

Quand l'union fait la force

De l'importance des collaborations internationales pour une politique des transports durable

Page 22

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Vins de fête – Carton de dégustation (6 bout.) seulement CHF 98.00 (au lieu de 126.60), port incl.

> Un plus pour les membres de l'ATE:
Vous économisez CHF 28.60 et profitez de la livraison offerte.



Caprasia, Anfora Tinto 2020

Vin de caractère vinifié en amphore / CHF 19.80 par bout.

Château Mourgues, Capitelle 2019

Figaro: «Un terroir exceptionnel» / CHF 24.00 par bout.

Monteverza, Versacinto Rosso 'Edizione' 2018

Un rosso génial issu d'une terre volcanique / CHF 19.50 par bout.

Pour commander: online www.amiata.ch/ate

Renvoyer le bon sans timbre / Par tél. 071 250 10 15



François Collard du Château Mourgues : «J'essaie de préserver la pureté du fruit, et l'équilibre entre la richesse et la minéralité du vin. L'agriculture biologique nous y aide.»

Depuis de nombreuses années, nous soignons les contacts personnels avec les vignerons avec qui nous collaborons. Ceux-ci cultivent leurs vignes dans le respect des critères de la production biologique, et optent pour un pressurage doux en cave.

amiata Langgasse 16, CH-9008 St. Gall, Tél. 071 250 10 15
Fax 071 250 10 18, info@amiata.ch, www.amiata.ch



20%

de rabais pour les
membres de l'ATE

Changement de voiture = change- ment d'assurance

Vous prévoyez de changer de voiture?
Demandez une offre dès à présent!
Vous profiterez en outre d'un bonus
écologique intéressant pour les
véhicules électriques.

Accédez rapidement et facilement
à l'offre au moyen de la carte-réponse.

– par téléphone au **031 328 58 22** ou
– par internet à l'adresse www.ate.ch/eco

Notre équipe d'assurance vos
répondra volontiers.

Assureur:


ZURICH®

Pour une mobilité
d'avenir

ate

- 4 **En bref**
- 6 **Énergie:** contrer la crise énergétique fossile et nucléaire
- 7 **JeuneATE:** non aux milliards pour les routes nationales
- 8 **Climat:** interview avec le chercheur Amaury Dehecq, spécialiste des glaciers
- 10 **Vélo:** plateforme didactique pour le deux-roues
- 11 **Mobilité de loisirs:** plus de transports publics grâce à «Destination nature»
- 12 **Vélo électrique:** l'importance du recyclage des batteries
- 13 **Protection du climat:** aide au démarrage pour les projets durables
- 14 **Transports publics:** le prix FLUX récompense l'urbanisme et la polyvalence
- 17 **Mobilité scolaire:** du jaune pour la sécurité
- 18 **Legs:** un engagement au-delà de sa propre vie
- 21 **Eco-auto:** la voiture parfaite n'existe pas



© Urs Geiser

40 **Randonnée:** sur le toit de Schaffhouse

44 **Escapade:** Toulouse, la vi(ll)e en rose

32 **Offres pour les membres**

35 **Les avantages d'une adhésion à l'ATE**

36 **Rapport des sections**

48 **Concours**

49 **Réfléchissez-y! avec Anders Gautschi**

50 **Cartoon**

Couverture: © David Yela/setrunners.ch

DOSSIER

Franchir les frontières

Qu'il s'agisse de meilleures normes d'émissions des voitures, de réglementation du transport aérien ou d'achat simplifié de billets de train internationaux, la politique des transports dépasse souvent les frontières nationales. Dans sa lutte pour une mobilité durable, l'ATE entretient une précieuse collaboration avec des organisations européennes.

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



© m.ard

Comme moi, peut-être avez-vous profité des beaux jours de cet automne pour vous évader en montagne avant que la neige n'en saupoudre

les versants. J'aime les randonnées vertigineuses, celles qui font prendre de la hauteur et permettent de me placer en spectatrice de l'effervescence du quotidien. Depuis les sommets, les détails s'estompent et seule persiste l'harmonie du paysage. Dans le dossier de cette édition, nous faisons quelques pas en arrière pour embrasser une vue panoramique sur la politique des transports. Sur la carte de l'Europe, suivons du doigt le tracé des nombreux chemins qui relient la Suisse aux pays voisins. Nous y déambulons aux côtés d'organisations qui partagent nos valeurs, cultivant les échanges et s'inspirant des réussites des autres. En matière de lois, de priorités et de politiques, les réalités sont différentes d'une région à l'autre mais les spécificités locales nourrissent l'action commune. C'est ensemble que nous esquissons la mobilité de demain – durable, inclusive et faisant fi es frontières.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Camille Marion
Co-rédactrice en chef





© Flâneur d'Or

«Flâneur d'Or»: appel à projets

Le «Flâneur d'Or — Prix des aménagements piétons» récompense des infrastructures qui, dans l'espace public, favorisent particulièrement la mobilité piétonne et améliorent la qualité, l'attractivité et la sécurité des déplacements à pied. Tous les trois ans, Mobilité piétonne Suisse organise ce concours en collaboration avec l'ATE et d'autres partenaires. Vous travaillez sur un projet innovant? Soumettez-le dès le mois de décembre! La participation est ouverte aux communes, organisations, entreprises, bureaux d'ingénierie et autres spécialistes. Le premier prix récompense un projet à hauteur de 10 000 francs.

Appel à projets et informations sur www.flaneurdor.ch

Les voitures électriques résistent à la crise énergétique

La plateforme de conseil eco-auto.info de l'ATE a récemment comparé les coûts de la Peugeot 208 à motorisation électrique et celle à essence. La version électrique demeure la plus avantageuse, avec une différence de 619 francs par an: nettement plus élevée qu'au printemps 2022, où elle était de 186 francs pour le même modèle. Cette comparaison des prix actuels n'est qu'un instantané lié à de grandes incertitudes, notamment en ce qui concerne l'évolution des prix de l'énergie (lire aussi en page 6). Le calcul confirme toutefois que si l'on tient compte de toutes les charges, les voitures électriques peuvent être plus avantageuses que celles à essence.

© ATE/Nelly Jaggi



Rouler ensemble pour économiser des ressources

Bonne nouvelle pour les adeptes des sports d'hiver et pour l'environnement! Le Bus des neiges reprend du service cet hiver. Les premières lignes entreront en service le 17 décembre dans plusieurs régions de Suisse, dont le Jura, l'Oberland bernois et les Grisons. Le Bus des neiges complète le réseau de transports publics dans les régions touristiques de montagne, offrant ainsi une alternative intéressante à la voiture. Avec ce projet, l'ATE et le Club Alpin Suisse œuvrent ensemble en faveur d'un tourisme durable.

Informations et horaires sur www.busdesneiges.ch



© Hugo Vincent

Le Magazine ATE se lit aussi en ligne

Accédez désormais en ligne à une sélection d'articles du Magazine ATE! Ils sont assortis de compléments numériques tels que des entrevues vidéo ou des sondages.



Les articles vous attendent sur www.ate.ch/articles



Chaque jour des surprises pendant l'Avent

C'est pour bientôt: l'ATE ouvrira le 1^{er} décembre la première porte de son calendrier de l'Avent, avec chaque jour de magnifiques prix à gagner. Venez le découvrir sur www.ate.ch/calendrieravent ou sur

www.facebook.com/atesuisse. Nous nous réjouissons de votre participation!



Le comité retire l'Initiative pour les glaciers, à certaines conditions

Pendant sa session d'automne, le Parlement a adopté la Loi fédérale relative aux objectifs en matière de protection du climat, contre-projet à l'Initiative pour les glaciers. Le comité de cette dernière considère que la loi permettrait une protection du climat efficace et rapide en Suisse; il retire donc son initiative sous condition, c'est-à-dire sous réserve que le contre-projet passe la rampe. Ainsi, le peuple et les cantons ne voteront sur l'Initiative pour les glaciers que si le référendum lancé par l'UDC contre la loi fédérale aboutit. Comparée à l'initiative, la loi aurait le grand avantage d'une mise en œuvre rapide. Pour en savoir plus sur le thème des glaciers et du climat, lisez l'interview du chercheur Amaury Dehecq en pages 8 et 9.

Votre avis nous intéresse

Participez au sondage à l'attention des membres de l'ATE! Quels sujets vous intéressent le plus? Que pourrait faire l'ATE pour vous? Pour vous remercier de votre participation, vous participez automatiquement à un tirage au sort. Plus d'informations à ce sujet en page 35 de cette édition.

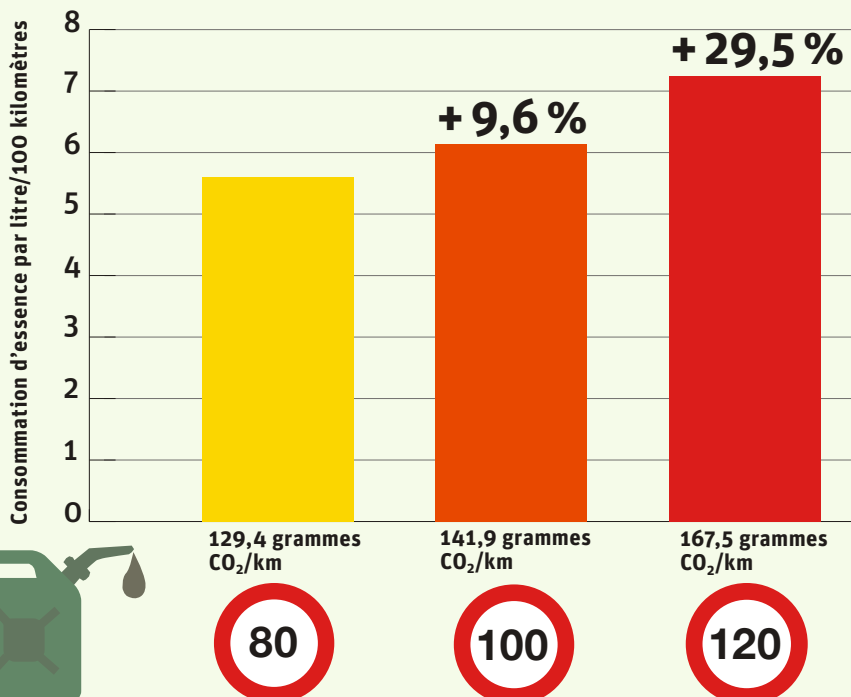


www.ate.ch/enquete



La limitation à 100 km/h sur les autoroutes préserve les ressources

La Suisse doit déjà puiser dans les réserves d'huile minérale de secours pour garantir l'approvisionnement. Fin septembre, le Conseil Fédéral a décidé de libérer totalement les réserves obligatoires d'essence, de diesel, de mazout et de kérosène. Alors que d'autres secteurs doivent économiser, on fait comme si de rien n'était pour le trafic routier. L'ATE réclame d'urgence une vitesse de 100 km/h sur les autoroutes afin d'économiser de l'énergie. Une réduction de la vitesse maximale sur les autoroutes pourrait abaisser considérablement les besoins en carburant du trafic, avec un effet immédiat. En outre, compte tenu de l'accès aux réserves d'urgence de l'approvisionnement en carburant, il est opportun d'appeler la population à économiser l'énergie dans la mobilité.



Contre la crise énergétique

Énergie Plusieurs crises touchent l’approvisionnement énergétique en Europe. Les pénuries et la hausse du prix du gaz ainsi que les centrales nucléaires vieillissantes menacent la sécurité d’approvisionnement. Soudain, l’énergie est devenue rare et coûteuse.

Par Martin Winder



© Juhumbert/AdobeStock

Les basses eaux du Rhin – ici près du port pétrolier de Karlsruhe – ont également entraîné des difficultés d’approvisionnement en Suisse.

Le renchérissement du gaz et du pétrole, amorcé en 2021, s’est poursuivi en 2022 dans le sillage de la guerre en Ukraine. Le prix de l’électricité a, lui aussi, fortement augmenté en raison de problèmes techniques dans une grande partie des centrales nucléaires françaises. Leur production a dû être compensée principalement par celle de centrales à gaz.

Simultanément, la production des centrales hydroélectriques a souffert des faibles pluies de cet été. La sécheresse a également forcé des centrales à énergie fossile ou nucléaire à réduire ou interrompre leur production, l’eau de refroidissement étant trop chaude ou insuffisante. Le manque d’eau dans les rivières a réduit la capacité du transport fluvial, se répercutant sur l’approvisionnement en charbon de certaines centrales et entraînant une hausse des coûts. Le niveau bas du Rhin a incité l’Office fédéral pour l’approvisionnement économique du pays (OFAE) à libérer des réserves obligatoires de pétrole, afin d’éviter des pénuries. Relevons que près du quart des produits pétroliers utilisés en Suisse transitent par ce fl uve.

Notre dépendance aux énergies fossiles et nucléaires est la cause principale des hausses de prix et des menaces de pénurie. L’absence de pluie a aussi montré que les changements climatiques ont des conséquences sur l’approvisionnement en énergie. Que se passe-

ra-t-il cet hiver, quand les besoins en électricité et en gaz augmenteront de nouveau? On ignore dans quelle mesure le gaz de Russie ou d’autres pays sera disponible et jusqu’à quel point les centrales nucléaires françaises pourront redémarrer.

Économiser à court terme, agir à long terme

Un moyen efficace d’éviter les coupures d’approvisionnement est de ménager les réserves en consommant le moins possible. Cela vaut pour toutes les sources d’énergie. La Confédération a donc lancé une campagne pour inciter à économiser l’électricité et le chauffage. Hélas, elle s’est abstenue d’émettre des recommandations en matière de transports routiers. Il est vrai que même si les réserves obligatoires ont été entamées, l’approvisionnement en carburant n’est pas aussi menacé que celui de l’électricité et du gaz. Des économies dans la mobilité seraient pourtant bienvenues, par exemple en utilisant davantage le vélo ou les transports publics au lieu de la voiture. Et, quand on est au volant, en adoptant une conduite économe (voir conseils sur www.ecodrive.ch).

La crise énergétique actuelle touche les énergies nucléaires et fossiles. Nous devons nous affranchir de notre dépendance au pétrole, au gaz et à l’atome en consommant

moins et en remplaçant par des énergies renouvelables. Les mesures préconisées ne parviendront pas à améliorer l’approvisionnement en énergie jusqu’à cet hiver, mais ce n’est toutefois pas une raison pour attendre de les mettre en œuvre – si nous ne voulons pas nous retrouver l’année prochaine dans la même situation de crise.

Le rôle des voitures électriques

La part des voitures électriques dans la consommation d’électricité est actuellement d’environ 0,3%. À long terme, elles doivent contribuer à réduire notre dépendance aux carburants fossiles. Certes, si l’entier de notre parc automobile était remplacé par des voitures électriques, la consommation d’électricité en Suisse augmenterait de 15%, mais une voiture à combustion consomme trois fois plus d’énergie qu’une voiture électrique. La consommation totale d’énergie diminuerait donc nettement. Il faudra cependant probablement attendre 20 à 30 ans avant que l’ensemble du parc automobile ne roule à l’électricité.

En principe, il est possible de produire suffisamment de courant renouvelable pour les voitures électriques. Économiquement et écologiquement, il est cependant nécessaire de réduire le nombre de voitures et de miser sur des modèles plus petits, légers et efficaces. ■

Martin Winder est responsable de projets de politique des transports à l’ATE.



Informations supplémentaires:

- «Masterplan pour un trafic sans énergie fossile» de l’ATE: www.ate.ch/sansenergiefossile
- Proposition globale de l’Alliance-Environnement pour concrétiser le tournant énergétique, à laquelle l’ATE a participé: energiawende2035.umweltallianz.ch
- Webinaire de l’ATE avec Rudolf Rechsteiner sur la crise énergétique actuelle et l’approvisionnement en énergie renouvelable à l’avenir: www.verkehrclub.ch/webinare > Archiv (en allemand)
- Informations détaillées et revendications: www.ate.ch/energie



Le coprésident et la coprésidente de JeuneATE ont jeté de l'«argent» par la fenêtre, à l'image de ce que fait le Parlement pour les routes nationales.



Les activistes de JeuneATE ont manifesté sur la Place fédérale.

Pas de milliards pour les routes nationales

jeuneate Le 4 octobre, la JeuneATE a protesté sur la Place fédérale contre les dépenses prévues pour étendre le réseau routier suisse. Avec le slogan «Highway to Hell», les activistes ont demandé au Conseil fédéral et au Parlement de renoncer à ces infrastructures inutiles et de miser sur un avenir viable.

Par Viviane Barben

Lea Schmutz et Dominik Beeler se trouvaient le 4 octobre à six mètres du sol de la place Fédérale, à Berne. Depuis une plateforme élévatrice, la coprésidente et le coprésident de la JeuneATE ont jeté de l'«argent» par une fenêtre symbolique. Sur la longue banderole qui suspendue figuraient les mots «Highway to Hell», assortis d'un grand globe terrestre en feu. Les papillons aux faux airs de billets de banque portaient aussi la revendication de la JeuneATE contre les douze milliards destinés à étendre le réseau autoroutier. Le public et les activistes ont exprimé leur unité devant le Palais fédéral à l'occasion de cette première action politique de la JeuneATE, créée récemment.

Agrandir ne résout rien

La JeuneATE ne veut pas que des subventions étatiques continuent à attiser la crise climatique. Le Conseil fédéral prévoit de consacrer près de douze milliards de francs

à de nouvelles autoroutes d'ici 2030, alors que de nombreuses études montrent qu'une extension du réseau est loin de résoudre les problèmes de circulation. Elle en crée même d'autres, car si les goulets d'étranglement sont provisoirement éliminés, davantage de routes finissent inévitablement par attirer davantage de voitures. Avec des conséquences désastreuses pour l'environnement et le climat. «Voilà ce qui s'appelle jeter de l'argent par les fenêtres», fustige la JeuneATE. Les militant-es demandent à l'État de destiner ces fonds à une mobilité d'avenir et sociale, à des transports décarbonés, afin d'atteindre les objectifs climatiques. Le Parlement ne s'est-il pas clairement engagé à protéger le climat avec le contre-projet à l'Initiative pour les glaciers? ■

Viviane Barben travaille pour la communication de l'ATE Suisse.



La JeuneATE s'oppose aux investissements massifs prévus pour les réseaux routiers.

«Chaque action permettant de limiter les émissions de CO₂ est importante pour les glaciers»

Propos recueillis par Camille Marion

Amaury Dehecq, le Parlement suisse a accepté en septembre le contre-projet à l'Initiative pour les glaciers, qui inscrit dans la loi l'objectif de zéro émission nette pour 2050. Est-ce que cet horizon temporel est raisonnable pour la survie des glaciers?

Ce type de décision politique est crucial pour les glaciers, car la seule façon d'inverser la tendance et de stabiliser le climat est de limiter la production de gaz à effet de serre. Des alternatives existent pour préserver localement certains glaciers des Alpes, par exemple avec des bâches, mais ce n'est pas une solution envisageable à plus large échelle. Si la situation est très critique pour les glaciers suisses, la perte de volume peut encore être limitée pour les Andes, l'Himalaya ou les régions polaires. Chaque action permettant de limiter les émissions de CO₂ est importante pour les glaciers.

L'étude que vous venez de publier conclut que les glaciers suisses ont

perdu 50% de leur masse entre 1931 et 2016. Comment obtenez-vous ce résultat?

Cette étude a débuté avec la découverte de l'archive d'images terrestres de swisstopo [l'Office fédéral de topographie, ndlr]. Ces images couvrent presque l'entier des Alpes suisses et elles ont la particularité d'être prises avec deux angles de vue. Cela nous a permis, à partir de 20 000 images, de reconstituer la topographie des glaciers en trois dimensions, de les comparer avec les données de 2016 et ainsi d'estimer une perte de volume à 50% depuis 1931.

Est-ce que cette conclusion est pire que ce que l'on pensait?

D'autres études ont été menées ces dernières années mais elles se basaient sur quelques dizaines de glaciers seulement. Les résultats ont été extrapolés à l'ensemble des Alpes et estimaient alors déjà une perte d'environ 50% du volume depuis 1900. Notre étude vient confirmer ces estimations avec des observations plus systématiques puisque le recours aux images d'archives nous permet d'avoir une couverture bien plus exhaustive. Les données ont été rendue accessibles seulement récemment et leur exploitation a requis un long et fastidieux travail de traitement, mais il s'agit d'une archive exceptionnelle.

Actuellement basé à Grenoble, Amaury Dehecq est chargé de recherche à l'IRD, l'Institut de recherche pour le développement. Il a contribué à l'étude «Halving of Swiss glacier volume since 1931 observed from terrestrial image photogrammetry», publiée dans la revue scientifique «The Cryosphere» de l'Union européenne des géosciences EGU, en août 2022.

Les résultats ont été publiés cet été. Avez-vous déjà du recul sur leur impact, notamment auprès du grand public et du monde politique?

L'étude permet de donner un chiffre tangible qui participe à la sensibilisation sur le recul des glaciers et plus généralement le réchauffement climatique. Mais les images ont davantage d'impact encore. Dans le cadre d'un autre projet, des étudiant-es ont photographié les endroits qui figurent sur les images historiques de swisstopo afin de proposer des comparaisons entre la situation de 1930 et aujourd'hui (voir ci-contre, ndlr). Le résultat est très parlant pour le grand public. Au niveau politique, cela doit permettre de continuer à alimenter le débat. Les glaciers sont devenus un emblème du réchauffement climatique, car les conséquences y sont particulièrement visibles.

Justement, y a-t-il encore un espoir pour la survie des glaciers suisses?

Si l'on considère les scénarios d'émissions moyens, les estimations de perte de volume pour les glaciers des Alpes se situent entre 65 et 95% d'ici à 2100. Même dans l'hypothèse où nous maintenons le climat tel qu'il est aujourd'hui, les glaciers continueraient de perdre environ 40% de leur volume. C'est inévitable. Par contre, si nous parvenons à stabiliser nos émissions d'ici à 2050, un pic de température pourrait certes être atteint à la fin du siècle, mais, à un horizon temporel plus lointain, il est possible que les glaciers avancent à nouveau.

Est-ce que d'autres actions, notamment liées au tourisme en montagne, peuvent contribuer à limiter la fonte?





© VAWL, ETH Zurich

L'alpinisme, le ski et les autres activités qui se déroulent sur les glaciers ont un faible impact sur leur fonte. Ce qui compte de manière décisive c'est le climat, soit la température moyenne de l'air et la quantité de précipitation. En matière de tourisme aussi, la priorité est la limitation des émissions de CO₂, qui sont principalement liées au choix du moyen de transport permettant de se rendre en montagne.

Quels risques en cascade faut-il attendre de la fonte des glaciers?

Le premier impact concerne la disponibilité en eau. Les glaciers jouent un rôle de réservoir. Ils stockent l'eau sous forme de neige et de glace en hiver et alimentent les cours d'eau pendant les périodes estivales plus sèches. À l'échelle des Alpes suisses, de récentes études ont estimé qu'en 2100, l'amplitude des cours d'eau pourrait diminuer de 30 à 50% en par rapport au début du siècle, en raison de leur dépendance aux glaciers.

Et concernant la faune et la flore?

Effectivement, le recul des glaciers a des impacts conséquents sur le vivant. Dans les zones qui sont nouvellement déglacées, la végétation reprend ses droits. On observe éga-

lement une élévation de l'altitude de la ligne des arbres en raison du réchauffement climatique. Certaines espèces de poissons et d'amphibiens qui ont besoin d'eau très fraîche pour vivre sont menacées. Il en va de même pour les microorganismes et les algues qui prolifèrent sur les glaciers.

Depuis quelques semaines, l'Europe s'inquiète de la sécurité de son approvisionnement en électricité. En Suisse, les glaciers alimentent de nombreux lacs de barrage. Quel impact leur fonte aura-t-elle sur la production hydroélectrique?

Certes, l'alimentation en eau des réservoirs sera réduite, mais cet effet est faible car les lacs de barrage jouent déjà un rôle de tampon régulateur. Bien que déplorable, la fonte des glaciers a cependant au contraire un potentiel pour la production d'électricité. Les vallées ainsi libérées des glaces pourraient être



© swissstopo

Un exemple parlant: évolution du glacier du Gorner, près de Zermatt (VS), entre 1931 et 2022.

équipées de centrales hydroélectriques permettant d'accroître la production helvétique. Mais ce sont uniquement des projections théoriques. La construction de nouveaux barrages touche évidemment à d'importants enjeux économiques et environnementaux. ■

Plateforme didactique pour le deux-roues

Vélo Le site internet VeloLab et ses modules interactifs sur la pratique du vélo intégrant texte et vidéos a pour ambition de promouvoir l'utilisation du vélo au quotidien.

Par Katharina Endes



© LERNETZ

VeloLab invite les élèves à se familiariser à la pratique du vélo.

Le vélo est à la fois rapide, pratique, sain, économe en espace, écologique et ne provoque pas d'embouteillages. Malgré cela, la plupart des villes continuent d'accorder davantage de place à la voiture. Il n'en a pas toujours été ainsi. L'invention du vélo a eu une

VeloLab pour jeunes et moins jeunes

Vous prévoyez de faire un tour à vélo, mais vous n'êtes plus tout à fait à jour en matière de sécurité routière ou de mécanique vélo? Comment aborder un giratoire à vélo? Comment répare-t-on un pneu crevé? Comment régler correctement une selle? Comment faire partir les taches de cambouis sur les vêtements? Autant de questions auxquelles VeloLab apporte une réponse. Visitez le site et découvrez les petites vidéos consacrées à tous ces sujets.

énorme influence sur la société. Elle a changé le quotidien de beaucoup de gens. Mais elle a aussi accéléré le développement de l'automobile. De nombreuses innovations liées au vélo, telles que les roulements à bille, les pneumatiques, la chaîne et les roues dentées, de même que les roues à rayons ont été reprises par l'automobile. Aujourd'hui, la voiture est le véhicule le plus utilisé de Suisse. Depuis lors, les infrastructures routières ont énormément évolué et ont été adaptées à la

Intégrer le vélo à l'école

Le site didactique VeloLab vise à familiariser les élèves des niveaux secondaires I et II à la pratique du vélo et à les encourager à en faire usage au quotidien. Ses quatre modules interactifs comportent texte et vidéos – «Le vélo comme moyen de transport», «La sécurité à vélo», «Santé et climat» et «Petit cours de mécanique» – et devraient contribuer à susciter

l'intérêt des jeunes pour ce mode de déplacement.

Chaque module s'accompagne d'un journal d'apprentissage qui permet aux élèves d'assimiler la matière par des expériences et des exercices ludiques. Diverses façons d'intégrer les modules VeloLab dans les cours sont proposées aux enseignantes et enseignants, ainsi que les objectifs qui devraient idéalement être atteints.

Coaching et atelier

VeloLab-Coaching est un cours de trois heures destiné au corps enseignant et qui porte sur la mobilité, la santé et la sécurité sur le chemin de l'école. Il comporte une partie théorique et un volet pratique sur le deux-roues. Les nouvelles connaissances et aptitudes au guidon s'acquièrent par des jeux et des exercices ludiques. La formation vise surtout à donner des idées pour l'enseignement de la matière.

VeloLab-Repair a pour objectif de recruter des élèves pour les former à la mécanique sur vélo. C'est l'entreprise de fourniture d'articles de vélos Veloplus qui se charge de leur formation, afin que ces jeunes spécialistes puissent ensuite aider leurs camarades de classe à entretenir et à réparer leur vélo. Cette offre est encore en préparation et les premiers cours devraient avoir lieu en 2023. ■

Katharina Endes est responsable du projet VeloLab chez Idee 21. C'est une passionnée de vélo qui a plaisir à transmettre son enthousiasme pour la petite reine. VeloLab est le fruit de cette passion.

VeloLab a été développé par Idee 21 et Lernetz, avec le soutien de l'Office fédéral de l'énergie et du Fonds de la sécurité routière.
www.velolab.org; inscription et questions: info@velolab.org

Renversement de vapeur réussi

Mobilité de loisirs Les parcs suisses proposent une multitude d'expériences au cœur de la nature. Dommage qu'elles soient souvent troublées par l'afflux des voitures. En automne, un projet pilote a permis de trouver un remède à ce mal.

Par Edward Weber

Découvrir le Parc Ela sur un trek de plusieurs jours avec des ânes, rechercher des cristaux sous la houlette d'un professionnel au Parc naturel Beverin ou explorer le territoire des lynx avec un ranger au Parc naturel du Gantrisch, dans l'Oberland bernois: les charmes des parcs naturels suisses ne manquent pas.

Mais ils sont souvent gâchés par la multitude d'automobiles qui y affluent. Pour les petites localités situées dans ces parcs, le bilan est lourd: parkings bondés, voitures garées à la sauvage, pollution sonore et atmosphérique. Et même pour les personnes qui visitent les parcs, il est peu réjouissant de constater que ces sublimes paysages, souvent dignes de protection, sont encombrés par un trafic routier inutile.

Bien qu'une excursion dans un parc national soit avant tout motivée par la découverte d'une nature belle et intacte, il s'avère que la plupart des gens l'effectuent en voiture. Un sondage mené auprès des visiteuses et visiteurs de quatre parcs suisses par l'EPF de Zurich montre que c'est le cas pour 60 à 80% d'entre eux.

Délaisser la voiture

Dans ce contexte, la coopération «Destination Nature» veut renverser la vapeur: avec le concours d'entreprises de transports publics et d'associations environnementales comme l'ATE, elle met sur pied des offres qui visent à promouvoir une mobilité durable et un tourisme doux dans et autour des parcs.

À l'automne 2022, dans le cadre d'un projet pilote mené dans douze parcs suisses, les visiteuses et visiteurs qui avaient réservé au moins trois nuitées dans l'un des hébergements partenaires ont pu profiter du voyage aller-retour gratuit en TP. L'opération a été un succès.

Les TP aussi sous pression

L'enquête menée par «Destination Nature» montre que la clientèle des parcs ayant participé à cette action se compose en immense

majorité de personnes qui possèdent une voiture. Pour une fois, elles ont cependant renoncé à s'en servir, entre autres parce que le voyage leur était offert gratuitement. Près d'un quart des sondés auraient pris le volant sans cette offre.

Il reste toutefois vrai que le prix n'est qu'un des facteurs du choix entre les TP et la voiture. Le confort du voyage compte tout autant, par exemple en ce qui concerne le transport des bagages. C'est ce qu'a montré un travail de Bachelor récent de la Haute École des Grisons, consacré aux trajets effectués vers et à partir des parcs suisses. Là, les TP sont eux aussi sous pression, car le transport des bagages, et en particulier des vélos, s'avère souvent pénible en raison du manque de place. Aujourd'hui déjà, les CFF proposent néanmoins une bonne solution avec le transport «porte à porte» des bagages du domicile à l'hôtel. ■



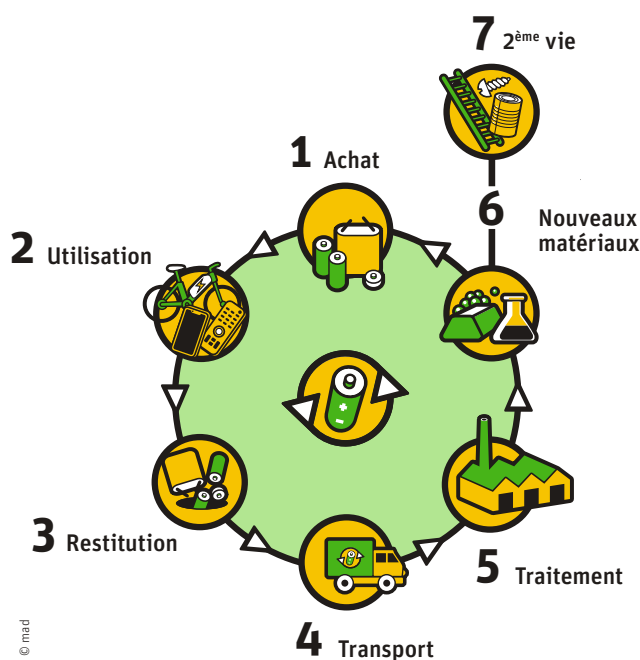
La coopération «Destination Nature» encourage les trajets en transports publics vers les parcs naturels suisses – une solution durable et agréable.

Edward Weber est responsable du secteur «Mobilité d'avenir» à l'ATE Suisse. Pour transporter ses bagages, il ne jure que par des sacoches de vélo.

Batteries: l'importance du recyclage

Vélo électrique Toutes les batteries usagées ont un point commun: elles ne doivent en aucun cas être jetées à la poubelle, mais doivent être ramenées au point de vente ou de collecte. La taxe d'élimination contribue à assurer un recyclage adéquat.

Par Rahel Meister



© mad

La taxe d'élimination anticipée garantit un recyclage écologique des batteries et contribue à augmenter le volume des batteries usagées collectées.

Les batteries lithium-ion (ou Li-ion), du fait de leur haute densité d'énergie, sont le type d'accumulateurs de prédilection pour les vélos électriques ou autres appareils portables. Leurs ventes sont en continuelle croissance depuis des années; en Suisse, il s'en est vendu plus de 2000 tonnes en 2020. Arrivées en fin de vie, elles deviennent des déchets spéciaux et doivent être déposées aux points de vente ou aux déchetteries officielles, conformément à l'annexe 2.15 de l'ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques.

Depuis 2001, une taxe d'élimination anticipée (TEA) est incluse dans le prix de toute batterie vendue en Suisse. La TEA est perçue par «Inobat Recyclage des piles Suisse», sur

mandat de l'Office fédéral de l'environnement, pour financer la collecte, le transport, le recyclage et la communication avec la population et les commerces. En Suisse, la vente des batteries est soumise à déclaration auprès d'Inobat. Ainsi, les points de vente ou les déchetteries reprennent gratuitement toutes les batteries usagées. Les récipients de collecte et les informations sont mis à disposition par Inobat.

Un traitement complexe

Ces prochaines années, on doit s'attendre à une nette hausse du volume

des batteries Li-ion usagées. Mais concrètement, que deviendra la batterie de mon vélo, une fois ramenée au point de vente? D'abord, elle atterrira dans un conteneur de récupération conforme aux prescriptions de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route. Puis, quand celui-ci sera plein, une entreprise de transport accréditée devra en être notifiée par téléphone pour en effectuer la prise en charge gratuite. Comme les batteries, quel qu'en soit le type, sont des déchets dangereux, leur transport requiert des documents d'accompagnement ad hoc.

Dans le centre de recyclage de Batrec, à Wimmis (BE), les piles alcalines classiques sont décomposées pour en extraire du fer, du manganèse et du zinc. Pour les batteries Li-ion, c'est plus compliqué. Elles nécessitent un traitement spécial: elles doivent être déchargées complètement dans un bain d'eau salée durant plusieurs semaines, puis être déchiquetées sous l'eau. L'électrolyte inflammable est alors éliminé par lavage. Les particules grossières de plastique et de métal, ainsi que les feuilles d'aluminium et de cathodes sont séparées de ce qu'on appelle la masse noire. Puis le graphite, le cobalt, le nickel, le manganèse et le lithium en seront extraits dans une filiale en France.

Une deuxième vie

Généralement, quand une batterie de vélo électrique tombe en panne, ce sont seulement une ou deux cellules qui sont défectueuses. Les autres cellules encore intactes peuvent, après un contrôle minutieux, être recomposées en une «nouvelle» batterie. En Suisse, plusieurs entreprises proposent déjà ce type de produits. Mais attention, cette opération est un travail de spécialistes et en aucun cas des profanes ne devront tenter d'ouvrir une batterie. ■

Rahel Meister travaille pour l'agence de rédaction Sprachwerk et a rédigé cet article sur mandat d'Inobat.

Conseils pour une recharge adéquate

Lorsqu'une batterie n'est pas utilisée pendant une longue période, elle se décharge lentement. Si vous savez que vous n'utiliserez pas un appareil – et sa batterie – pendant un certain temps, il serait bien de la charger à 60% de sa capacité et de veiller à ce qu'elle ne se décharge pas complètement. La «zone de confort» d'une batterie se situe entre 20 et 80% de la charge complète. En principe, le chargeur empêche une surcharge de la batterie – pour autant que vous utilisiez un produit de qualité et d'origine.

Mesures climatiques: aide au démarrage

Protection du climat Cet automne, le PS et les Vert·e·s ont lancé conjointement l'initiative pour un fonds climat. Selon le projet, la Confédération doit accumuler un trésor qui permettra de soutenir financièrement des projets en faveur de la protection du climat.

Par Andreas Käsermann

Il est rare que deux partis s'associent pour lancer une initiative alors que les élections fédérales approchent à grands pas. La crise climatique est sans conteste un thème cher aux écologistes, mais elle préoccupe tout autant leurs collègues socialistes. Si les premières esquisses ont été élaborées par les partis chacun de son côté, la stratégie de la voie commune a toutefois fini par l'emporter. L'idée du fonds climat était née.

Après les inondations et les vagues de chaleur, on pourrait penser que toute la sphère politique perçoit désormais l'urgence climatique. Selon Balthasar Glättli, président des Vert·e·s, il n'en est rien et la Suisse accuse même un sérieux retard: «Avec les mesures décidées à ce jour, la Suisse n'atteint même pas son propre objectif de zéro émission nette d'ici 2050. Elle est aussi très loin de participer à la réalisation de l'objectif de 1,5 degré fixé dans l'Accord de Paris.»

Mattea Meyer, coprésidente du PS Suisse, en est aussi convaincue: sans effort supplémentaire, le pays va échouer à relever «le



© ATE/Camille Marion

En matière de protection du climat, il y a malheureusement beaucoup de retard à rattraper.

défi du siècle». «En suivant les débats au Parlement, on voit que les partis bourgeois n'ont toujours pas compris que nous devons investir dans les énergies renouvelables indigènes. Nous avons besoin d'un approvision-

nement énergétique sûr, indépendant et respectueux du climat, et donc du fonds climat.»

Les finances fédérales à la rescousse

Selon le texte de l'initiative, ce fonds climat doit être créé et alimenté par la Confédération. Balthasar Glättli est convaincu qu'il aiderait à surmonter les difficultés qui surviennent au lancement de projets: «De nombreuses technologies modernes remplaçant la technique fossile d'hier ne coûtent pas plus cher quand on considère leur durée d'exploitation totale. Le fonds climat permettra cependant de lever rapidement les fonds nécessaires aux gros investissements de départ.»

Dans le texte de l'initiative, la contribution fédérale au fonds est fixée entre 0,5 et 1% du produit intérieur brut, soit actuellement

entre 3,5 et 7 milliards de francs. Mattea Meyer convient que la somme est conséquente, mais ajoute: «Le renouvellement de l'infrastructure représente un volume de travail immense et crée de bonnes places de travail, avec des perspectives. Si nous ne faisons rien, cela nous coûtera cher, et plus encore à nos enfants.» Le fonds climat combiné à une nouvelle loi sur le CO₂ serait par ailleurs une bonne base pour se libérer de la dépendance vis-à-vis des autocrates et des oligarques. ■

Andreas Käsermann est porte-parole à l'ATE Suisse.

Ce que demande l'initiative

L'initiative pour un fonds climat demande que la Confédération investisse dans l'abandon des énergies fossiles et dans une consommation plus économe et efficace de l'énergie. La sécurité de l'approvisionnement doit être améliorée et le développement des énergies renouvelables encouragé. Le texte prévoit des moyens supplémentaires pour des mesures de formation, de formation continue et de reconversion.

La Confédération dispose d'un fonds d'investissement pour financer ses propres projets et contribuer financièrement aux projets des cantons, des communes et de tiers. Ce fonds climat est alimenté chaque année d'un montant équivalant au minimum à 0,5% et au maximum à 1% du produit intérieur brut. Cette contribution peut être réduite de manière appropriée si la Suisse a atteint ses objectifs climatiques nationaux et internationaux.



Ce numéro du Magazine ATE contient une carte de récolte de signatures pour l'initiative. Merci de votre soutien.

Prix FLUX: urbanisme et polyvalence

Transports publics Cette année, le prix FLUX récompense la gare de Genève Eaux-Vives, avec ses multiples modes de transport. Offrant davantage d'espace à la population, cette gare constitue une interface de transport exemplaire pour une mobilité durable.

Par Alessia Campestrin



La gare de Genève Eaux-Vives réunit une pluralité de modes de transport.

Cette année, le prix FLUX est attribué à la gare de Genève Eaux-Vives. Bel exemple de développement urbain cohérent, elle sert sur ses cinq hectares à différents domaines de la vie quotidienne: la gare abrite 400 appartements, des bureaux et des établissements publics, notamment des crèches, un théâtre, une piscine ainsi que d'autres installations sportives. À cela s'ajoute le fait que

la gare de Genève Eaux-Vives donne sur une galerie commerciale, une esplanade, une allée et la promenade le long du lac. Grâce à des chemins piétons bien conçus menant aux Eaux-Vives, quartier voisin densément peuplé, ses infrastructures sont aisément accessibles.

Le jury du prix FLUX souligne en outre l'existence de connexions de transports pu-

blics importantes, d'une vélostation et d'un parking. La gare et son environnement remplit une diversité des fonctions qui permet d'utiliser l'espace de manière efficiente.

Chaînon du Léman Express

Comme les quatre autres nouvelles gares du réseau ferroviaire régional du Léman Express, la gare des Eaux-Vives se dote

Labyrinthe vert à Genève-Champel

La gare de Genève-Champel est reliée au quartier d'habitation du Plateau de Champel et à l'hôpital universitaire de Genève. Ses aménagements extérieurs sont remarquables: parmi les îlots de verdure, piétonnes et piétons trouvent différents espaces pour se reposer, des fleurs tout au long de l'année, un marché hebdomadaire et des accès aux lignes de bus dans toutes les directions.



La gare de Chêne-Bourg déménage

Par le passé, la ligne ferroviaire traversant Chêne-Bourg passait à 300 mètres du cœur de la localité. Avec les rénovations liées au Léman Express, la gare de Chêne-Bourg s'est rapprochée du centre. La place de la gare deviendra elle-même un lieu animé, puisqu'elle comptera 300 nouveaux logements et une multitude de commerces. Le projet mise sur la mobilité durable avec un accès facilité à la gare et à ses infrastructures, à la réduction des besoins en stationnement et à la connexion au réseau cyclable. La connexion aux lignes de bus est encore à venir.



d'une architecture de lumière caractéristique et agréable, conçue à partir de briques de verre développées par les Ateliers Jean Nouvel.

Le jury a nommé ces cinq nouvelles gares pour le prix FLUX 2022. En braquant ses projecteurs sur ce réseau de transport de proximité achevé en 2020, il récompense le Léman Express dans son ensemble. Celui-ci compte

230 kilomètres de voies et relie Genève à l'agglomération qui l'entoure, notamment à des localités françaises. Il s'agit à ce jour du plus grand réseau ferroviaire de proximité transfrontalier d'Europe.

Un processus de conception exemplaire

Lors de l'aménagement de la gare des Eaux-Vives, une grande importance a été accor-

dée aux intérêts collectifs. Il est donc peu surprenant que la gare soit devenue un espace urbain aussi bien pensé. Dans ce projet complexe, le processus de conception est exemplaire et le résultat est digne d'éloges à bien des égards.

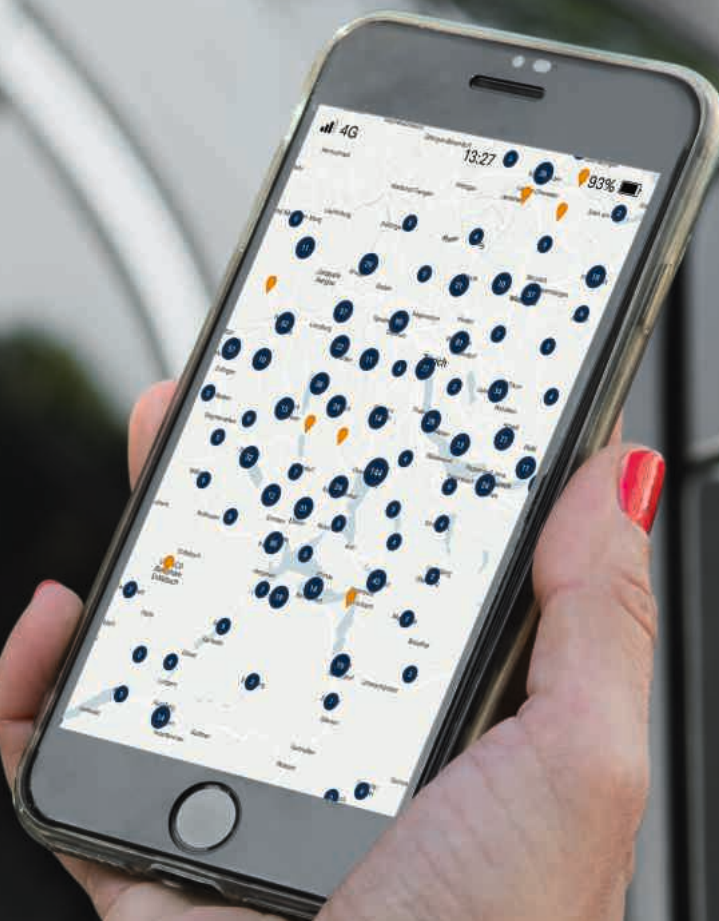
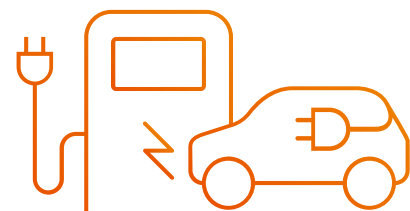
Le réseau de transport du Léman Express est lui aussi un succès. La section genevoise de l'ATE a mené un sondage auprès de ses usagers et usagers. Alors que les autres gares ont été jugées de manière plutôt critique, c'est la gare des Eaux-Vives qui a obtenu les meilleurs résultats. Un bilan très positif, même si des améliorations sont encore possibles au niveau de la signalisation et de l'accès pour les personnes à mobilité réduite. ■

Alessia Campestrin est stagiaire à l'ATE Suisse. Elle est aussi enthousiasmée que le jury du prix FLUX par le Léman Express et ses infrastructures polyvalentes.

Le prix FLUX

Depuis 2007, l'ATE, CarPostal et l'Union des transports publics décernent le prix FLUX à une interface de transport exemplaire en Suisse. Celle-ci doit s'avérer convaincante par son exploitation et ses espaces publics accueillants. Les déplacements doivent y être aménagés de façon aussi agréable et sûre que possible. Composé de huit personnes, dont le directeur de l'ATE Anders Gautschi, le jury attribue chaque année à la commune du projet un prix de 5000 francs.

Trouvez des stations de recharge près de chez vous



Découvrez maintenant:





Du jaune pour la sécurité

Mobilité scolaire Depuis la fin de l'été, les banderoles «Arrêtez-vous pour les écolier·es» ornent les communes de toute la Suisse. C'est la nouvelle campagne de mobilité scolaire, initiée par l'ATE et Mobilité piétonne suisse. Avec les jours qui raccourcissent, prudence et visibilité sont de rigueur sur le chemin de l'école.

Par Camille Marion

Vous les avez certainement vues flurir sur les barrières, autour des écoles et dans la rue de votre commune: les affiches et les banderoles «Arrêtez-vous pour les écolier·es» sont en place depuis la rentrée. En utilisant le «L» des apprenti·es automobilistes, la campagne de mobilité scolaire de l'ATE et Mobilité piétonne suisse rappelle que les enfants apprennent encore à aborder la circulation routière et ne sont pas infallibles. Sur la route, chacun et chacune contribue par son comportement à instaurer un climat sécurisé favorable aux déplacements des enfants.

Prudence et visibilité

Le changement d'heure et l'arrivée de l'hiver modifient les conditions de visibilité; le matin et en fin de journée, le chemin de l'école est souvent plongé dans l'obscurité et il convient de redoubler d'attention. En adaptant leur vitesse et en anticipant, les automobilistes assurent une meilleure sécurité sur la route. Les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo doivent rester bien visibles dans la

circulation. Pour que les enfants continuent de se rendre à pied à l'école même en hiver, la boutique de la campagne «Arrêtez-vous pour les écolier·es» propose divers accessoires réfléchissants.

Information au sujet de la campagne et commande de matériel sur: www.chemin-ecole.ch



Un engagement au-delà de sa propre vie

Par Alicia Pfautsch

Legs Et si d'autres personnes continuaient de s'engager pour vos idéaux, quand vous ne serez plus là? Dès l'an prochain, la révision du droit des successions donnera une plus grande liberté pour rédiger son testament.

Le droit des successions révisé

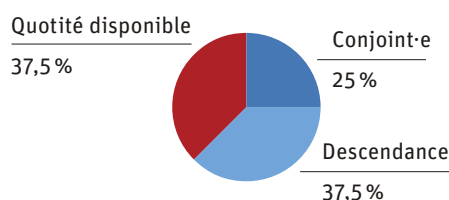
On estime à quelque 95 milliards de francs par an le total des legs en Suisse, majoritairement au sein d'une même famille. Les organisations d'utilité publique reçoivent seulement trois pour mille de cette somme. Le droit successoral révisé, qui entrera en vigueur début 2023, diminue les parts réservataires légales et offre davantage de latitude aux testatrices et testateurs.

Nombreuses sont les personnes qui souhaitent que leurs idéaux soient perpétués au-delà de leur vie. Par exemple afin de défendre l'environnement et de laisser un monde vivable aux nouvelles générations. Pour intégrer une organisation dans son testament, le plus simple est de prévoir un legs ou une donation en sa faveur. La testatrice ou le testateur peut lier ce legs à un objectif.

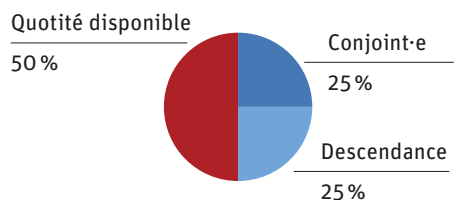
Un testament doit respecter certaines exigences formelles, comme celle d'être intégralement manuscrit, daté et signé. Ce peut aussi être un acte authentique. On doit tenir compte des héritières et héritiers au bénéfice d'une réserve héréditaire (ou part

La partie de la succession hors réserve héréditaire s'appelle «quotité disponible». Comme cette dernière augmentera en 2023, la testatrice ou le testateur aura une plus grande liberté pour planifier sa succession.

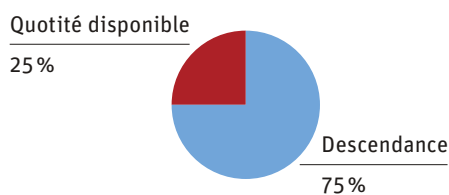
Part légale jusqu'à maintenant Conjoint·e et enfants



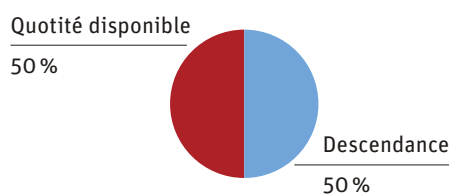
Part légale dès 2023 Conjoint·e et enfants



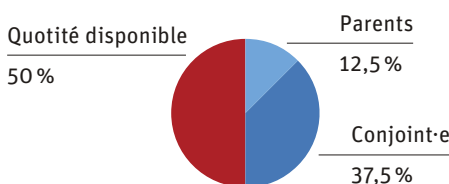
Part légale jusqu'à maintenant Enfants seulement



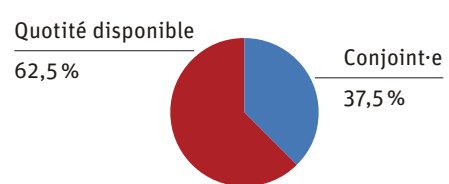
Part légale dès 2023 Enfants seulement



Part légale jusqu'à maintenant Conjoint·e et parents



Part légale dès 2023 Conjoint·e et parents



Nous devons contenir le réchauffement climatique et prendre soin de notre planète, afin que nos enfants et leurs propres enfants puissent aussi mener une vie digne.

légale), c'est-à-dire les enfants, conjoint·es survivant·es et partenaires enregistré·es. Une personne sans héritières légales ou héritiers légaux peut attribuer librement tous ses biens.

Soutenir l'ATE

L'ATE propose un générateur de testament en partenariat avec l'organisation DeinAdieu. Même sans grandes connaissances juridiques, vous pouvez utiliser cet outil pour créer gratuitement et anonymement un modèle de testament sur mesure, qu'il vous suffira de recopier, dater et signer à la main.

Sur www.ate.ch/legs, vous pourrez bénéficier d'une première consultation gratuite avec les spécialistes en droit successoral de DeinAdieu. L'entretien confidentiel par téléphone ou en personne, d'une valeur de 300 francs, inclut l'examen de votre situation ou de votre testament ainsi que des conseils pour planifier votre succession.

Un cadeau pour la prochaine génération

La canicule de l'été dernier nous a montré que la crise climatique empire. C'est une évidence: les points de basculement écologiques sont imminents et ne toucheront pas seulement les générations futures. Nous ne pouvons l'ignorer. Nous devons toutes et tous contenir le réchauffement climatique et prendre soin de notre planète, afin que nos enfants et leurs propres enfants puissent aussi mener une vie digne tout en restant en bonne santé.

Les transports sont la principale source de gaz à effet de serre en Suisse. Cela doit changer, et vite! À l'ATE, notre conviction est que l'avenir appartient aux énergies non fossiles! Nous y mettons tout notre poids politique.

Nous faisons la promotion de la santé par une mobilité active, en encourageant à se déplacer de préférence à pied et à vélo. Dans les villes, notre engagement vise à modérer le trafic grâce à la limitation à 30 km/h et aux zones de rencontre. Sur les routes, nous cherchons à réduire la pollution atmosphérique et sonore du trafic routier ainsi qu'à améliorer la sécurité.

Nous nous engageons à consacrer toutes nos forces pour une mobilité centrée sur l'humain et la nature, à l'avenir aussi et avec

Nous nous engageons à consacrer toutes nos forces à une mobilité centrée sur l'être humain et la nature.

vous! En adhérant à l'ATE ou en lui faisant un legs, vous nous y aidez. C'est grâce à votre soutien sur la durée que nous pouvons œuvrer pour les générations futures. ■

Alicia Pfautsch est chargée de projets à l'ATE et s'engage pour une utilisation consciente et écologique des ressources, afin de préserver l'environnement.



www.ate.ch/legs



© Getty Images

UNE OASIS DE BIEN-ÊTRE POUR ACCUEILLIR UN CHAT

Une fois prise la décision d'adopter un chat, on aimerait en général que tout aille très vite. Mais quelles sont les choses que vous devez absolument garder hors de portée du compagnon à quatre pattes? Et quels sont les objets qui lui feront le plus plaisir dans sa nouvelle demeure?

Les dangers domestiques

Juste avant Noël, on trouve dans de nombreux foyers des étoiles de Noël. Or cette belle plante est dangereuse pour les chats. Vous devriez donc y renoncer après l'arrivée du nouvel animal de compagnie – de même qu'aux amaryllis, aux lys et au muguet.

Autre grand danger: les fenêtres inclinées. Les chats curieux essaient de sortir par la fenêtre. S'ils restent coincés, cela peut entraîner de graves blessures. Il est également conseillé de garder les couvercles des toilettes fermés et de ne pas quitter des yeux une plaque de cuisson brûlante.

Arbre à chat et herbe à chat

Les chats aiment la hauteur – ils apprécient de s'asseoir à l'endroit le plus élevé pour avoir une bonne vue de leur environnement. C'est pourquoi un arbre à chat avec lit surélevé intégré fera le bonheur du félin d'appartement. Cela lui permet en outre d'entretenir ses griffes sur les surfaces rugueuses de l'arbre.



© Adobe Stock/Konstantin Alsenov

Pour une digestion saine, l'herbe à chat est importante. Cette petite plante est facile à cultiver soi-même et aide le compagnon à quatre pattes à recracher les boules de poils indigestes.

Les chats sont des animaux très intelligents et habiles – il est rare qu'il leur arrive quelque chose. Mais au cas où une visite chez le vétérinaire s'avérerait tout de même nécessaire, l'assurance animaux wau-miau vous soutient et vous fait bénéficier d'un rabais de 25% en tant que membre de l'ATE.

wau-miau 

25% de réduction
pour les membres
de l'ATE

wau-miau

Le pack unique d'assurances et de services pour votre animal de compagnie

Que ce soit pour un chien ou un chat, permettez à votre compagnon à quatre pattes de bénéficier de soins médicaux optimaux et d'une vie longue et heureuse. Assurez-vous contre les frais élevés qui pourraient survenir en cas de maladie ou d'accident de votre animal de compagnie.

Commande et informations:

– par téléphone au **031 328 58 12** ou

– par internet à l'adresse

www.ate.ch/assurance-animaux-domestiques

Pour une mobilité
d'avenir

ate

La voiture parfaite n'existe pas



Les écobilans le démontrent: pour réduire les atteintes au climat et à l'environnement, les voitures doivent s'alléger et passer à la motorisation électrique. Le courant doit être d'origine renouvelable et les matières recyclables.

Par Anette Michel

La Dacia Spring est, d'un point de vue écologique, la meilleure voiture électrique du marché et la Toyota Prius, la meilleure en catégorie essence ou diesel. C'est ce qui ressort du palmarès établi par la plateforme eco-auto.info, sur la base des données d'homologation. Par contre, seul l'écobilan permet une comparaison avec de modèles de motorisations différentes. Un écobilan prend en compte l'intégralité du cycle de vie d'un produit. Lorsque des données précises font défaut, on procède à des approximations.

Les études d'écobilan actuelles le démontrent clairement: une voiture électrique dont le courant provient d'énergies renouvelables – comme c'est majoritairement le cas en Suisse – est moins nuisible au climat qu'un modèle à moteur à combustion. Bien que la fabrication d'une voiture électrique émette davantage de CO₂ en raison de la production de la batterie, son utilisation, elle, n'émet indirectement que de faibles quantités de CO₂. En Suisse, cela lui donne l'avantage à partir de 30 000 kilomètres au compteur. Durant son cycle de vie, un modèle électrique émet 30 tonnes de CO₂, soit la moitié d'un modèle usuel.

L'origine du courant est cruciale

Romain Sacchi et Christian Bauer de l'Institut Paul Scherrer ont déterminé les conditions à remplir pour qu'une voiture électrique soit meilleure qu'un modèle à essence. Selon Christian Bauer: «Le paramètre déterminant est le CO₂ émis à la production d'électricité.» Plus la proportion d'électricité d'origine renouvelable sera grande, plus la voiture électrique sera respectueuse du climat. «Comme l'essor de l'électromobilité se traduira par une hausse de la consommation de courant, il devra être d'origine éolienne, solaire et hydraulique», ajoute Christian Bauer. Et si la fabrication des voitures est à base d'énergie renouvelable, l'écobilan en sera encore meilleur.

Le poids du véhicule est également déterminant: «Si la tendance aux grosses voitures

se poursuit, on ne pourra guère mettre à profit le potentiel de réduction des émissions de CO₂ de l'électromobilité.»

Particules fines et consommation d'eau

Les chercheurs ont étudié d'autres impacts sur l'environnement et ainsi déterminé que la voiture électrique n'est pas exemplaire sur tous les plans. En effet, la production des batteries nuit gravement à l'environnement, notamment par l'émission de particules fines et une forte consommation d'eau pour l'extraction des matières premières.

Doit-on affirmer que le passage à la voiture électrique est un plus pour le climat, mais avec de nouvelles atteintes à l'environnement? Nuançons: «Pour les émissions de particules fines, par exemple, tout dépend où elles se produisent, explique Christian Bauer. Cette considération n'entre toutefois pas dans nos calculs.» Si, globalement, la voiture électrique émet certes plus de particules fines à la fabrication qu'une voiture usuelle, elle en émet moins pendant son utilisation. Un aspect bénéfique sur la santé de la population des villes à forte densité de population.

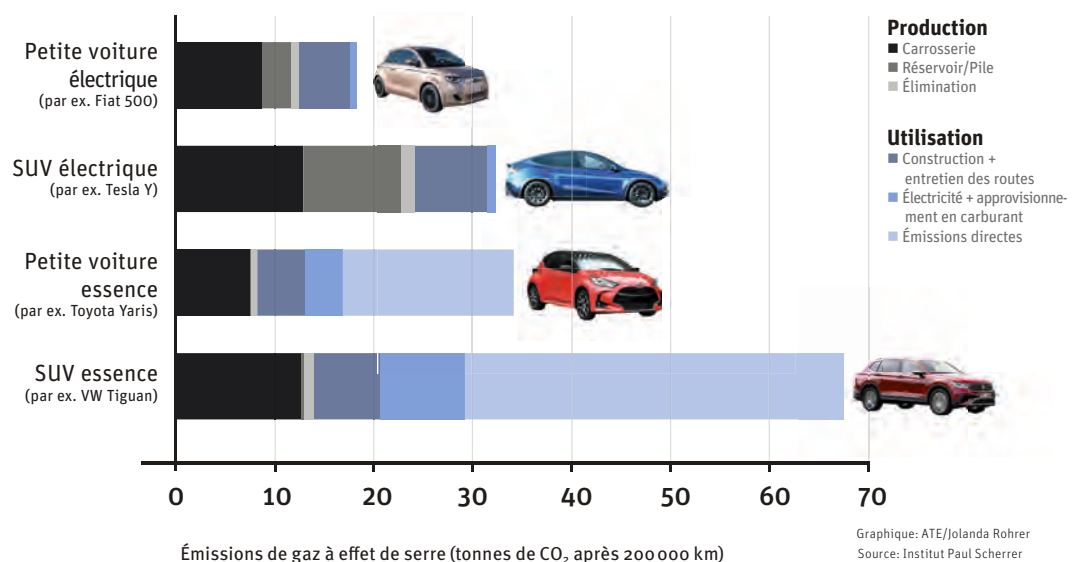
Recyclage primordial

Il est pratiquement impossible de chiffrer avec précision l'impact de l'électromobilité sur l'environnement. Toutefois, on doit s'attendre à une augmentation des problèmes environnementaux en lien avec l'extraction des métaux lourds, explique Christian Bauer: «Les batteries contiennent du nickel, du cobalt, du lithium, etc. Leur recyclage est donc primordial.»

Aujourd'hui, les batteries sont pratiquement recyclables à 100% et l'UE s'apprête à émettre de sévères exigences en la matière. Il faut cependant s'attendre ces prochaines décennies à une hausse considérable de la demande de batteries, avant même que celles qui sont en services arrivent en fin de vie et entrent dans la boucle de recyclage. Une chose est certaine: l'écobilan d'une voiture électrique, même recyclée, reste toujours moins bon que celui des transports publics et du vélo.

Anette Michel est chargée de projets pour la plateforme eco-auto.info. Elle s'emploie à y diffuser des informations fiables sur l'impact environnemental des voitures.

Bilan climatique de modèles à essence et électriques





En matière de politique des transports comme de protection de l'environnement, l'engagement est d'autant plus impactant lorsqu'il dépasse les frontières. Avec ses organisations sœurs en Allemagne et en Autriche, au sein de la faitière européenne Transport & Environnement, par le travail de ses sections ou lors d'échanges thématiques, l'ATE s'inspire de bonnes pratiques, partage ses succès et construit des ponts.



Avancer ensemble



Illustrations:
moellererolif.ch

Au-delà des frontières – intérieures et extérieures

Les personnes qui traversent quotidiennement la frontière suisse pour se rendre au travail le font majoritairement en voiture. Dans le Jura, cette proportion atteint le chiffre record de 97%. À Genève, la proportion était à un niveau comparable il y a peu, mais l'ouverture du Léman-Express a permis de la réduire de 10%. Les touristes qui traversent la Suisse

pour atteindre leur destination au sud voyagent principalement en voiture. En matière de transit des marchandises à travers les Alpes également, des mesures correctrices s'imposent d'urgence: l'année dernière, 863 000 passages de poids lourds ont été enregistrés alors qu'ils sont censés être plafonnés à 650 000. Ces chiffres illustrent bien que la seule politique des transports nationale ne suffit pas. La recherche de solutions a clairement une dimension internationale.

Mais cela n'est pas nouveau. Au lendemain de la création de l'ATE, ses membres ont agi au plan international en collaborant à la fondation des «ATE» d'Allemagne (VCD) et d'Autriche (VCÖ), et à celle de l'organisation faîtière européenne Transport & Environment (T&E). À l'époque déjà, il était évident que les problèmes de transports et d'environnement nécessitent une collaboration transfrontalière.

Depuis lors, VCD et VCÖ ont évolué dans d'autres directions, sans toutefois se départir de leur objectif d'œuvrer à «une mobilité durable pour la qualité de vie et l'environnement». Association à ses débuts, le VCÖ s'est mué en un «think tank» financé par des dons. Pour sa part, le VCD a adopté une structure fédéraliste comparable à celle de l'ATE Suisse en externalisant ses prestations et se transformant en une organisation militante. Les trois «ATE» profitent mutuellement de leurs réguliers échanges de vues et d'expériences. Elles s'accordent un accès commun facilité à leur savoir-faire et à leur travail de campagnes, s'évitant ainsi de devoir chaque fois partir de zéro.

À l'échelon européen, il convient de mentionner la Cipra, l'organisation faîtière des ONG actives dans la protection des Alpes, ainsi que T&E. Cette dernière s'est assigné une importante tâche régulatoire. La faîtière s'investit pour que des mesures efficaces soient prises pour atteindre les objectifs de sauvegarde du climat – à l'instar de la décision du Parlement européen de cet été d'interdire dès 2035 la vente des voitures et utilitaires émettant du CO₂. Cette décision a été précédée d'un intense travail de lobbying par T&E et ce, plusieurs mois durant.

Cela étant, des frontières existent aussi à l'intérieur de la Suisse, dont les plus connues sont celles des langues. Avec son Bureau romand – son agence en Suisse romande et au Tessin – l'ATE joue ses atouts et transcende les frontières pour atteindre l'objectif commun: une mobilité durable pour la qualité de vie et l'environnement. ■

Stéphanie Penher dirige le domaine Politique des transports et Campagnes à l'ATE Suisse et est membre du comité de Transport&Environment depuis 2020.



Collaboration pan-européenne

Par Anette Michel

Dans le domaine des transports aériens et ferroviaires internationaux et des objectifs CO₂ des voitures neuves, les possibilités de l'ATE sont restreintes. C'est pourquoi elle collabore activement avec le réseau européen de Transport&Environment.

Le plafonnement des émissions de CO₂ des voitures neuves, de même que les normes anti-pollution, sont de puissants leviers pour contraindre les constructeurs à rendre leurs voitures «plus propres». Or ces mesures ont été adoptées par l'Union européenne (UE), puis – après adaptation – reprises par la Suisse. C'est ainsi que la plupart des réglementations suisses sur le commerce international voient le jour. Certaines sont adoptées activement par une décision politique, d'autres sont même reprises automatiquement et sans modification.

Un tel mécanisme donne toute son importance à la collaboration de l'ATE avec l'organisation faitière européenne Transport&Environment (T&E). L'ATE en est membre, aux côtés de 50 autres organisations environnementales d'Europe. Elle y représente la Suisse, conjointement avec l'Initiative des Alpes.

Échange d'informations

«T&E nous tient au courant de l'évolution politique de l'UE, ce qui nous permet d'adapter nos axes thématiques en conséquence», explique Martin Winder, responsable de projets de politique des transports à l'ATE. «En outre, T&E effectue un précieux travail de fond et publie d'utiles études qui font la lumière sur les côtés obscurs du secteur des transports.»

C'est en effet T&E qui a révélé que les émissions de CO₂ des hybrides rechargeables sont, en conditions réelles, bien plus élevées que les valeurs d'homologation. Depuis lors, l'UE a corrigé son calcul des émissions de CO₂

de ces véhicules – entraînant une rectification des valeurs officielles en Suisse également.

La collaboration avec T&E est également essentielle dans le domaine des transports aériens. Par sa campagne

l'ATE au sein du Comité de T&E (voir sur la page de gauche). «Le système de billetterie commun à tous les exploitants du réseau suisse a valeur de modèle.» Conséquemment, T&E s'en est inspiré et fait actuellement campagne pour l'instaura-

De nombreuses réglementations suisses s'inspirent de ce qui se fait à l'échelle européenne.

«travel smart», elle invite les entreprises à réduire leurs voyages d'affaires et en publie un palmarès basé sur leurs promesses d'amélioration. L'ATE, pour sa part, veille à relayer ces informations dans les médias suisses.

tion d'un système de billetterie européen uniformisé visant à faciliter les voyages internationaux en train. ■

Anette Michel est responsable du projet eco-auto.info et s'engage pour davantage de coopération européenne.

Donner des idées

Dans le domaine des transports ferroviaires, la collaboration avec T&E est loin de fonctionner à sens unique. «En Suisse, le train est bien mieux loti que dans nombre de pays d'Europe», relève Stéphanie Penher, qui représente

Plus d'informations:
www.transportenvironment.org et
www.travelsmartcampaign.org



Carte blanche à nos voisines

La VCÖ en Autriche et la VCD en Allemagne sont des associations sœurs de l'ATE. Elles poursuivent le même objectif: une mobilité durable, centrée sur l'humain et l'environnement. Leurs porte-parole évoquent les sujets qui les occupent actuellement.

VCÖ: Des données, des faits et des réseaux pour des transports durables

Un tournant dans le domaine des transports est primordial pour atteindre les objectifs climatiques, aussi bien en Suisse qu'en Allemagne et en Autriche. L'aggravation de la crise climatique en a accru l'urgence. Depuis sa création en 1988, la VCÖ vise une mobilité écologique et équitable. Ce sujet auparavant marginal est désormais une préoccupation majeure au sein de la société.

Attribué chaque année depuis 1992, le «prix VCÖ de la mobilité» est le plus grand concours autrichien consacré à une mobilité respectueuse du climat et au transport durable de marchandises. Son succès souligne combien la thématique est actuelle; d'une centaine de candidatures par an au début des années 2000, on est passé depuis 2015 à plus de trois cents projets soumis. Comme l'explique Ulla Rasmussen, directrice de la VCÖ, «avec notre prix, nous voulons inciter au changement et montrer ce que font déjà des communes, villes, entreprises, écoles, universités et autres initiatives, afin que les transports deviennent compatibles avec le climat». Une base de données publique présente les projets sur www.vcoe.at, pour motiver et inspirer.

La VCÖ collabore avec les usagères et usagers des chemins de fer autrichiens pour évaluer le potentiel d'amélioration. Cette année, l'association a interrogé plus de 9300 personnes dans les trains de dix compagnies ferroviaires.

La VCÖ a des échanges étroits avec des scientifiques et spécialistes dans différents domaines. Elle propose des conférences à thème – souvent en ligne depuis la pandémie – et elle participe à des publications spécifiques et fiches d'information (disponibles sur son site web). Ulla Rasmussen rappelle que «la mobilité est un sujet transversal. Le tournant énergétique passe donc par un tournant dans les transports. La construction de logements et l'urbanisation influent aussi sur notre comportement en matière de mobilité. À l'inverse, celle-ci a un impact énorme sur notre santé, négatif par la pollution atmosphérique et sonore, ou positif quand une bonne planification des transports réussie permet de se déplacer plus facilement à pied ou à vélo.» L'internalisation des coûts externes est un autre sujet brûlant pour la VCÖ.

L'introduction de la tarification du CO₂ en Autriche, en octobre dernier, représente un pas dans la bonne direction.

L'activité de la VCÖ est également axée sur sa participation à des commissions. Elle y défend les intérêts des générations futures. Les projets d'infrastructure ont une forte incidence sur la mobilité, pendant des décennies. «Pour atteindre les objec-

Taxer aussi l'essence et le diesel

Une taxe de 30 euros par tonne de CO₂ émise est entrée en vigueur le 1^{er} octobre dernier en Autriche. Contrairement à la taxe suisse sur le CO₂, l'autrichienne s'applique aussi à l'essence et au diesel, en plus du mazout et du gaz. Elle passera à 55 euros d'ici 2025.



Les projets d'infrastructure ont une incidence sur la mobilité pendant des décennies.

tifs climatiques, il faut impérativement réduire le nombre de voitures et de camions. L'extension des autoroutes appartient donc au passé», souligne Ulla Rasmussen.

La VCÖ publie des graphiques réputés même au-delà de l'Autriche pour leur grande clarté. Ils sont relayés sur les réseaux sociaux, par des spécialistes lors de

conférences ainsi que dans des universités et des écoles. ■

Christian Gratzner est porte-parole de la VCÖ.

Informations supplémentaires (en allemand; présentation succincte en anglais) sur www.vcoe.at.



VCD: Pour des transports respectueux du climat et socialement équitables

Une mobilité respectueuse du climat et socialement équitable: telle est l'une des préoccupations majeures de l'association allemande VCD. De bonnes alternatives à la voiture individuelle sont nécessaires afin que chaque personne puisse se déplacer en toute autonomie et durablement – quels que soient son âge, son genre, son revenu, son lieu de résidence ou ses limitations physiques. À cet égard, la garantie de mobilité est l'instrument clé. Elle favorise l'apparition de normes nationales quant à la qualité des voies piétonnes et cyclables ainsi que des bus et des trains. Elle facilite aussi la création d'offres de mobilité complémentaires.

Trop de personnes restent socialement désavantagées parce qu'elles n'ont pas les moyens de payer un titre de transport, parce qu'elles ne peuvent monter dans un bus avec leur chaise roulante ou tout simplement parce qu'il n'y a pas de bus. Une garantie de mobilité encourage l'offre locale de transports publics, de bonne qualité et accessible. Des billets sociaux aident celles et ceux pour qui le tarif normal est trop élevé.

La concrétisation d'une garantie de mobilité exige des directives et conditions-cadres claires à l'échelon politique. Or, en Allemagne, la législation actuelle

en matière de transports manque d'objectifs qui tiennent compte de l'être humain et de la protection du climat. D'autre part, une planification globale fait défaut puisque chaque mode de transport est considéré séparément. Un nouveau cadre juridique doit y remédier. La VCD a donc élaboré une proposition de loi fédérale sur la mobilité, en concertation avec des expert-es issues du monde associatif, de la planification urbaine et des transports, de la science, de l'administration et de la politique. Des spécialistes en droit constitutionnel ont reçu le mandat de présenter un projet de loi concret.

La loi fédérale sur la mobilité fixe des objectifs au niveau supérieur: outre la protection du climat, elle doit garantir la mobilité des personnes et des marchandises, la sécurité routière, la protection de la santé, l'efficacité et la résilience. De ces objectifs découlent la planification et le financement des transports. Seules les infrastructures nécessaires à leur réalisation pourraient dès lors voir le jour. Des normes d'accessibilité garantissent par ailleurs une bonne offre de bus et de trains ainsi que des voies piétonnes et cyclables sûres, même dans les petites localités. La pratique suisse a parfois inspiré les constitutionnalistes, car elle fournit

des approches intéressantes, surtout en ce qui concerne la planification intégrée des transports, le financement des infrastructures ou le respect des critères de durabilité.

La proposition de loi fédérale allemande sur la mobilité a été rendue publique au printemps 2022. Le contenu et les objectifs sont encore discutés par différentes parties prenantes dans la sphère politique et l'administration, aux échelons fédéral, régional et communal, ainsi qu'avec des entreprises de transport. Toutes ces parties admettent depuis longtemps la nécessité de moderniser la législation allemande en matière de transports. Sans objectifs de planification contraignants, on ne pourra atteindre ni les objectifs climatiques ni ceux de transfert modal. La VCD continuera de s'engager politiquement pour concrétiser le tournant dans le domaine des transports. ■

Michael Müller-Görnert est porte-parole de la VCD pour la politique des transports.

Informations supplémentaires (en allemand): www.vcd.org/soziale-aspekte-verkehrswende et www.vcd.org/bumog (Loi fédérale allemande sur la mobilité).



La diversité de tarifs et de prestataires fait du trafic ferroviaire européen une vraie jungle.

Pourquoi est-ce si compliqué?

Par Selim Egloff

L'envie de partir découvrir l'Europe est de retour, mais la planification et la réservation de voyages en train restent liées à nombre d'obstacles.

Les bouchons au Gothard atteignent de nouveaux records, tout comme le nombre de passagères et passagers aux aéroports. Malgré la crise climatique, l'envie de voyager est forte. Les liaisons ferroviaires internationales opèrent aujourd'hui pour certaines à la limite de leurs capacités, alors qu'elles sont essentielles pour atteindre les objectifs climatiques dans le domaine des transports.

De nombreux facteurs, allant du manque de personnel à l'engorgement des infrastructures, mènent le trafic européen de personnes à ses limites. Par ailleurs, les voyages en train sont confrontés à un obstacle supplémentaire: le manque de transparence des structures tarifaires.

Esprit de clocher problématique

Un simple permis de conduire suisse suffit pour parcourir le monde. Quelques clics permettent d'obtenir le meilleur tarif pour s'envoler en direction des tropiques. Par contre, le trafic ferroviaire européen ressemble à une vraie jungle en raison de la diversité des tarifs et des prestataires.

Il n'existe pas de système de réservation unifié, et de nombreux prestataires

préfèrent se concentrer sur la tarification différenciée, soit la régulation dynamique des prix en fonction de la demande et du moment de l'achat. Le billet est ensuite vendu comme «offre dégriffée», un doux euphémisme pour parler des droits de la clientèle limités.

Renforcer la collaboration

Certes, ce contingentement complexe de divers tarifs pour le même service permet parfois de voyager à (très) bon prix sur certains tronçons, mais il rend aussi la structure tarifaire totalement opaque. On ne peut donc pas en vouloir aux voyageuses et voyageurs de réserver un vol pour s'épargner ce processus pénible.

En outre, de nombreux pays européens voient apparaître une concurrence privée aux chemins de fer étatiques. En Italie, italo roule aux côtés de Trenitalia sur certaines lignes à grande vitesse; en Espagne, c'est Renfe qui subit depuis peu la concurrence d'iryo. Et en Allemagne, les flixbus verts circulent depuis quelques années, y compris jusqu'à la gare badoise de Bâle. Il est vrai que ces entreprises proposent des offres supplémentaires sur certains itinéraires, mais

elles compliquent aussi l'entier du système et l'achat de billets.

Le système tarifaire suisse a été unifié en 1857 déjà et, aujourd'hui, presque n'importe quel automate ou application mobile dédiée permet d'acheter un billet pour voyager dans tout le pays. Le succès de notre système de transports publics est entre autres dû à cet accès aisé. L'ATE et la faïtière Transport & Environment exigent depuis longtemps une tarification européenne intégrale afin de simplifier la planification des voyages et l'achat de billets. La Suisse pourra faire profiter ses voisins européens de son expérience et ainsi contribuer à promouvoir les voyages en train au-delà des frontières. ■

Selim Egloff est chargé de projets à l'ATE Suisse. Il dispose d'un compte client auprès d'au moins cinq compagnies de chemins de fer nationales.



Les infrastructures piétonnes restent insuffisantes dans les quartiers défavorisés et ont un impact direct sur le nombre d'accidents, la marche y étant le mode de déplacement privilégié.

Changer le monde, un pas à la fois

Par Alice Gentile et Corine Kibora

Partie intégrante de tous nos déplacements et indicateur de la qualité de vie de nos villes, la marche fait partie du quotidien et mérite d'être remise au centre de la planification urbaine.

La marche est la forme la plus fondamentale de mobilité. Peu coûteuse, elle ne produit pas d'émissions, présente d'importants avantages pour la santé et est accessible à presque tout le monde. Elle reste pourtant un mode de transport négligé, rarement pris en compte dans les statistiques de mobilité et souvent sous-évaluée dans la planification urbaine.

En septembre dernier, la conférence internationale «Walk 21» a rassemblé spécialistes, universitaires, politiques, citoyennes et citoyens pour échanger sur le rôle crucial de la marche. La Suisse y était notamment représentée par le Bureau romand de l'ATE, invité à présenter ses campagnes sur les quartiers sans voiture, l'inclusion des personnes âgées, le Pedibus et la mobilité scolaire.

Le rôle des enfants

Du Brésil à l'Albanie et en passant par l'Italie, les projets en matière de mobilité piétonne donnent une importance centrale aux besoins spécifiques des enfants. En Suisse aussi, on considère qu'une rue adaptée aux enfants doit l'être pour toutes et tous, sans limites d'âge. Au-delà de nos frontières, la sécurité routière reste au cœur des réflexions, mais elle

est souvent enrichie d'une dimension ludique et artistique qui rend l'espace à la fois plus sûr et plus accueillant pour les habitant-es des quartiers concernés: pavés colorés, espaces de jeu et parcours de 100 mètres remplacent les places de stationnement,

Marche et égalité

Au-delà de l'âge, des critères sociaux et de genre offrent un nouveau prisme d'analyse de la mobilité piétonne. La réalité des femmes dans l'espace public et les enjeux spécifiques (harcèlement mais également déplacement avec une poussette par exemple) sont peu investigués, alors que les femmes sont plus nombreuses à marcher que les hommes.

Des études consacrées à l'intersection entre le transport, la santé et l'équité soulignent qu'une meilleure sécurité est souvent un privilège des classes aisées de la population. Les infrastructures piétonnes restent insuffisantes dans les quartiers défavorisés et ont un impact

direct sur le nombre d'accidents, la marche y étant le mode de déplacement privilégié.

Les piéton·nes au centre

Dans un contexte de densification des villes, cette conférence a rappelé que les piéton·nes doivent être le point de départ de chaque réflexion d'aménagement. Gageons que les participant·es de «Walk 21» ramèneront dans leur valise les mots de la mairesse de Tirana (Albanie): «Nous réfléchissons comme si les voitures pouvaient devenir dépressives à cause des ralentisseurs, mais qu'en est-il des êtres humains? Pouvoir marcher n'est-il pas un droit pour toutes et tous?» ■

Alice Gentile et Corine Kibora sont chargées de projets au Bureau romand de l'ATE. Elles se sont rendues à Dublin pour présenter les actions de l'ATE dans le domaine de la mobilité scolaire.

La conférence «Walk 21» a rappelé que les piéton·nes doivent être le point de départ de chaque réflexion d'aménagement.



Comme les émissions du secteur aérien, notre action contre ses nuisances ne se limite pas aux frontières.

Atteindre les cimes en restant sur terre

Le chemin vers un transport aérien respectueux du climat, de l'environnement et de l'être humain est encore long et abrupt. En regroupant ses forces avec celles d'autres organisations au sein de l'alliance Stay Grounded, l'ATE s'équipe de la meilleure des manières pour cette ascension.

Par Yves Chatton

Celles et ceux qui s'engagent pour réduire les émissions et le bruit du transport aérien l'ont remarqué: on se casse vite les dents sur des discours politiques et des campagnes de greenwashing bien rodés. Chaque progression relève de l'exploit. Au sommet de ce qui prend des airs de randonnée de haute montagne culmine un objectif: un ciel apaisé pour un avenir viable.

Alliances nationale et internationale

L'ascension de ce long sentier semé d'embûches ne peut se faire qu'en regroupant des forces. C'est ce que font les 28 organisations suisses, dont l'ATE, au sein de la coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR). À coup d'actions politiques et de sensibilisation, ce «camp de base» helvétique travaille à replacer la protection du climat et de la population au centre des débats et des décisions prises à Berne. Mais la montagne a plusieurs versants et ses sentiers traversent les frontières.

L'aviation est l'archétype du secteur économique à caractère international et

de ce qui en fait un gros frein contre la progression de la protection du climat. Aucun pays ne veut faire le premier pas, de peur d'y être économiquement perdant. Les activistes-alpinistes connaissent l'importance d'une alliance à plus large échelle; les émissions du secteur aérien ne connaissent pas de frontières et ainsi doivent s'organiser leurs actions. Deux expéditions cheminent vers ces objectifs et regroupent des organisations de différents pays: Transport & Environment (voir page 25) et Stay Grounded.

L'expédition Stay Grounded

Stay Grounded – «Rester sur terre» en français – est un réseau mondial formé en 2016 et riche de la diversité de compétence des plus de 170 organisations qui la composent. On y trouve notamment des associations environnementales, des scientifiques, des syndicats, des groupes locaux d'opposition aux aéroports, ainsi que des organisations soutenant les communautés qui luttent contre des projets de compensation carbone ou de plantations destinées aux agrocarburants.

Au-delà des précieux échanges entre ses membres, Stay Grounded coordonne des actions à portée internationale. C'est ainsi que durant le COVID, l'ATE et des centaines d'autres organisations ont demandé à leur gouvernement de conditionner leur soutien au secteur aérien à des objectifs climatiques clairs. Plus récemment, la pétition «Stop au greenwashing» a été déposée auprès de nombreuses autorités, y compris à Berne. Celle-ci demande aux gouvernements d'arrêter de se fier aux promesses de l'industrie aéronautique et de maintenir le trafic aérien à un niveau compatible avec nos objectifs climatiques.

Le chemin est encore long

De nombreux défis jalonnent encore l'ambitieuse expédition vers un transport aérien plus respectueux de l'environnement et de l'être humain, et les crises que connaît le monde actuellement ne rendront pas l'itinéraire plus praticable. Mais dans nos sacs à dos subsiste un élément essentiel de la collaboration: l'espoir. Lorsqu'une impasse bloque notre progression, on peut parfois entendre un cri de victoire venant d'un autre versant de la montagne. De quoi nous insuffler du courage et nous permettre d'adapter notre chemin. ■

Yves Chatton est chargé de campagne à l'ATE. Cet été, il est allé se reposer au plat pays... en train bien sûr!

De précieuses collaborations

Par Urs Geiser

Que ce soit dans la région du lac de Constance ou du Léman, à Coire ou à Bâle, les sections de l'ATE doivent répondre aux problèmes de trafic par une action transfrontalière.

Dans le sud du Tessin et la région de Genève, des réseaux performants de RER transfrontaliers ont été mis en place avec le soutien actif de l'ATE. C'est également le cas au nord du pays, où des milliers de pendulaires traversent la frontière entre Bâle-Ville, l'Allemagne et la France. Le tram qui relie Petit-Huningue à Weil am Rhein (D) depuis 2014 est devenu un mode de transport indispensable. «Avec le VCD du district de Lörrach de l'époque, aujourd'hui le VCD-Regionalverband Südbaden, nous avons contribué à faire aboutir ce projet de 100 millions par un travail de persuasion auprès de diverses commissions, de nombreux événements publics et nos communiqués de presse», résume Florian Schreier, directeur de la section ATE de Bâle.

Actuellement, l'ATE bâloise et ses organisations partenaires, l'ADRA française et la BISF allemande, défendent les intérêts des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse dans le projet contre-productif «Nouvelle Liaison Ferroviaire» qui doit relier dès 2030 l'EuroAirport à Bâle, Strasbourg et Mulhouse et en augmenter la fréquentation et donc le nombre de vols.

Les sections romandes de l'ATE collaborent de manière intensive avec des organisations des pays voisins dans le but de promouvoir des transports publics transfrontaliers efficaces. Au Jura, la section locale s'engage en faveur de la ligne Bienne-Delle-Belfort par son implication dans un organe de gouvernance transnationale. Remise en service en 2018, la ligne affiche une faible fréquentation principalement due à un cadencement insuffisant et un manque de complémentarité avec le système des transports publics français. L'amélioration du service est pourtant nécessaire pour offrir une alternative attrayante à la voiture.

Des routes encombrées de camions

Au chapitre du transport routier, la section ATE argovienne est entrée en contact avec les Vert-es du Bade-Wurtemberg, car elle s'intéresse au trafic lourd qui, selon les plans allemands, pourrait entrer en Suisse par de nouveaux ponts sur le Rhin. Christian Keller, secrétaire de l'ATE Argovie, critique ces inquiétants corridors de transit pour les 40 tonnes à chaque occasion, comme récemment lors d'un débat public sur le thème des transports publics locaux auquel était invité le ministre allemand des transports Winfried Kretschmann. «Nous voulons intensifier notre collaboration et rassembler les forces progressistes des deux côtés du Rhin», déclare Christian Keller.

À l'époque, le réseau «A13/E43-Netzwerk» s'est consacré à lutter contre les nombreux camions tout en s'engageant pour de meilleures liaisons ferroviaires au bord du lac de Constance et dans la vallée du Rhin. À sa tête a œuvré

Stefan Grass, un activiste de longue date de l'ATE.

Georg Sele, de l'ATE du Liechtenstein (VCL), sait que les spécialistes de la planification routière n'abandonneront pas. L'opposition commune du VCL, du VCÖ Voralberg et des «Grünen/Feldkirch blüht» contre la S18 et le projet Letzetunnel a certes porté ses fruits, mais «le projet suivant, celui du tunnel de Feldkirch, est en construction, le tribunal ayant rejeté notre recours», ajoute-t-il, agacé.

Du côté de Thurgovie, la section locale de l'ATE entretient une étroite coopération transfrontalière dans la région de Kreuzlingen/Constance en soutenant le «Velocityguide» et la bourse aux vélos annuelle. Elle appuie aussi l'«Initiative Bodensee-S-Bahn» qui vise à créer de meilleures connexions ferroviaires, tout autour du lac et avec le réseau de transport à longue distance. ■

Urs Geiser est rédacteur pour les pages régionales du Magazine ATE.





L'AG découverte pour un mois

Bénéficiez du libre parcours sur les lignes de l'abonnement général! Avec l'AG découverte, vous voyagez un mois pour Fr. 340.– en 2^e classe ou Fr. 545.– en 1^e classe dans toute la Suisse. Si vous achetez ensuite un AG, vous obtenez une réduction de Fr. 170.– pour la 2^e classe et de Fr. 270.– pour la 1^e classe.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:**

l'offre est valable jusqu'au 12 décembre 2022 dans un point de vente des transports publics. Numéro d'article: 62947; code: VER22. Autres conditions sur www.ate.ch/bonus

Le demi-tarif découverte pour deux mois

Profitez de l'abonnement demi-tarif découverte des CFF au prix exceptionnel de Fr. 33.–. Après les deux mois d'essai, si vous souhaitez obtenir un abonnement demi-tarif classique, le prix vous est déduit lors de l'achat.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:**

l'offre est valable jusqu'au 12 décembre 2022 dans un point de vente des transports publics. Numéro d'article: 58272; code: VCS22. Autres conditions sur www.ate.ch/bonus



Des vins bio haut de gamme



La qualité des vins issus de l'agriculture biologique est plus élevée que jamais. Outre une expérience gustative de premier ordre, les viticulteurs et viticultrices d'Amiata veillent à préserver la biodiversité et renoncent à toute pulvérisation chimique ou synthétique.

La sélection d'Amiata comprend des vins rares qui ne sont disponibles qu'en petites quantités et sont produits par des entreprises familiales de taille restreinte à moyenne, pour une alliance parfaite entre plaisir et respect.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:**

le carton de dégustation de six bouteilles contenant trois vins rouge bio différents est proposé au prix de Fr. 98.– au lieu de Fr. 126.60, frais de port inclus.

Commander: au moyen de la carte-réponse sur la deuxième page de couverture ou sur www.amziata.ch/ate. Offre valable jusqu'au 31.12.2022 dans la limite des stocks disponibles.

Une veste 3 en 1, idéale en toute saison

La veste 3 en 1 Rosemoor de Vaude est idéale pour les activités hivernales, qu'il s'agisse de randonnée en raquettes ou à pied ou d'une balade en ville par mauvais temps. Elle est constituée d'une veste extérieure respirante, imperméable et étanche au vent et d'une polaire douce qui réchauffe le corps et le garde au sec même en cas d'effort. Cette combinaison permet de couvrir un large spectre de conditions météorologiques et fait de cette veste une tenue idéale en toute saison. La capuche, repliable dans le col, protège en outre de la pluie.

Cette veste porte les labels «Vaude Green Shape» et «Grüner Knopf», qui garantissent une fabrication socialement et écologiquement responsable et des matériaux durables.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

la veste Rosemoor est disponible pour les femmes dans les couleurs black et dark cherry (tailles 36 à 42) et pour les hommes en black et khaki (S à XL), avec le code-rabais «VCS1122» au prix de Fr 177.65 au lieu de Fr. 209.-. L'offre est non cumulable et valable jusqu'au 30.11.2022 ou dans la limite des stocks disponibles.

Commander:

www.boutique-ate.ch, tél. 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).



Des chaussures d'hiver avec une chaude doublure



M
men

La Lowa Trident III GTX est une chaussure polyvalente idéale par temps froid et humide. En luge, sur le chemin du travail ou lors d'une balade sous la pluie ou dans le froid, la Trident III GTX de Lowa garde les pieds bien au chaud et au sec. Grâce à sa technologie innovante, elle est absolument imperméable et étanche au vent, tout en restant respirante. Une membrane Gore-Tex empêche l'eau de pénétrer dans la chaussure et

évacue l'humidité qui se forme à l'intérieur grâce à ses

milliards de pores. Ainsi, la Lowa Trident III GTX offre un confort de haut niveau même en cas d'activités intenses.

Son matériau robuste et sa tige haute assurent une bonne stabilité de marche, tandis que sa semelle extérieure Lowa Snow Trac®, au crantage à dessin dentelé, garantit une accroche parfaite.



W
women

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

la Lowa Trident III GTX est disponible pour les femmes dans les tailles 37 à 42 et pour les hommes dans les tailles 41,5 à 47, avec le code-rabais «VCS1122» au prix de Fr. 161.40 au lieu de Fr. 189.90. L'offre est non cumulable et valable jusqu'au 30.11.2022 ou dans la limite des stocks disponibles.

Commander: www.boutique-ate.ch, tél. 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).

Réservez maintenant votre Indicateur 2023!

Après le succès des nouvelles éditions des années précédentes, l'Indicateur 2023 de l'ATE, de la CITraP et de Pro Rail sera publié une nouvelle fois en édition limitée. Cet horaire imprimé est idéal pour planifier les voyages de loisirs; il répertorie tous les horaires des chemins de fer et des bateaux ainsi que les principales liaisons des transports à câbles des transports publics suisses. L'Indicateur 2023 paraîtra à nouveau au format A5, très apprécié de la clientèle, en deux volumes pratiques Est et Ouest.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

réserver l'Indicateur dès maintenant pour le recevoir simplement à la maison au changement d'horaire. Prix: Fr. 32.- auxquels s'ajoutent Fr. 7.50 de frais de livraison.

Commander:

www.ate.ch/Indicateur, par e-mail indicateur@ate.ch ou par téléphone au 031 328 58 58.





1	15963	Schöffel Rotterdam	339.00	12	17841	Merino Heavyweight	39.90	23	17792	Devold Duo Active Merino 210 Lady	84.90
2	14884	Schöffel Boston Lady	219.00	13	17390	Wowow Crossroad Jacket	39.90	24	17855	Icebreaker ZoneKnit 260 Lady	169.90
3	13234	Ortovox Piz Bial Jacket Lady	269.90	14	16690	Devold Nibba Hiking	219.90	25	17834	Skhoop Sandy Short Skirt	119.00
4	13239	Ortovox Piz Bival Jacket	269.90	15	17840	Merino Wide	29.90	26	16168	Buff Merino Lightweight	34.90
5	14470	RocAlpes Transalpe RT420 Alu	79.00	16	17795	Devold Duo Active Merino 210	84.90	27	15983	Hanweg Banks Snow GTX	299.00
6	16038	Wowow Wetland	69.00	17	17860	Icebreaker ZoneKnit 260 Half Zip	169.90	28	15981	Hanweg Banks Snow GTX Lady	299.00
7	18470	Black Diamond Dawn Patrol 25	179.00	18	17823	Schöffel Almkogel	89.00				
8	18349	H-S Turku	89.90	19	17836	Skhoop Tindra V-Neck	229.00				
9	18347	H-S Tromsøe Lady	89.90	20	15825	Tubbs Flex VRT	379.00				
10	17794	Devold Duo Active Merino 210	84.90	21	18323	Tubbs Flex VRT W	379.00				
11	17793	Devold Duo Active Merino 210 Lady	84.90	22	16686	Devold Nibba Hiking Lady	219.90				





Merci de votre soutien!

En adhérant à l'ATE, vous l'aidez à concevoir une mobilité d'avenir respectueuse de l'environnement et du climat. Plus elle compte de membres, plus elle est reconnue pour s'exprimer sur la politique des transports.

L'ATE cherche à protéger efficacement le climat. L'avenir doit être décarbonisé. L'ATE a donc rédigé un «Masterplan pour un trafic sans énergie fossile» et s'implique à tous les niveaux politiques afin de les mettre en œuvre.

L'ATE s'engage en faveur de l'amélioration de la qualité de vie. Cela passe par des trajets courts, des zones de rencontre attractives, moins de trafic automobile et davantage d'espace pour se déplacer à vélo ou à pied.

L'ATE veut rendre les routes accessibles à toutes et tous. La limitation à 30 km/h est l'une de ses principales exigences depuis plus de 40 ans. Une étape majeure a été franchie cet été, quand le Conseil fédéral a décidé de faciliter l'introduction du 30 km/h.

L'ATE soutient le vélo. Résultat direct de l'Initiative vélo lancée entre autres par l'ATE, la loi fédérale sur les voies cyclables entrera en vigueur début 2023. Elle garantit des pistes cyclables continues et sûres.

L'ATE préfère le train à l'avion. Le trafic aérien nuit énormément à la population et à l'environnement. L'ATE s'engage contre le bruit des avions et soutient la taxe sur les billets. Elle travaille aussi à simplifier les réservations dans le trafic ferroviaire international et à augmenter le nombre de trains de nuit.

Une meilleure sécurité routière grâce à l'ATE. Son offre très variée (formations, campagnes, actions ciblées, etc.) vise à rendre les déplacements plus sûrs pour les personnes de tout âge.

En tant que membre de l'ATE, profitez d'un grand nombre de prestations et de rabais.

- **Assurances écologiques** à prix préférentiel: découvrez notre large gamme d'assurances, du carnet d'entraide de voyage à la caisse maladie.
- À la pointe de l'actualité en matière de mobilité, **l'ATE Magazine** vous est adressé par courrier quatre fois par an.
- Profitez d'**offres attractives destinées aux membres** en lien avec la mobilité, les loisirs et la littérature.
- **Conseils:** Les brochures de l'ATE vous donnent de précieux conseils, allant de l'acquisition d'un vélo électrique à une mobilité sûre pour les seniors!
- Différentes **plateformes de l'ATE** vous informent sur la mobilité durable:
 - Conseils pour vivre sans voiture privée: www.ate-carfree.ch.
 - Meilleurs itinéraires ferroviaires en Europe: www.europeetrain.ch.
 - Voitures les plus respectueuses de l'environnement, avec des articles passionnants sur l'automobile et la nature: eco-auto.info.



Votre avis nous intéresse

Participez au sondage destiné aux membres. Quels sujets vous intéressent le plus? Que pourrait faire l'ATE pour vous? Pour vous remercier de votre participation, vous participez automatiquement à un tirage au sort.

www.ate.ch/enquete





SlowUp Valais: une première pour l'ATE

Dimanche 31 juillet 2022, l'ATE Valais a participé pour la première fois au slowUp Valais. Nouvellement accepté comme sponsor régional, l'ATE a tenu un stand avec les Pedibus Valais sur la place du Scex à Sion. Situées non loin du départ, les animations de l'ATE ont permis d'atteindre un large public.



Stand et animations de l'ATE à l'occasion du slowUp Valais 2022.

Malgré la chaleur caniculaire et les traditionnelles festivités du 1^{er} août, 19000 personnes ont parcouru la plaine du Rhône sur les trois circuits prévus entre Sion, Bramois, Grône, Chalais, Chippis et Sierre. Jeunes et moins jeunes, pour la plupart à vélo, mais parfois aussi à cheval, à pied, en rol-

lers ou à trottinette, ont sillonné les routes pour une fois dévolues entièrement à la mobilité douce à l'occasion de la 14^e édition du slowUp Valais.

Après deux ans d'interruption dus au Covid-19, la manifestation était vivement attendue. La cérémonie d'ouverture, à laquelle

l'ATE a été conviée, a réuni de nombreuses figures politiques, parmi lesquelles la conseillère municipale de Sion Nadine Pardo, le conseiller d'État Frédéric Favre et la conseillère aux États et présidente de l'association Cicla Marianne Maret.

Une première participation

Cette manifestation très populaire dans le Valais central n'avait encore jamais ouvert ses portes à l'ATE, ni même au Pedibus. Malgré les demandes répétées de la section valaisanne, un problème de sponsoring

bloquait, semble-t-il, toute participation.

Fort heureusement, après des années d'attente, les conditions ont évolué. Un changement à la tête de l'association slowUp Valais et la collaboration de l'ATE au sein de «vélo vs», association faitière cantonale du vélo ont en-

fin permis de débloquer la situation. En 2022, l'ATE Valais était sollicitée pour soutenir le slowUp Valais, devenant ainsi «sponsor régional». Le slowUp Valais est en effet une manifestation gratuite pour ses participant-es, grâce à l'investissement des sponsors et partenaires, ainsi qu'à l'appui des communes et de l'État du Valais.

Un stand en collaboration avec le Pedibus

Associée au Pedibus Valais, la section valaisanne de l'ATE s'est vu proposer un emplacement sur l'aire d'animation de Sion, situé sur la Place du Scex, non loin du départ officiel du slowUp. Joignant leurs forces, l'ATE et les Pedibus ont pu offrir aux participant-es une vue d'ensemble ludique et instructive des activités de l'ATE. Sous un soleil de plomb, la roue de la chance et ses petits prix, la réalisation de pins et le parcours sensoriel, ont attiré un large public, donnant ainsi l'occasion de dialoguer avec les membres et les personnes intéressées par l'ATE.

Evelyne Bezat
Chargée d'affaires, ATE Valais



Défendre la mobilité douce dans les communes

Les dernières élections communales ont permis à l'ATE Jura de mettre en avant les thèmes centraux de son engagement et de nouer le dialogue avec les élu-es comme avec la population.

mobilité pour favoriser des alternatives aux véhicules individuels motorisés.

La section du Jura a profité des élections communales pour rédiger un manifeste allant dans le sens d'une mobilité qui respecte les êtres, l'environnement et le

climat. Ce manifeste répertorie quatre mesures centrales:

■ Prioriser la mobilité douce et les zones de rencontre dans le

cadre de chaque projet d'aménagement du territoire communal.

■ Développer les transports publics et les différentes formes de

■ Promouvoir et s'engager pour la mobilité douce pour toutes et tous.

■ Soutenir les habitant-es de la commune afin de les aider à «dé-carboner» leur mobilité.

L'ATE Jura a appelé à voter dans les médias régionaux pour une quarantaine de candidat·es qui ont manifesté leur engagement pour une mobilité durable sur le site de la section jurassienne.

Cette première étape est un préambule à une collaboration avec les élu·es communales et

communaux dont le but sera de promouvoir les différentes formes de mobilité tout en considérant les diversités de chacune. Les enfants comme les personnes âgées doivent pouvoir s'approprier l'espace et se déplacer de manière sûre et efficace que ce soit à pied, à vélo ou encore en transports publics.

La section souhaite devenir un partenaire de qualité et soutenir les communes jurassiennes dans leurs démarches liées à l'aménagement, aux zones 30 ou encore aux différents plans de mobilité. L'objectif est de répondre aux différentes demandes de la population et aux enjeux climatiques.

Cet engagement doit permettre de donner plus de poids à la mobilité dans l'aménagement du territoire et de pouvoir avancer sur les différents projets en cours, notamment les demandes de zones 30 à Courtemaury et à Vicques.

Christelle Vallat
Secrétaire générale ATE Jura

Adhésion à la Fédération du Transjuralpin



Soucieuse de promouvoir la mobilité transfrontalière, l'ATE Neuchâtel a récemment rejoint la Fédération du Transjuralpin (FTJA). Son engagement doit permettre de favoriser le report modal vers le trafic ferroviaire en soignant les relations avec les régions frontalières.

L'ATE Neuchâtel collabore depuis janvier 2003 avec l'association Transport 2000 Pontarlier et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). Elle déplore cependant la dégradation progressive de l'offre transfrontalière par le Val-de-Travers, dans un premier temps en 1993 avec la suppression des trains régionaux et le transfert de ce trafic sur la route, puis la suppression des TGV Paris – Dijon – Frasne – Pontarlier – Neuchâtel – Berne – Zürich en 2007, celle du Paris – Berne – Paris en 2009, puis pour finir celle du Berne-Paris-Berne en décembre 2013. Par ailleurs, l'ATE Neuchâtel constate que la collaboration est difficile pour ne pas dire inexistante avec les autorités locales et régionales de part et d'autre de la frontière, ce qui entrave la transmission de ses propositions d'amélioration de l'offre transfrontalière.

Pour remédier à ce manque de contacts avec les responsables et tenter d'inverser la vapeur, le comité de l'ATE Neuchâtel a décidé d'adhérer à la Fédération du Transjuralpin (FTJA) dans laquelle sont représentées les autorités communales des villes riveraines des lignes Lausanne – Frasne / Neuchâtel – Frasne,

© mad



Correspondance du TGV de Paris avec la rame CFF vers Pontarlier-Neuchâtel, à Frasne. Dans l'autre sens, les voyageur·ses en correspondance doivent changer de quai et emprunter un passage souterrain sans rampe ni lift. L'ATE s'engage en faveur du rétablissement de la correspondance sur le même quai pour aller à Paris.

mais également les cantons de Neuchâtel et Vaud ainsi que la Région Bourgogne – Franche-

Comté. Nos collègues de l'Association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes

APVFJ FNAUT-Jura ont adhéré à la FTJA il y a deux ans. Lors de l'assemblée générale FTJA du

13 septembre dernier à Neuchâtel, l'ATE Neuchâtel comme la CITRAP Neuchâtel ont été admises comme nouveaux membres.

Des dossiers en suspens

Alors qu'un projet de liaison à cadence de deux heures entre Neuchâtel et Besançon par Travers – Pontarlier – Frasné – Mouchard – Arc-et-Senans était sur le point d'aboutir en 2008, le subit décès de Raymond Forni, résident de la Région Franche-Comté et grand défenseur des relations franco-suisse, ainsi que le manque d'ambition de la part de l'équipe qui lui a succédé, a vu le projet s'échouer lamentablement.

Les trains régionaux destinés aux frontalières et frontaliers du secteur de Pontarlier travaillant dans le canton de Neuchâtel, mis en service par deux fois et supprimés après des périodes d'essai à cause d'une fréquentation jugée insuffisante, devraient être réintroduits en tenant compte d'un concept cohérent plus global et

en utilisant toutes les synergies à disposition dans le secteur (TER Vallorbe – Frasné – Pontarlier, cars Mobigo LR204 Besançon – Ornans – Pontarlier, ainsi que LR203 Besançon – Pontarlier par la route nationale RN57, arrêt des trains à prévoir en gare des Verrières pour des correspondances par bus vers/de Fleurier, bus TransN Fleurier – Pontarlier limité aux Verrières aux heures de pointe). En fin de journée particulièrement, le train permet d'arriver au centre de Pontarlier sans ralentissement, contrairement au trafic routier. La congestion routière à Pontarlier reste un gros problème à résoudre et le transfert modal sur le rail devrait pouvoir y participer activement.

Actuellement la ligne Neuchâtel-Frasné est parcourue par les trois trains quotidiens Neuchâtel-Travers – Pontarlier – Frasné et vice-versa en correspondance avec les TGV Lyria Lausanne – Paris et retour. Une récente décision de l'État français de réduire les coûts d'entretien des lignes ferroviaires les moins fréquen-

tées menace directement la ligne pour son tronçon situé entre Les Verrières et Pontarlier. Une situation que déplore vivement la présidente de la région Occitanie Carole Delga: «La France investit deux fois moins que ses voisins allemands ou espagnols, et même six fois moins que la Suisse. Trop de nos voies ferrées sont à l'abandon: depuis 2015, 1100 kilomètres de lignes ont fermé et 100 gares ne sont plus desservies.»

Soigner les relations internationales

Par son adhésion à la FTJA, l'ATE Neuchâtel espère qu'à l'avenir le monde associatif puisse être mieux entendu pour débattre des mesures à prendre en vue d'améliorer l'offre transfrontalière, tant pour des relations vers Dijon et Paris que pour un périmètre plus régional. Dans le but d'amener une clientèle supplémentaire sur la ligne et permettre un meilleur transfert modal de l'avion sur le rail pour les relations inférieures à 1500 kilomètres, nous proposons la création de TGV inter-

secteurs au départ de Dijon pour relier les villes françaises du sud-ouest, de l'ouest et du nord de la France en correspondance des TGV Lyria de Lausanne.

Le schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien de la Conférence Transjurassienne paru en 2010 doit être repris car il constitue une excellente base pour des améliorations dont malheureusement trop peu ont été concrétisées jusqu'à ce jour.

L'ATE Neuchâtel estime qu'il est plus nécessaire que jamais, face aux enjeux climatiques et énergétiques et afin de pouvoir diminuer le nombre de places de stationnement dans les nouveaux projets industriels de notre canton, de se battre pour améliorer les relations transfrontalières avec nos voisins et amis de Bourgogne/Franche Comté.

Claude Budry

Membre du comité, ATE Neuchâtel

Un accord en demi-teinte

L'ATE Fribourg a signé une convention avec l'Établissement cantonal pour la politique foncière active (ECPF) et retiré son recours contre le projet AgriCo à St-Aubin. Malgré les promesses, la section déplore le manque d'ambition du canton en matière de développements compatibles avec l'urgence climatique.

L'ATE Fribourg est reconnaissante pour tous les efforts consentis du côté de l'ECPF afin de réduire les effets négatifs de la mobilité du futur site d'activité AgriCo. La section s'investira sérieusement au sein du guichet de la mobilité afin de limiter les dégâts de notre mobilité sur notre environnement, en matière de bruit, d'air et de climat. Elle a accepté de signer la convention proposée car l'ECPF a donné des garanties pour réduire le nombre de places de stationnement et s'est engagée à étudier sérieusement la faisabilité du transport

marchandise par le rail. Par ailleurs, elle ne dispose pas des moyens financiers et légaux de poursuivre sans l'implication de la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (SL-FP).

Un projet du passé

Mais malgré les signaux encourageants, l'ATE Fribourg est inquiète de l'insuffisance de cet engagement face enjeux du climat et de la disparition du vivant. En effet, le guichet de la mobilité est un organe consultatif et l'ATE n'est qu'un partenaire parmi

d'autres. D'autre part, il convient de souligner que ce travail de négociation vise à réduire les impacts négatifs d'un projet du passé au lieu d'inventer un site d'activité qui soutienne le développement d'une mobilité d'avenir – propre, partagée, efficiente, active.

L'ATE Fribourg déplore un profond manque d'ambition dans la réduction de l'empreinte carbone malgré l'urgence. De fait, le canton de Fribourg fait de la promotion foncière sur un site mal desservi en transports publics et disposant de possibilités

limitées pour le développement du transport marchandise. Elle espère vivement que ce projet est le dernier et demande instamment au canton de renoncer à développer le site Pré-aux-Moines à Marly afin de concentrer ses efforts de promotion foncière active sur des sites avec une bonne desserte en transport public et un accès simple au transport de marchandise par le rail.

Prisca Vythelingum

Secrétaire générale, ATE Fribourg



Fribourg

Le 30 km/h doit devenir la règle

Vaud

LIBERTÉ
ET
PATRIE

L'ATE Vaud et le «Groupement pour le 30 km/h» ont déposé une pétition au Grand Conseil vaudois demandant au canton de tout mettre en œuvre pour faciliter les démarches communales permettant de baisser la vitesse. Le canton de Vaud doit devenir un exemple en la matière.

Le 23 août, 1635 signatures ont été déposées auprès de la Présidente du Grand Conseil vaudois mais aussi auprès du conseil communal de Lausanne par la section vaudoise de l'ATE et le «Groupement pour le 30 km/h». Ces signatures donnent un message très clair: le 30 km/h doit devenir la règle, et le 50 km/h l'exception, dans la limite des compétences cantonales et communales.

Actuellement, les zones 30 sur les routes de transit sont encore particulièrement difficiles à mettre en place, restreignant les zones 30 aux quartiers résidentiels. De plus, malgré la possibilité laissée par la législation fédérale, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) n'autorise pas non plus les limitations de vitesse (sans zone) à 30 kilomètres à l'heure; les communes font face à un refus systématique d'entrer en matière sur cette question.

Or, selon le bureau de prévention des accidents (BPA), généraliser le 30 kilomètres à l'heure en localité pourrait permettre d'éviter près d'un tiers des accidents graves. Il est donc temps, pour la qualité de vie en ville, mais aussi pour le bien-être de nuit comme de jour des cyclistes et piétonnes, de changer notre regard sur ces questions. Le droit au silence, le droit de choisir son mode de transport en se sentant en sécurité dans l'espace public, le droit au sommeil et le droit de redonner une place volée à la mobilité active en localité il y a plusieurs décennies doivent être entendus. Le Canton de Vaud doit absolument devenir un modèle en la matière, pour la Romandie comme pour le reste de notre pays. Lors de la récente journée



Dépôt de la pétition pour le 30 km/h au Grand Conseil vaudois, 23 août 2022

thématique «Rue de l'Avenir» consacrée au sujet, un intervenant l'a rappelé: «Dans certaines villes des pays voisins comme la France ou la Belgique, le 30 kilomètres à l'heure a tellement fait ses preuves qu'il n'est même plus questionné aujourd'hui.»

Lausanne ouvre la voie

Quelques semaines après le dépôt de cette pétition, la Ville de Lausanne a annoncé vouloir tester la limitation à 30 kilomètres à l'heure de jour. C'est un signe positif puisque la ville servira de

laboratoire en la matière et permettra assurément de prouver les bienfaits d'une telle mesure en matière de pollution sonore et atmosphérique, pour la fluidité du trafic et pour la sécurité de l'ensemble des usager·ères. Ces arguments devraient permettre un développement aux quatre coins du canton.

D'ici là, en attendant de voir si sa pétition est acceptée et, le cas échéant, comment elle sera mise en œuvre en particulier au niveau cantonal, l'ATE Vaud invite les communes à continuer à deman-

der la mise en zone 30 des rues, des espaces de vie, des espaces à proximité des écoles ou au centre des villages. Cette démarche sera simplifiée dès le 1^{er} janvier 2023 sur les routes non destinées au transit, qui seront désormais appelées «routes non affectées à la circulation générale». La section encourage également la population à l'exiger auprès de ses autorités communales.

Romain Pilloud
Secrétaire général, ATE Vaud

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 079 559 10 40

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 079 788 56 25

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 472 72 39

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

Groupe régional Bienne
www.vcs-be.ch
Tél. 079 611 66 75

Groupe régional Jura bernois
S'adresser au groupe régional Bienne.



Sur le toit de Schaffhouse

Texte et photos: Urs Geiser

À quoi est-ce qu'une Glaronaise ou un Fribourgeois associe généralement le canton de Schaffhouse? Souvent aux chutes du Rhin et au Munot, plus rarement à un panorama alpin époustouflant. Et pourtant, le Randen, c'est aussi cela.

Nous n'avons pas cherché à savoir s'il était possible de tout voir, même approximativement. L'idée est trop belle: imaginons une mer de brouillard du Seeland au lac de Constance, dont les plus hautes brumes dépasseraient la cime des arbres jusqu'à nos pieds. Imaginons que nous soyons sur la Hagenturm ou sur la tour du Randen à regarder les nombreuses îles et les chaînes de montagne qui émergent de la mer: les crêtes du Jura et les sommets de la Forêt-Noire, les plus

hauts volcans coniques de l'Hegau éteints depuis des millions d'années, les sommets de l'Allgäu et finalement le décor bien connu du Säntis aux quatre mille bernois, en passant par le Glärnisch. Pour repérer encore le dernier sommet visible sur la carte panoramique, le Moléson, la vue devrait être absolument parfaite.

Ce n'était pas le cas. Notre regard, fasciné, balayait le Plateau et le Bade-Wurtemberg, les environs légèrement vallonnés recouverts

d'une mosaïque de verts et de bruns, de prairies et de champs, puis d'épaisses forêts. Un horizon insoupçonné et un nouvel angle de vue sur le nord-est, le centre et le nord-ouest de la Suisse s'ouvrent sur le Randen: géologiquement parlant, une partie du Jura trône comme un grand perchoir au nord du Rhin.

Grâce au bus du Randen, qui circule gratuitement seulement les week-ends par beau temps et les jours fériés, il est encore plus facile de s'y rendre. Prolongeant la ligne de



bus 22 de Schaffhouse à Hemmental, il transporte les aficionados de randonnée jusqu'à Kreuzweg ou Mäserich. De là, on arrive aux plus beaux points de vue en une heure à peine. Et le prochain restaurant ou emplacement pour les grillades n'est pas très loin.

Plutôt un pays de vélos

Schaffhouse figurait sur notre liste depuis longtemps. Avec ses exclaves et ses enclaves allemandes, la géographie compliquée du canton convient particulièrement à notre série «Jolis itinéraires au-delà de la frontière». La première idée aurait été une balade entre ville et campagne: la zone piétonne de la vieille ville de Schaffhouse avec ses si jolis encorbellements, et bien sûr la montée du Munot puis tout simplement les bords du Rhin. Après deux ou trois kilomètres, nous aurions accédé à l'espace de l'UE pour faire sûrement une pause à Büsingen et revenir bien vite sur le territoire suisse, mais seulement pour savourer juste après l'ouverture des frontières en traversant Gailingen en direction de Diesenhofen (TG).

Que l'on soit dans le Klettgau, la grande région viticole de Schaffhouse, l'Hegau, la vallée de la Wutach ou la région frontalière allemande, le vélo est roi autour de ce haut

Un dernier regard en arrière sur le village frontalier de Beggingen, sur la colline en direction de Fützen (D), et déjà notre chemin s'enfonce dans le flanc de la montagne, densément boisé, et mène à la tour périphérique de Schleithem (voir la photo en page suivante).

Paysage typique au pied du Randen.



Dépannage
e-bike
combiné



Profitez dès maintenant du prix spécial pour nos services de dépannage combinés!

Souscrivez maintenant l'assurance dépannage combinée pour Fr. 60.– au lieu de Fr. 70.–. Si vous avez déjà souscrit une assurance dépannage de l'ATE, vous pouvez ajouter l'assistance e-bike pour Fr. 20.– ou le service de dépannage automobile pour Fr. 40.–. La couverture d'assurance s'applique aux deux services de dépannage (Suisse/FL) jusqu'au 31.12.2023.

Accès rapide à l'offre:

- par téléphone au 031 328 58 12 ou
- par internet à l'adresse: www.ate.ch/combo-depannage

Pour une mobilité
d'avenir

ate

plateau. Sur le Randen, il est aussi agréable de pédaler que de marcher. Et si la neige devait encore tomber en bonne quantité, rien n'empêche de partir avec ses raquettes accrochées au sac à dos.

Quand le bus du Randen ne circule pas, rien de grave. Peu importe où l'on gravit la pente, il n'y a toujours que 300 à 400 mètres de dénivelé. Le trajet en bus jusqu'à l'un des points de départ – Hemmental, Merishausen/Bargen ou Beggingen via Beringen, Siblingen et Schleithem – donne à voir la diversité du canton. En quittant le centre-ville et ses quartiers périphériques, ses villas, ses bâtiments industriels et ses immeubles déjà dans la verdure, on pénètre dans une campagne isolée. Les poules se pavanent dans les ruelles des villages et, dans le ruisseau qui longe la route, le héron cendré guette les poissons qui ont survécu à l'été caniculaire.

Un joyau d'écologie

Le choix des itinéraires – à combiner presque à volonté – est vaste: Klettgau-Rhein-Weg, sentiers nature de Merishausen, chemin des anabaptistes, chemin des poètes de Schaffhouse. Partir de Beggingen est un bon choix, d'autant plus si l'on opte, parmi les quatre itinéraires de montée au moins, pour le chemin qui se termine par un étroit sentier en zigzag et mène en haut de la tour du Randen et ses cent marches. L'itinéraire emprunte ensuite une petite route forestière typique, souvent réservée aux véhicules forestiers, jusqu'au Zälgli. Ici, le Randen n'est plus couvert de forêts et montre une autre facette avec

les vastes espaces qui ont été ou sont encore exploités à des fins agricoles. Des haies, des rangées d'arbres, dont de nombreux pins, leur donnent parfois l'allure d'un parc. Certains sites, dont les prairies maigres sèches des versants sud, sont un joyau d'écologie et attirent les fans d'orchidées.

Après avoir gravi la Hagenturm – 224 marches! –, nous nous dirigeons vers Bargen. Il n'y a plus de bistrot, juste une station-service. Comme la balade a duré tout au plus une demi-journée, nous décidons spontanément de faire un tour. D'autant plus qu'à partir de Bargen, il est possible d'aller directement au Hohe Randen (930 mètres d'altitude), ce qui nous permet de sortir de la Suisse, ne serait-ce que brièvement. Si l'on ne voit pas la borne frontière, on verra alors le panneau blanc indiquant la distance et non le temps.

Après une descente par le point de vue Uf Neue, nous nous détendons sur la terrasse de l'auberge Sonne et assistons au spectacle que les hirondelles nous offrent en volant, l'un des derniers de l'année. Le soleil d'automne déclinant déploie sa magie en colorant le versant boisé du Randen d'un intense jaune orangé. Nous aurions pu rester encore longtemps: un dernier bus reliant Beggingen, village de 500 âmes, à Schaffhouse part vers minuit seulement. ■

Urs Geiser est rédacteur pour les pages régionales. Il promet de s'attarder plus longtemps la prochaine fois chez notre accueillant voisin du nord.

Une centaine de marches mènent à la plateforme d'observation de la tour de Schleithem.

D'ici, le bassin entre les Alpes, le Jura et la Forêt-Noire semble s'étendre à l'infini.



Informations pratiques

Arrivée: en train jusqu'à Schaffhouse (à partir de Zurich vue époustouflante sur les chutes du Rhin!) puis en bus (voir article).

Restaurant digne d'intérêt au Randen: restaurant d'alpage Babental – sur l'alpage le plus bas de Suisse avec exploitation d'estivage.

www.randenbus.ch

www.naturpark-schaffhausen.ch

www.pronatura-sh.ch





La vi(ll)e en rose

Texte et photos: Camille Marion

Dans les rues de Toulouse pétille une intarissable effervescence. Quelques jours sur place suffisent à vous emporter dans un tourbillon ensoleillé, entre patrimoine, culture et innovation.

Envahie, assiégée, incendiée, occupée, libérée: Toulouse est façonnée par deux millénaires d'une histoire riche en rebondissements. À pied, on prend le temps d'arpenter le centre et de s'imprégner de l'ambiance fouguese de la ville en flânant dans ses ravissantes ruelles.

Toulouse séduit par une harmonieuse architecture. Ses façades de brique qui s'embrasent le soir venu lui valent le surnom de «ville rose» et font sa renommée par-delà les frontières françaises. Il n'en fut pourtant pas toujours ainsi. Au 18^e siècle, les autorités

toulousaines souhaitent donner à la ville la grandeur qu'elle mérite. Elles font construire de grandes artères haussmanniennes qui creusent d'imposantes balafres dans les petites ruelles tortueuses. L'objectif est explicite: Toulouse doit ressembler à Paris. Mais la brique et la tuile dérangent; elles recèlent un caractère jugé trop rural. On recouvre les toits d'ardoise et enduit les murs de «céruse», un pigment synthétique blanc à base de plomb. Dès la moitié du 20^e siècle, Toulouse fait machine arrière et débarbouille ses façades, redonnant au centre-ville sa chaleur accueillante.



Concentré de quartiers pittoresques, le centre-ville de Toulouse se visite facilement à pied.

Du Capitole à la Garonne

La promenade commence devant le Capitole. En plein centre-ville de Toulouse, la majestueuse façade néoclassique de ce monument emblématique abrite l'hôtel de ville et le théâtre. À ses pieds s'étend la place du Capitole, point de rendez-vous incontournable sur le sol duquel est incrustée une vaste croix occitane en bronze. Ce symbole qui figure sur les drapeaux et autres emblèmes de Toulouse se compose traditionnellement de quatre branches principales représentant les saisons et ornées de trois cercles chacune pour les douze mois de l'année. Sur la place du Capitole, les douze signes du zodiaque ont été ajoutés à ses extrémités. La tradition veut que lors d'une première visite, on se place sur son signe pour faire un vœu.



Vue sur le Pont Neuf, emblématique passage de la rive droite à la rive gauche de la Garonne.

Depuis cette place centrale, un dédale de ruelles roses ruisselle jusqu'au bord de la Garonne. En été, on y trouve de sympathiques guinguettes où flâner et boire un verre. Tôt le matin ou en toute fin de journée, les quais offrent une vue magique sur l'Hôtel-Dieu Saint-Jacques, le dôme de la chapelle Saint-Joseph de la Grave et le Pont neuf, le plus vieux de Toulouse.

À l'ombre des églises

Toulouse compte de somptueux édifices religieux. Au cœur de la ville, le couvent des Jacobins renferme les reliques de Saint-Thomas d'Aquin et vaut absolument une visite. Depuis la rue, son imposant décor est austère, mais ses portes s'ouvrent sur une lumineuse église dont la double nef se termine par un spectaculaire palmier de pierre. Son cloître ensoleillé et silencieux invite à une parenthèse méditative.

Légèrement à l'écart du centre-ville, deux autres clochers font la renommée de Toulouse. La basilique Saint-Sernin est la plus grande église romane de France. Construite en l'honneur du premier évêque de Toulouse, elle est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO et constitue une étape importante du pèlerinage de Saint-Jacques-de-Compostelle. Dans le charme discret du quartier dit «des antiquaires», on découvre la folle histoire de la cathédrale Saint-Etienne. L'architecture de cet édifice inachevé mélange le style gothique méridional et gothique septentrional. La cathédrale semble aujourd'hui rapiécée et témoigne d'un 13^e siècle plutôt mouvementé pour la ville de Toulouse.



À la Halle de la Machine, le public plonge dans un univers fascinant de créatures insolites et animées, à l'image du Minotaure.

Des machines et des ailes

Berceau de l'aviation, Toulouse a fait de la conquête du ciel son objectif depuis plus d'un siècle. La thématique est épineuse pour les raisons environnementales que l'on connaît, mais le secteur est aujourd'hui central pour l'économie et l'emploi de la région.

En gardant les pieds sur terre, on visite le musée «L'envol des pionniers» où l'on se laisse emporter par l'histoire de l'Aéropostale. Au sortir de la Première guerre mondiale, l'ingénieur et entrepreneur Pierre-Georges Latécoère, imagine une façon de réutiliser les avions militaires à des fins

DIVERS

Ordinateurs durables, réparables, pièces de rechange, Linux préinstallé. why!, Prilly VD, <https://whyopencomputing.ch/>

VACANCES EN SUISSE

Petite maison romantique dans le pittoresque village de **Bigorio (Capriasca TI)**, 1½ pce, jardin, relax, Tél. 079 40 50 235 Internet: www.levante.li

Mayen surplombant le lac de Walenstadt à 1000 m d'altitude. Situation idyllique et calme. Avec sauna, hotpot et terrasse. www.schwarzboden.ch

Bonheur en montagne! Vacances dans une maison solaire à la **LENK**, dans le Simmental. www.sunnehuus-lenk.ch

A louer à **Mosogno deux maisons** avec jardin. Transports publics devant la maison. www.mosogno-geiger.ch 079 509 43 55

Nous louons notre Rustico «**Eidechsl**» à **Contra** (à proximité de Locarno) avec vue sur le Lac Majeur et est prévu pour 4 personnes (www.alpunt.ch)

Goms (Münster VS) appartement de 2 pièces, à proximité du centre et des pistes de ski de fond, www.galmi.obergoms.ch, katharina.fehr@bluewin.ch

Repos et loisirs au Tessin, 1½ p. à Cagiallo, Valcolla, proche Lugano, Pergola, place grillade, sauna dans le jardin. Familles: chambre suppl. possible. 076 462 81 86 – www.casa-cagiallo.ch

www.bnb.ch. Nos exploitants sont les plus accueillants de Suisse. Idéal pour randonneurs, cyclistes, motards, amat. de sports d'hiver. Chiens bienvenus un peu partout.

 **Montagne, lac ou neige!**
Interlaken pour les familles et les adultes restés jeunes à partir de CHF 43 p/p. Y compris la nuitée, le petit-déjeuner et la cuisine des hôtes. 10% de réduction avec le code «vcs22»!
www.villa.ch

VACANCES À L'ÉTRANGER

GR Peloponnes, Koroni: maison de vacances soignée, direct à la mer, nature et silence. T 041 811 51 16. www.koroni.ch

Lac d'Orta/It: plaisir, randonnée, dolce vita ... Appart. privé pour 2-6 p. 480 €/sem. Non-fumeurs, chiens acceptés. 079 208 9 802; www.ortasee.info

2 rustico de rêve avec vue sur la mer, **Val Prino, Imperia en Ligurie**, hamac idyllique, possibilités de randonnée et baignade, accessible en transports publics. Deux chambre à coucher chacun plus studio, idéal pour 2-5 personnes. www.ferien-canu.ch, 079 698 23 82, info@ferien-canu.ch

CINQUE TERRE, Manarola: côte 50 m, maison pittoresque de 4 pièces, terrasse sur le toit, 6 lits, à partir de 1100 Fr./sem., tél. 052 242 62 30, www.manarola.ch

À vendre **sud bourgogne** bords loire **longère + dépendances** sur 3000 m² jardin arboré, 110 000 euros, 079 465 08 24.

Île de Hvar, Croatie, village tranquille, maison de pierres, 2-8 personnes, situation de rêve, intérieur charmant, www.plavisan.com

TOSCANE / Suvereto, vacances dans maison de campagne soignée, calme, nature, vélo, près de la mer, www.prata-suvereto.ch, tél. 079 356 83 66

Délai des annonces pour vos petites annonces

- Edition n° 1, 23 janvier 2023
- Edition n° 2, 2 mai 2023
- Edition n° 3, 28 août 2023
- Edition n° 4, 9 octobre 2023

Contact:
Willy Beutler
031 300 63 82
mediavermarktung@staempfli.com

www.staempfli.com



Assuré de manière optimale?

Cambriolage – une expérience détestable!

L'assurance ménage de l'ATE protège vos biens. Combinez-la avec une assurance responsabilité civile privée et vous bénéficierez d'une couverture en cas de dommages causés à des tiers. Une protection d'assurance optimale dont on aurait bien tort de se passer!

Accédez immédiatement à nos services:
– par tél. au **031 328 58 22** ou
– par internet à l'adresse
www.ate.ch/menage
www.ate.ch/responsabilite

Pour une mobilité d'avenir 

© Adobe Stock - olly



Orange, ocre, brun, rose ou pastel: les briques et les tuiles qui façonnent Toulouse lui donnent son caractère chaleureux.

commerciales. Son projet? Un service aéropostal qui transporte le courrier entre la France, l'Afrique et l'Amérique du Sud, à une époque où les avions ne sont guère conçus pour parcourir plus de 400 kilomètres. «J'ai refait tous les calculs, ils confirment l'opinion des spécialistes, mon idée est irréalisable. Il ne me reste qu'une chose à faire: la réaliser». Latécoère se lance, s'entoure de remarquables pilotes et bâtit le mythe de la poste aérienne.

Juste à côté du musée se trouve la Halle de la Machine, vaste hangar renfermant un intrigant bestiaire. Araignée géante, dragon, Minotaure: les œuvres

La cathédrale Saint-Etienne impressionne par son architecture mélangeant deux styles gothiques: le méridional massif et puissant rencontre le septentrional élancé et lumineux.

insolites et poétiques sortent de l'imagination de la compagnie de théâtre de rue La Machine. Une équipe de machinistes à l'humour décalé accueille le public et lui conte la légende de chacune de ces impressionnantes créations avant de leur donner vie. Dans une ambiance steampunk à mi-chemin entre Jules Verne, Léonard de Vinci et Jean Tinguely, la Halle de la Machine offre une expérience incontournable pour tout séjour à Toulouse. ■

Et aussi

- Faire ses emplettes et déguster des spécialités locales au marché couvert Victor Hugo, où plus de 80 stands proposent des produits frais et régionaux (Place Victor Hugo)
- Pédaler le long du canal du Midi, à l'ombre des platanes. Toulouse offre un réseau de balade cyclable de plus de 300 kilomètres.
- Déguster une glace saveur «chocolatine» chez Moustache, artisan glacier (Place Saint-Pierre 16)
- Fuir l'agitation du centre-ville en plongeant dans l'ambiance zen du jardin japonais, avec sa rivière de galets, ses cerisiers et ses nénuphars (Boulevard Lascrosses)
- Profiter d'un superbe coup d'œil sur les toits de briques toulousains depuis la terrasse du restaurant Ma Biche sur Le Toit, au sommet des Galeries Lafayette (Rue du Lieutenant Colonel Pélissier 4-8)



Le cloître du couvent des Jacobins, havre de paix en pleine ville.



La ligne que nous recherchons est inaugurée en 1847.

CONCOURS

Aux prémices du train helvétique

À l'occasion du 175^e anniversaire des CFF, plongeons dans l'histoire du chemin de fer helvétique. Reliant Zurich à Baden, la ligne que nous recherchons porte un surnom en allemand faisant référence à une spécialité culinaire. Sa construction nécessita de creuser un tunnel à travers une colline, ce qui constitua un défi particulier. Bien que le tunnel ne fasse que 80 mètres de long, les travaux durèrent environ un an et coûtèrent la vie à plusieurs ouvriers.

Après seize mois de travaux, la ligne est inaugurée le 7 août 1847. La locomotive

numéro 1 ne met alors que 33 minutes pour parcourir les 23 kilomètres du trajet, ce qui correspondrait à une vitesse moyenne de 42 kilomètres à l'heure.

Cette ligne de chemin de fer avait besoin de quatre locomotives pour l'ouverture de l'exploitation. Les deux premières étaient inspirées d'un type de locomotive américain. Le prix d'achat d'une machine s'élevait à environ 35 000 francs suisses. Les deux autres ont été livrées pour 40 000 francs chacune. Une réplique du premier type est exposée au Musée suisse des transports à Lucerne.

Il apparaît rapidement que la ligne que nous recherchons ne rencontre pas le succès escompté. Le trafic de marchandises ne se développe pas comme prévu car la ligne est trop courte et le gain de temps minime par rapport au prix du transport. Quant au trafic voyageurs, il perd rapidement de son attrait et, malgré tous les efforts économiques, l'offre horaire modeste permet à peine de couvrir les frais d'exploitation. Il était initialement prévu de prolonger cette ligne, mais le projet est finalement abandonné.

L'origine du nom alléchant de la ligne que nous recherchons fait l'objet de différentes théories. On raconte que des seigneurs faisaient venir cette spécialité par train, fraîchement sortie du four et ramenée «encore chaude» par leurs domestiques. Mais cette légende est aussi populaire que discutable, simplement en raison du prix du billet; le trajet en troisième classe coûtait 80 centimes par trajet et par personne, ce qui correspondait à peu près au salaire journalier d'un domestique. Aussi bonne soit cette spécialité, le prix de son transport semble quelque peu excessif. ■

Laure Berg, stagiaire à l'ATE Suisse.

À GAGNER:

Gagnez un séjour de quatre nuits à l'hôtel Backpackers Villa d'Interlaken, d'une valeur de Fr. 950.-!

Profitez d'une vaste chambre familiale pouvant accueillir jusqu'à 6 personnes. Le séjour comprend le déjeuner, l'utilisation de la cuisine, la connexion wifi, l'entrée à la piscine publique couverte et l'utilisation



des bus locaux, ainsi que les taxes et la compensation de 100% des émissions de CO₂. En hiver, possibilité d'acheter la Winterlaken Card: pour Fr. 40.- par jour et par personne, vous avez libre accès au ski, aux randonnées hivernales et à la luge dans toute la région de la Jungfrau.

Plus d'informations sur www.villa.ch

Quel est le surnom de la ligne de train que nous recherchons?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 30 novembre 2022 pour participer au tirage au sort.

- Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
- www.ate.ch/concours
- concours@ate.ch

Une seule participation par personne.

Réponse du dernier numéro:

Mont Blanc Express

Prix offert par

Gagnant-es: Martin Braun de Rüdlingen et François Poget de Satigny remportent une paire de bâtons de randonnée RocAlpes.

ate boutique

Des décennies pourraient être encore nécessaires avant qu'un stade élevé de l'automatisation ne soit atteint, en particulier en raison de la complexité de l'environnement, que l'intelligence artificielle peine à appréhender.



ANDERS GAUTSCHI

Conduite autonome: bénédiction ou malédiction?

Au cours des dernières semaines, j'ai participé à des rencontres de l'Académie suisse des sciences techniques SATW et de la plateforme de réflexion sur la conduite autonome. Il s'agissait pour moi de m'informer sur les dernières évolutions en la matière. Il y a quelques années encore, les expert-es considéraient que les voitures autonomes circuleraient dans les rues européennes dans un avenir prévisible. Cette euphorie a fait place à la désillusion. Des décennies pourraient être encore nécessaires avant que ce stade élevé de l'automatisation ne soit atteint. En particulier en raison de la complexité de l'environnement, que l'intelligence artificielle peine clairement à appréhender.

Un projet pilote de l'entreprise Kyburz illustre à mes yeux ce qui pourrait constituer un usage pertinent de la conduite autonome: celle-ci teste le trajet, en véhicule autonome, d'une personne à capacité visuelle nettement réduite vivant dans une zone éloignée, dépendante du soutien de tiers, et qui accéderait ainsi à une mobilité indépendante. Le projet semble prometteur même s'il pointe aussi les défis encore considérables à relever.

À la fin de la manifestation de la SATW, le public a questionné les participant-es à la table ronde sur leurs attentes à l'égard de

la mobilité autonome. Deux réponses me sont particulièrement restées en mémoire. Tandis qu'une des participantes espérait ne plus devoir désormais amener elle-même ses enfants à leur leçon de piano ou à l'entraînement de foot, un autre y voyait une chance de pouvoir renoncer à sa propre voiture et réduire ainsi le trafic global. Ces deux interventions résumant parfaitement l'enjeu: la mobilité autonome générera-t-elle davantage de transports, devenus plus confortables ou peut-elle servir à réduire globalement le trafic?

Même si l'automatisation complète du trafic se fera sans doute encore attendre pendant des décennies, les premières étapes sont déjà posées au niveau juridique. En conséquence, nous devons nous engager pour qu'à l'avenir, la conduite autonome ne génère pas plus de trafic, mais moins, et contribue ainsi de manière essentielle à une mobilité durable.

Anders Gautschi, directeur de l'ATE Suisse, ne s'est pas encore fait une opinion définitive au sujet de la conduite autonome.

ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Viviane Barben, Laure Berg, Alessia Campestrin, Yves Chatton, Selim Egloff, Katharina Endes, Anders Gautschi, Urs Geiser, Alice Gentile, Christian Grätzer, Andreas Käsermann, Corine Kibora, Rahel Meister, Anette Michel, Nadja Mühlemann, Michael Müller-Görnert, Stéphanie Penher, Alicia Pfautsch, Edward Weber, Martin Winder. **Sections:** Camille Marion. **Announces:** Stämpfli AG, tél. 031 300 63 88; e-mail: mediavermarktung@staempfli.com. **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch. **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA. **Papier:** Lesbeo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 65 371 (français 13796, allemand 51757). **Prochaine édition:** 23 février 2023. **Remise des annonces:** 23 janvier 2023. **Changements d'adresse:** mga@ate.ch

L'utilisation des textes, photos et graphiques est uniquement possible sur autorisation écrite de l'ATE Association transports et environnement. Cela vaut également pour une utilisation numérique, d'autres publications ou des traductions.

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



CONTRIBUEZ AU CHANGEMENT!

Par son expérience et son réseau, l'ATE marque de son empreinte la politique suisse des transports. Notre engagement pour une mobilité d'avenir n'est possible que grâce au soutien actif de nos membres et de nos donateurs et donatrices.



Votre don a un impact!

Chaque franc versé est directement affecté à nos projets:
www.ate.ch/don

Pas encore membre?

Rejoignez l'ATE:
www.ate.ch/adhesion

Un grand merci pour votre contribution aux transports de demain!

La protection intégrale
pour des vacances
et des loisirs



Que ce soit en Suisse ou à l'étranger, avec le
Carnet d'entraide ATE vous pouvez planifier
vos vacances sans soucis.

Vous pouvez composer la couverture d'assurance individuellement en fonction de vos besoins et elle offre une protection complète pour tous les voyages, séminaires, cours, excursions, randonnées, concerts et bien plus encore.

Davantage d'informations :

- par téléphone au 031 328 58 12 ou
- à l'adresse www.ate.ch/carnetdentraide

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Des voyages en train, et autres.

Les Pouilles, un pays inconnu

du 29 avril au 6 mai 2023 (8 jours)

Vin et gastronomie | Patrimoine mondial Sassi de Matera et Trulli d'Alberobello | Villes historiques de Bari, Ostuni, Lecce, Otranto et Gallipoli **Prix forfaitaire CHF 2190.-**



Aventure ferroviaire dans les Balkans

du 16 au 30 mai 2023 (15 jours)

Trains spéciaux en Roumanie, Bulgarie et en Serbie | Paysages pittoresques et vallées fluviales sauvages | Un joyau à voie étroite, la ligne des Rhodopes **Prix forfaitaire CHF 4500.-**



Frise orientale – Des chemins de fer et la mer

du 14 au 20 Juin 2023 (7 jours)

Les îles de la Frise orientale et la Mer des Wadden | Chemins de fer historiques et promenades agréables en bateau | Hébergement confortable dans un hôtel 4* sans changement d'hôtel

Prix forfaitaire CHF 1740.-



Autres voyages ferroviaires spéciaux et croisières fluviales en 2023

Voyages en Europe

- 15.03. - 29.03. Les îles Canaries en train et en bateau
- 20.04. - 29.04. L'Albanie, le paradis naturel
- 24.04. - 28.04. Provence – Côte-d'Azur
- 12.05. - 15.05. Le sud du Piémont
- 05.06. - 09.06. Venise, la Vénétie et croisière sur la Brenta
- 29.06. - 06.07. Jersey et les îles anglo-normandes
- 04.07. - 15.07. La Norvège et ses fjords
- 13.07. - 23.07. Grand circuit en Irlande
- 19.08. - 31.08. La Scandinavie en train et Hurtigruten
- 24.08. - 02.09. Ecosse : Le Firth of Clyde et les Highlands
- 31.08. - 10.09. Impressions de la Pologne
- 08.09. - 16.09. La Corse – un beau circuit
- 12.09. - 19.09. D'un train à l'autre dans les Pyrénées
- 25.09. - 29.09. Venise, la Vénétie et croisière sur la Brenta
- 06.10. - 09.10. Train spécial anniversaire vers la Bavière
- 07.10. - 14.10. Prague et la Bohême en train spécial historique
- 08.12. - 11.12. Le sud du Piémont



Informations, brochures, programmes détaillés et réservation : www.servrail.ch 031 311 89 51

Croisières fluviales

- 30.06. - 06.07. Navigation sur l'Elbe et la Moldau
- 08.09. - 14.09. Le Pô – de Mantoue à Venise

+++ Chez Servrail (presque) tout est inclus: Billets de train | Trajets en autocar et transferts | Logement dans de bons hôtels de classe moyenne | Demi-pension et repas supplémentaires (en principe, boissons comprises) | Excursions et visites | Documentation de voyage | Protection financière/ Fonds de garantie | Guide dès et jusqu'en Suisse | Pourboires ++++