

# ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE

## Plus de place pour le vélo

Une offensive pour des  
infrastructures cyclables sûres  
et attractives

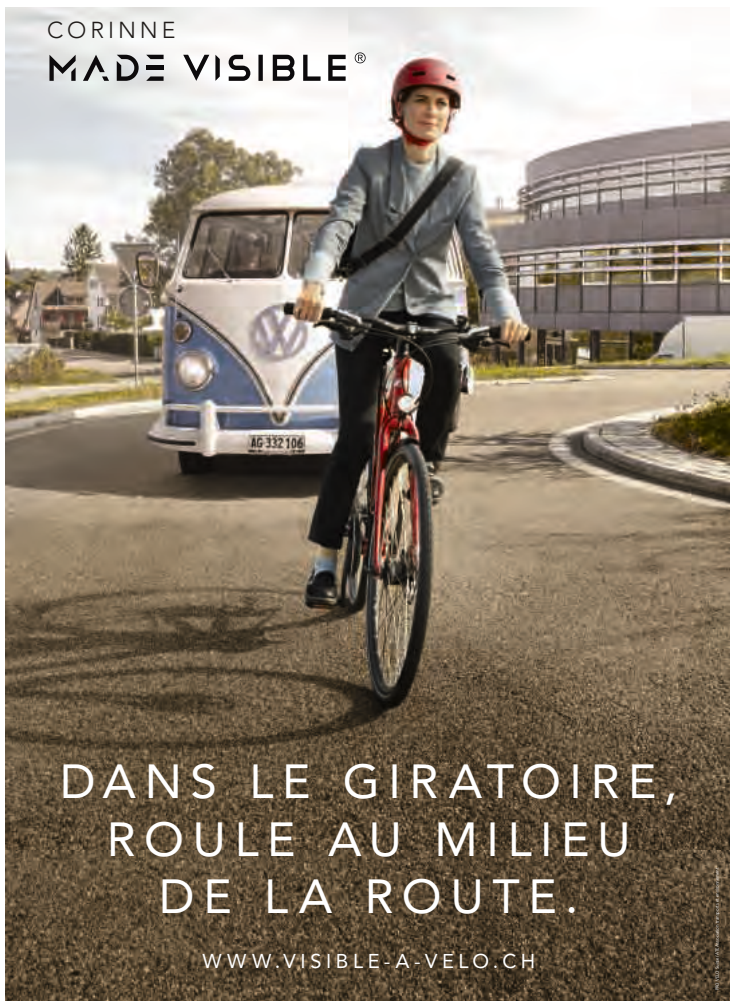
Page 18

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**



CORINNE  
MADE VISIBLE®



DANS LE GIRATOIRE,  
ROULE AU MILIEU  
DE LA ROUTE.

WWW.VISIBLE-A-VELO.CH



Abris à vélos de Velopa.  
[www.velopa.ch](http://www.velopa.ch)

Une performance de pointe qui  
convainc également Nino Schurter\* !

*\*(8 fois champion du monde et champion  
olympique de VTT cross-country)*



Velopa AG | Weidenstrasse 92  
CH-4143 Dornach

CYLAN  
CYCLES

SWISS CYCLING COMPANY

# YOUR WAY OF BIKING.

TON CYLAN - TON LIFESTYLE

45 KM/H

CLICK &  
COLLECT

Moderne, polyvalent et beau  
Symbiose entre vous et votre vélo  
Conseils en ligne ou chez votre revendeur spécialisé

Découvrez dès maintenant quel modèle correspond à votre mode de vie.

[WWW.CYLAN.CH](http://WWW.CYLAN.CH)



- 4 **En bref**
- 6 Il faut plus d'audace dans la **révision totale de la loi CO<sub>2</sub>**
- 7 **Un billet pour toute l'Europe:**  
c'est ce dont les trains ont besoin
- 8 **Moins de CO<sub>2</sub> grâce à EcoDrive:**  
une commune zurichoise montre l'exemple
- 9 **Le point sur le climat:** l'impact des gaz à effet de serre
- 10 L'histoire sans fin de **l'initiative pour des multinationales responsables**
- 12 Pourquoi la **pollution lumineuse** est un problème
- 13 **Mobilité des seniors:**  
on apprend toujours – y compris au volant
- 16 **Assistance de l'ATE:**  
pour que vous ne deviez pas transporter votre e-bike
- 17 **Tarifcation de la mobilité:**  
des premiers résultats prometteurs



© Camille Lepetit

34 **Sur le chemin de Compostelle:** randonnée entre Le Puy-en-Velay et Saint-Jacques-de-Compostelle

38 **Ramer longtemps, pour la bonne cause:**  
la Vogalonga à Venise

28 **Rapport des sections**

32 **Offres pour les membres**

40 **Concours**

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

42 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

## DOSSIER

**De la place pour tout le monde**  
Chacun et chacune devrait pouvoir pédaler sur une infrastructure cyclable sûre et attrayante. C'est pourquoi l'ATE appelle à une offensive en faveur du vélo.



© Fabian Lütolf/setrunners.ch

## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur



© Camille Marion

Au cours des dernières semaines, le coronavirus a bouleversé nos vies d'une manière ou d'une autre.

Un des nombreux effets de cette situation d'urgence est que nous devons remettre en question nos habitudes en matière de mobilité. Malgré tous les aspects tragiques – et sans vouloir être cynique – il faut aussi y voir une chance d'évolution positive. Peut-être avez-vous regardé différemment la forêt proche de chez vous? Offert à une voisine âgée de faire ses courses? Ou, peut-être encore, sorti votre vélo de la cave plus tôt qu'à l'accoutumée?

L'expérience montre que notre quotidien fonctionne aussi avec une mobilité réduite. Souvenons-nous-en lorsque la normalité reviendra.

Cette crise du coronavirus nous a touché peu avant la clôture de la rédaction de ce magazine. Pour certains articles, il était encore temps d'y apporter des corrections, pour d'autres non. Merci de bien vouloir nous en excuser.

Je vous souhaite une lecture enrichissante.

Nelly Jaggi  
Responsable de la rédaction

Nelly Jaggi

Responsable de la rédaction



## Semaines d'action «walk to school» 2020

Espérons que se rendre à pied à l'école fasse déjà à nouveau – ou bientôt – partie du quotidien. Grâce aux semaines d'action «walk to school», le chemin de l'école devient une expérience particulière pour les élèves de l'école enfantine à la sixième primaire. Pendant deux semaines à choix entre les vacances d'été et d'automne, les enfants qui vont à pied à l'école récoltent des points et peuvent gagner des prix attrayants. L'année dernière, quelque 10 000 élèves ont participé à «walk to school» – un record. Pendant ces semaines d'action en commun, les enfants vivent une expérience passionnante qui associe mouvement et divertissement dans la nature. De plus, ils se familiarisent avec le trafic.

Le corps enseignant peut inscrire les classes jusqu'à trois semaines avant la date de début, au plus tard le 28 août 2020, sur [www.walktoschool.ch](http://www.walktoschool.ch).



## Discussions sur le Forum Mobilité

Assurer l'avenir des deux-roues ou bannir les moteurs à combustion des centres-villes? Certains articles de notre magazine ont suscité de nombreux commentaires sur le Forum Mobilité, la plateforme de discussion en ligne de l'ATE. Ce forum est idéal pour quiconque souhaite discuter des thèmes d'actualité de l'ATE. Il donne par ailleurs un aperçu de notre présence sur Facebook, Instagram et Twitter aux personnes qui ne consultent guère les réseaux sociaux. Cette plateforme de discussion propose en premier lieu des textes sur les transports et l'environnement, ainsi que sur l'être humain et le

climat. N'hésitez pas à participer aux débats: [www.forum-mobilite.ch](http://www.forum-mobilite.ch).



## Un hiver difficile pour le Bus des neiges



La deuxième saison du Bus des neiges vient de se terminer. Très difficile, elle a été marquée par des températures supérieures à la moyenne, un hiver pour ainsi dire absent du plateau et de la neige en altitude presque uniquement avec un risque élevé d'avalanches. Les conditions n'étaient donc franchement pas idéales pour des randonnées en raquettes ou en peau de phoque, ce qui s'est répercuté sur le nombre de réservations du Bus des neiges. L'hiver dernier, les bus ont transporté entre 40 et 50 personnes.

Or, le coronavirus a contraint toutes les lignes à l'arrêt dès le 16 mars, soit en pleine saison. À Meiental (Uri), ce service avait débuté juste une semaine auparavant. Il est capital que l'hiver prochain soit meilleur que cette saison, car il conclura la phase pilote de trois ans. La poursuite de ce projet soutenu par l'ATE se décidera à ce moment-là.



## La petite sœur de l'Écomobiliste

Suite à la modification des mesures de la consommation et des gaz d'échappement, l'Écomobiliste pour utilitaires, le classement écologique des minibus et autres camionnettes, sera publiée fin mai avec un léger retard. Outre les évaluations, on y apprend plus sur les priorités en matière de trafic dans les centres-villes, l'élimination innovante des déchets à Zermatt ou encore la deuxième vie des batteries des scooters de la Poste.

Vous pouvez d'ores et déjà précommander un exemplaire gratuit au 031 328 58 58 ou par e-mail [ecomobiliste@ate.ch](mailto:ecomobiliste@ate.ch).



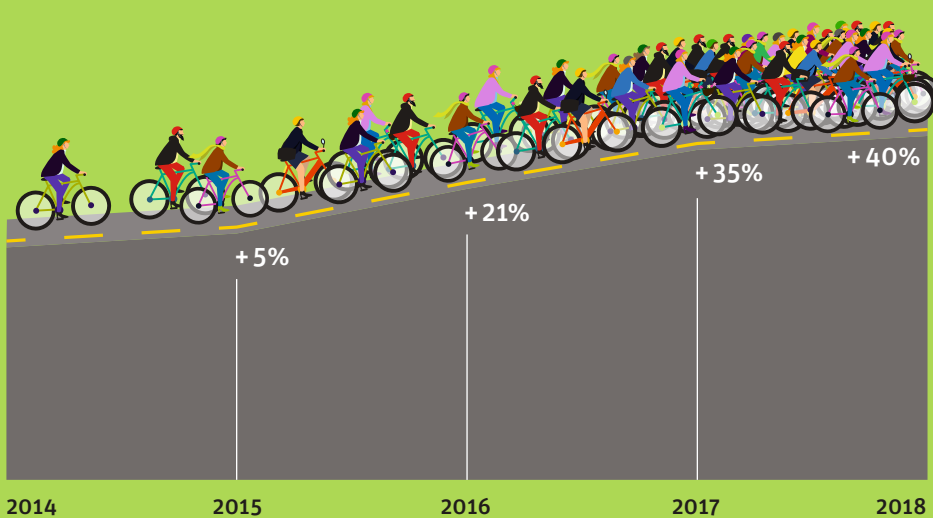
## Assemblées générales, votations et manifestation pour le climat

Les assemblées générales de l'ATE ont traditionnellement lieu au printemps. Alors que certaines se sont déroulées début mars, d'autres ont dû être repoussées à l'automne en raison de la situation actuelle. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet sur les sites internet et les réseaux sociaux des sections. La votation nationale du 17 mai 2020 a elle aussi été repoussée; les délais de récolte de signatures et de traitement prévus par la législation et la Constitution sont suspendus. L'initiative pour des

multinationales responsables, soutenue par l'ATE, est elle aussi concernée et prend une nouvelle tournure. Plus d'informations en pages 10 et 11.

À la clôture de la rédaction, nous ignorions si la manifestation nationale en faveur du climat du 15 mai allait pouvoir se dérouler comme prévu. Vous trouverez des informations actuelles – et des alternatives pour attirer l'attention sur l'urgence climatique mondiale – sur [www.climatestrike.ch](http://www.climatestrike.ch).

## Évolution du trafic cycliste en ville de Berne



Une bonne infrastructure cycliste pour plus de deux-roues: depuis la fin 2013, la Ville de Berne mesure le trafic cycliste à 15 endroits. Elle a constaté une augmentation de 40% et la tendance est à la hausse.

Quelques mesures fructueuses: pistes cyclables, voies cyclables prioritaires à travers la ville, bandes cyclables (plus larges que la moyenne), ou encore sas pour deux-roues et signaux routiers activés par les vélos.

Lisez-en plus à ce sujet dans notre dossier, à partir de la page 18.

Source: Ville de Berne, Direction des ponts et chaussées, des transports et des espaces verts/Graphique: muellerluetolf.ch



# D'avantage d'audace

**Climat** La révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> est un important instrument aux mains du Parlement pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de la Suisse. Mais c'est précisément dans le domaine des transports que le Conseil national se montre pusillanime.

Par Oliver Kempa



© ATE/Netly Jaggi

timent, diverses mesures d'accompagnement permettent d'atteindre largement les objectifs CO<sub>2</sub>, alors que dans celui des transports, le niveau des émissions ne baisse toujours pas. C'est ici qu'il faut prendre des mesures efficaces pour réduire clairement les émissions de CO<sub>2</sub>.»

## Un petit pas, mais décisif

En dépit des lacunes constatées, l'ATE soutient la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Elle apporte d'importantes améliorations. L'introduction d'une taxe sur les billets d'avion a pour effet d'inclure les transports aériens dans la politique climatique de la Suisse. Toutefois, nous sommes loin de la neutralité climatique et très loin encore des transports sans énergie fossile.

«Le Conseil national doit fixer d'ambitieux objectifs climatiques pour la Suisse et veiller, par des mesures efficaces, à une nette réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans les transports routiers», ajoute Anders Gautschi. Car il est clair que pour atteindre l'objectif à long terme du Conseil fédéral – à savoir zéro net d'ici 2050 –, les réductions devraient être au moins deux fois plus rapides qu'avec cette loi. Et c'est sans parler de l'objectif préconisé par l'ATE fixé, lui, à 2030. ■

Oliver Kempa est porte-parole de l'ATE Suisse.

La session de printemps du Parlement fédéral a été annulée. Cela a également retardé la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

La propagation du coronavirus a paralysé le travail du Parlement helvétique. Ainsi, le Conseil national n'a pas pu, comme prévu, mener ses débats sur la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> en mars. Un dossier qui prend du retard et pour lequel le temps manquait déjà cruellement. Il est dès lors plus important encore de prendre des décisions courageuses qui permettront de réduire nettement les émissions de CO<sub>2</sub> dans tous les domaines.

Cette révision a des incidences sur les domaines-clés que sont le bâtiment, la production d'énergie et, bien sûr, les transports. Mais pour que la loi soit efficace, elle doit s'accompagner de mesures audacieuses, sans quoi la Suisse ne parviendra pas à assumer ses responsabilités dans la lutte contre le réchauffement climatique.

## Des gants de velours

Les transports représentent 40% des émissions de CO<sub>2</sub> de la Suisse – c'est un fait avéré. L'im-

portance d'une législation efficace dans ce domaine serait dès lors crucial. Alors que le Parlement a décidé diverses améliorations dans d'autres domaines, l'ATE est d'avis qu'il ménage exagérément les transports routiers et aériens.

Anders Gautschi, directeur de l'ATE, en résume la situation: «Dans le domaine du bâ-

## Cinq revendications concrètes de l'ATE:

- Augmenter le montant maximal de la taxe sur les billets d'avion pour que les personnes voyageant en long-courrier, en classe affaires ou en première classe contribuent plus équitablement.
- La taxe sur les billets d'avions doit aussi s'appliquer aux vols de transit et aux jets d'affaires en Suisse.
- Les aspects de sauvegarde du climat doivent aussi être pris en compte dans l'étude de l'impact sur l'environnement.
- Reverser à la lutte contre le réchauffement climatique les pénalités que les importateurs de voitures doivent payer en cas de dépassement de l'objectif CO<sub>2</sub> et non dans des projets routiers.
- Utiliser uniquement de l'énergie renouvelable pour la production de carburants synthétiques et non du courant d'origine nucléaire, néfaste à l'environnement.



# Un seul billet

**Transports publics** Il est temps que le principe d'un seul titre de transport valable auprès de toutes les entreprises (train, bus et bateau), adopté depuis longtemps en Suisse, s'applique aussi à l'Europe entière. C'est ce que demande la pétition de l'ATE «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe».

Par Nelly Jaggi

«Un billet de Lausanne à Lisbonne aller-retour, s'il vous plaît» – une demande apparemment simple qui s'avère abominablement compliquée. En effet, obtenir un seul et même billet de train pour ce voyage est impossible. «Chaque entreprise nationale de chemin de fer a développé son propre système informatique de vente de billets, hélas, pour le trafic interne uniquement. On a trop longtemps négligé la demande en voyages internationaux, ce qui justifie l'actuelle jungle de systèmes», explique Laura Schmid, spécialiste en transports publics à l'ATE.

Pour l'ATE, cela doit changer. Elle a lancé fin février sa pétition «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe». La démarche est claire: obtenir que le principe appliqué en Suisse – un seul billet (également disponible en version électronique) valable auprès des 240 entreprises de chemin de fer, de bus et de bateau – soit généralisé à l'Europe entière.

## Le rail défavorisé

Actuellement, la seule possibilité est de créer des interfaces bilatérales entre deux systèmes nationaux. Pour la Suisse, cela fonctionne bien avec l'Allemagne et l'Autriche, mais pas avec tous les autres pays d'Europe. C'est pourquoi il n'est toujours pas possible, ni pour les chemins de fer ni pour les voyageurs, de vendre un billet pour l'intégralité du parcours –

comme dans notre exemple de Lausanne à Lisbonne.

Dès lors, l'avion et le train ne se battent pas à armes égales. «Si j'envisage de partir pour Lisbonne, il me faut à peine deux minutes sur internet pour me faire une idée du prix du vol. Pour connaître le prix du billet de train, je dois me rendre dans une agence de voyages. Conséquence: peu de personnes savent s'il existe une alternative intéressante et bon marché à l'avion», explique Laura Schmid.

## Au Conseil fédéral d'agir

Pourtant, pour les voyages en Europe, le train est la solution de rechange idéale aux vols, dont la nocivité est prouvée – en Suisse, 19% des émissions de gaz à effet de serre sont



La requête de l'ATE: un seul billet de train par voyage, qui soit aussi disponible sur smartphone.

## Signez la pétition «1 voyage – 1 billet»!

La pétition demande qu'on puisse pour l'Europe entière:

- trouver ses destinations et comparer les tarifs sur internet
- acheter des billets de train sur internet – y compris les billets dégriffés et la prise en compte automatique des réductions et abonnements
- obtenir un seul billet pour l'intégralité du voyage – valable pour tous les pays traversés et auprès de toutes les entreprises de transport
- charger son billet de train sur son smartphone (billet électronique)



Signez maintenant:

[www.europeentrain.ch/petition](http://www.europeentrain.ch/petition)



■ dus au trafic aérien. Or une grande partie des destinations européennes sont parfaitement atteignables en train et même, pour certaines, plus vite et à meilleur prix.

«Comme la Suisse n'est pas membre de l'Union européenne, nous ne pouvons pas lui adresser des requêtes politiques. Notre meilleure chance est que le Conseil fédéral s'engage auprès de l'UE pour faire valoir les expériences helvétiques», répond Laura Schmid quand on lui demande quel est le but de la pétition «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe». Il est primordial qu'il soit possible dans un proche avenir d'acheter un billet Lausanne-Lisbonne avec la même facilité qu'un billet Lausanne-Zurich. ■



# 20 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins par année

**EcoDrive** Depuis 2014, à Horgen (ZH), on envoie régulièrement les employés et employés qui conduisent des véhicules communaux suivre le cours EcoDrive. Une bonne façon de préserver l'environnement, le climat et les finances communales.

Par Myriam Holzner



© Commune de Horgen/Hans Erdin

Lorsque c'est possible, les employées et les employés de la commune de Horgen suivent le cours EcoDrive d'une heure avec le véhicule qu'ils utilisent pour leur activité professionnelle.

La commune de Horgen, située sur la rive gauche du lac de Zurich, arbore depuis 2008 le label Cité de l'énergie. Celui-ci récompense les localités qui s'engagent à utiliser efficacement l'énergie et encouragent notamment une mobilité respectueuse de l'environnement. La population n'a pas voulu s'arrêter là: en 2011, elle a soumis à l'administration, par le biais de l'assemblée communale, une proposition pour l'obtention du label Cité de l'énergie Gold.

Cette décision a conduit à l'élaboration d'un plan directeur de l'énergie avec des mesures concrètes: la municipalité a conçu un système de gestion de la mobilité, effectue des relevés réguliers sur la consommation de carburant et forme le personnel communal à la méthode EcoDrive.

## Un net engouement

Les autorités de la ville ont imposé la participation de toutes les personnes amenées à conduire un véhicule communal pour des raisons professionnelles à un cours EcoDrive. Le reste du personnel pouvait suivre gratuitement le cours de conduite d'une heure pendant son temps de travail.

Max Talmon-Gros, responsable de projet Énergie à la commune, est ravi du résultat: «110 des 481 membres du personnel ont suivi le premier cours pendant l'été 2014, la plupart de leur propre gré.» Dans la mesure du possible, les employées et employés ont utilisé leur véhicule professionnel pour le cours. «La première année déjà, EcoDrive nous a permis d'économiser environ 9% de carburant et d'amortir ainsi le prix du cours en moins de huit mois.»

Les quantités d'essence et de diesel économisées auraient à l'époque coûté près de 10 000 francs, soit deux tiers des frais de cours. «Chaque année suivante, la commune épargne 10 000 francs nets et l'administration près de 20 tonnes de CO<sub>2</sub>», ajoute-t-il.

Afin de faire durer le plus longtemps possible les bonnes pratiques apprises lors du cours, Horgen analyse la consommation de carburant dans les différents services, invite le personnel à des événements et présente des rapports dans le bulletin interne.

## Apprentissages bien mémorisés

Le cours de remise à niveau de 2019 a montré que la plupart des personnes qui avaient découvert la méthode EcoDrive en 2014 se souvenaient bien de ce qu'elles avaient appris. Mais pas toutes: un participant qui avait déjà pris part aux cours a réussi à économiser 22% de carburant entre la première et la deuxième course d'essai.

«Malheureusement, les véhicules spéciaux à propulsion alternative comme les balayeuses et les camions du service du feu n'ont pas encore été testés», regrette Max Talmon-Gros. Horgen cherche constamment à rendre sa flotte de véhicules plus écologique, sur la base de l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme (classe d'efficacité A au minimum!) ou avec l'Écomobiliste pour les utilitaires de l'ATE (fourgonnettes et camionnettes). ■

## Le concept EcoDrive

Depuis 2000, Quality Alliance Eco-Drive propose des cours destinés aux personnes qui conduisent des voitures, des camions ainsi que des machines de chantier ou agricoles, afin de diminuer la consommation de carburant. Le principe EcoDrive repose sur trois piliers:

1. Contrôler la voiture et la soulager de toute charge inutile
2. Employer la technologie de manière ciblée, par exemple avec le régulateur de vitesse (tempomat)
3. Rouler en anticipant, avec le rapport le plus élevé possible

Lors du cours, les conducteurs suivent deux fois l'itinéraire défini, au volant du même véhicule, avant et après la partie théorique. La même personne peut économiser entre 5 à 20% de carburant durant le second trajet.

[www.ecodrive.ch](http://www.ecodrive.ch)

Myriam Holzner est responsable de la communication et de la sensibilisation à l'ATE. Elle a suivi le cours EcoDrive il y a plus de 15 ans avec une voiture de tourisme.



## L'impact des gaz à effet de serre

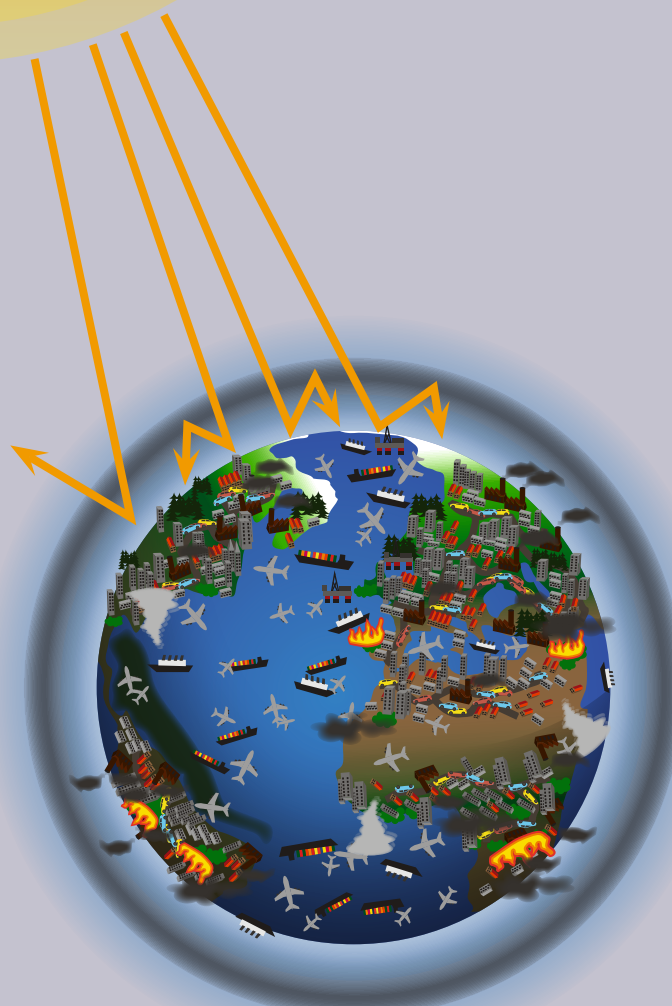


L'énergie solaire rayonne sur la terre.

La surface de la terre absorbe les radiations et se réchauffe.

Les gaz à effet de serre présents dans l'atmosphère – par exemple la vapeur d'eau, le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane et l'ozone – empêchent une partie des radiations d'être réfléchies.

Ce n'est pas mauvais en soi: si la Terre n'avait pas d'atmosphère, il ferait -18°C.



Cependant, si le mélange de ces gaz change – par exemple, parce que du CO<sub>2</sub> est produit lors de la combustion de combustibles fossiles –, la quantité de chaleur produite n'est plus la même et la température se réchauffe.



# Une histoire sans fin

**Multinationales responsables** Depuis des années, le drapeau orange de l'initiative pour des multinationales responsables pend aux balcons dans toute la Suisse. Rarement des débats pour une initiative populaire ont été aussi longs et aussi vifs, avec autant de rebondissements et de manœuvres inhabituelles.

Par Anita Weber



L'initiative pour des multinationales responsables mobilise: 30 000 drapeaux ont été accrochés aux balcons dans toute la Suisse.

Tout commence à l'ONU, en 2011, quand l'organisation présente les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains. Ils découlent, après plusieurs revers, de décennies de débats sur l'introduction de règles contraignantes pour les multinationales en matière de droits humains. Acceptés à l'unanimité par le Conseil des droits de l'homme, ces principes engagent les États membres à élaborer une stratégie en matière de droits humains avec des mesures concrètes. Des entreprises ayant un siège en Suisse et faisant souvent les gros titres pour avoir porté atteinte aux droits humains ou à l'environnement le montrent: les règles contraignantes sont plus que nécessaires.

Plus d'une année plus tard, le Conseil fédéral n'a toujours rien entrepris pour élaborer une stratégie et le Conseil national lui demande d'agir dans un postulat. Il faut ensuite attendre quatre ans pour que le Conseil fédéral présente un plan d'action. À la déception des organisations de défense des droits humains et de l'environnement, le plan mise entièrement sur la bonne volonté et ne propose aucune règle contraignante pour les entreprises.

## Pétition «Droit sans frontières»

De son côté, la société civile n'attend pas pour agir. En novembre 2011, une large coalition lance la pétition «Droit sans frontières» déposée en juin 2012 avec 135 000 signatures. Elle appelle le Conseil fédéral et le Parlement «à faire en sorte que les entreprises ayant leur siège en Suisse respectent les droits humains et l'environnement partout dans le monde».

Par la suite, plusieurs interventions sur le thème de la responsabilité des entreprises sont déposées. La Commission de politique extérieure du Conseil national fait un pas déterminant avec une motion qui demande au Conseil fédéral un projet de loi pour introduire un devoir de diligence en matière de respect des droits humains. Le 11 mars 2015, une scène mémorable se joue au Conseil

national: la motion est adoptée par 91 voix contre 90, la voix du président étant décisive. Sous la pression d'Economiesuisse, un second vote a lieu une heure et demie plus tard et la motion est rejetée de justesse.

## La goutte d'eau...

La coupe est pleine. 66 organisations lancent l'initiative pour des multinationales responsables demandant une évidence: lorsque des entreprises comme Glencore ou Syngenta polluent des rivières, chassent la population locale ou vendent des pesticides toxiques, elles doivent être tenues responsables. L'initiative est déposée en automne 2016. En janvier 2017 déjà, le Conseil fédéral recommande de la rejeter sans contre-projet.

Pour sa part, la Commission des affaires juridiques du Conseil national élabore dans le cadre de la révision du droit de la société anonyme un contre-projet indirect faisant des concessions douloureuses. Le comité de l'initiative, soucieux d'améliorer la situation des personnes concernées, décide de retirer l'initiative si le contre-projet est accepté.

En juin 2018, le contre-projet est accepté à une large majorité par le Conseil national. Le Conseil des États, à la demande de Ruedi Noser (PLR), refuse à une courte majorité d'entrer en matière sur le contre-projet.

## Manœuvre du Conseil fédéral

Dans une situation déjà compliquée, le Conseil fédéral adopte en été 2019 une démarche très inhabituelle. Sous les auspices de la ministre de la justice Karin Keller-Su-

**ATE**  
actif!

## Soutenir l'initiative

L'ATE soutient l'initiative pour des multinationales responsables. Nous avons besoin de vous pour gagner la votation. Participez en commandant aujourd'hui un drapeau sur [www.initiative-multinationales.ch](http://www.initiative-multinationales.ch).



ter, il intervient dans les négociations en cours au Parlement et se dit favorable à un projet (encore non disponible) qui demande aux entreprises de présenter des rapports de durabilité, mais n'instaure «pas de clauses de responsabilité allant au-delà des réglementations en vigueur».

Ruedi Noser intervient à nouveau et obtient que le vote sur le contre-projet soit reporté – prétendument pour réaliser la volonté de sa conseillère fédérale pendant ce temps.

## L'initiative demande une évidence: lorsque des entreprises polluent des rivières, chassent des populations ou vendent des pesticides toxiques, elles doivent être tenues responsables.

En décembre, un Conseil des États nouvellement constitué se soumet à un vote qui oppose au contre-projet détaillé du Conseil national un nouveau contre-projet élaboré à la hâte. Ce dernier applique de facto les ré-

centes recommandations du Conseil fédéral en se limitant à exiger des entreprises qu'elles présentent des rapports sur l'environnement et les droits humains. Le Conseil des États vote en faveur du nouveau contre-projet.

### Dernier rebondissement

Au terme de près de deux ans de négociations, les deux Chambres défendent encore des positions diamétralement opposées. Les délais fixés par la loi pour traiter les initia-

tives ont été étirés au maximum et les deux Chambres sont obligées de prendre une décision lors de la session de printemps 2020.

Cette histoire sans fin ne s'arrête pas là et prend une tournure inhabituelle. Les deux

Chambres s'en tiennent dans un premier temps à leur contre-proposition. Mais peu avant la conférence de conciliation, la session est interrompue pour appliquer les mesures prises contre le coronavirus. Nous ne savons pas aujourd'hui ce qu'il en est de cette histoire au Parlement et quand la votation aura lieu.

Nous savons par contre que d'ici au scrutin, le lobby des multinationales injectera jusqu'à huit millions de francs dans la campagne. L'initiative pour des multinationales responsables mobilise la population comme rarement auparavant. Elle est soutenue par 120 organisations, une campagne des communautés religieuses, un comité bourgeois, un comité économique et plus de 350 comités bénévoles dans toute la Suisse. Quelque 30 000 drapeaux oranges ont été accrochés aux fenêtres et aux balcons du pays. ■

Anita Weber est cheffe de projet Marketing à l'ATE Suisse et s'engage en faveur de l'initiative pour des multinationales responsables au sein du comité local de Wabern.

ANNONCE



Également pour les  
cyclistes et  
les piétons

## Faites valoir vos droits!

- Protection juridique circulation
- Protection juridique privée

Différends juridiques? Restez zen. Grâce à la protection juridique de l'ATE, vous bénéficiez de conseils d'experts et pouvez être représenté par un avocat, si nécessaire.

Accès rapide à l'offre:

- par téléphone au 031 328 58 12
- ou par internet à l'adresse [www.ate.ch/juridique](http://www.ate.ch/juridique)

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**



# Éteignez la lumière!

**Pollution lumineuse** En Suisse, la nuit n'existe plus. L'absence d'une obscurité totale désoriente la faune et impacte la nature – et les êtres humains. Plusieurs mesures existent pour limiter la pollution lumineuse et assurer une meilleure qualité de vie.

Par Camille Marion

À la nuit tombée, la lumière artificielle continue de briller pour éclairer la devanture des magasins, les places et les rues de nos villes. Cette absence d'obscurité totale affecte la faune et la flore, provoquant d'importants dérèglements biologiques. Les êtres humains ne sont pas épargnés; la lumière bleue qui filtre de nos écrans perturbe notamment la qualité de notre sommeil.

Dans la rue, la lumière omniprésente remplit une fonction utilitaire – elle aide à s'orienter et se déplacer –, mais aussi de mise en valeur de la ville et de son patrimoine. En matière de préservation de l'environnement nocturne, il s'agit donc de trouver un juste équilibre. C'est le travail de l'association Dark-Sky Switzerland. Elle sensibilise la population aux enjeux de la pollution lumineuse et accompagne communes et professionnel·les dans la planification de l'éclairage.

## Extinction totale

La question est légitime: la lumière des lampadaires est-elle indispensable à trois heures

du matin? On peut considérer qu'après minuit, les rues alors peu fréquentées n'ont pas besoin d'être éclairées en permanence. Une extinction totale de l'éclairage public permet d'importantes économies – mais ce n'est pas tout: «Pour quelques heures d'obscurité déjà, l'impact sur le bien-être des animaux et le rythme de la nature est significatif», explique Eliott Guenat, représentant de Dark-Sky Switzerland.

En Suisse romande, les Cantons de Vaud et de Neuchâtel ne sont pas encore convaincus. Ces derniers obligent les communes à conserver un éclairage de nuit sur leurs passages piétons. L'argument de la sécurité prime en effet sur les potentielles économies énergétiques et financières.

## La peur du noir

Pourtant, la sécurité n'est pas dépendante de l'éclairage. «L'extinction totale de la lumière pendant la nuit a été testée dans plusieurs communes françaises et aucune augmentation de la criminalité ou des accidents n'a été constatée», explique Eliott Guenat. Il nuance

## Informations:

- L'association Dark-Sky: [darksky.ch](http://darksky.ch)
- «Made visible», campagne de prévention routière sur le thème de la visibilité à laquelle participe l'ATE: [madevisible.swiss](http://madevisible.swiss)

néanmoins en précisant qu'il faut considérer que certains groupes de la population – les femmes, par exemple – pourraient éviter les lieux obscurs en raison d'un sentiment d'insécurité. Le travail de sensibilisation mené par Dark-Sky est alors central.

Afin de parler de la pollution lumineuse avec des exemples concrets et de déconstruire certains a priori, Dark-Sky organise des événements tels que la «Fête de la nuit». Les effets sont immédiats: c'est par exemple dans la foulée de l'un de ces événements que la ville de Vernier (GE) a décidé de tester l'extinction dans quelques quartiers résidentiels.

## Éclairer ce qu'il faut, quand il faut

L'extinction totale n'est pas la seule solution contre la pollution lumineuse. La priorité est de questionner l'éclairage et son utilité. La couleur de la lumière, l'orientation de sa source et, surtout, son intensité sont autant de leviers sur lesquels agir lors de la planification de l'éclairage.

Et si les passages piétons ne sont plus éclairés après minuit, les piétonnes et piétons n'ont pas à s'en inquiéter; les éclairages publics souvent trop intenses provoquent un éblouissement qui dessert leur fonction sécuritaire. «En matière de sécurité routière et de visibilité, le plus important est le contraste. Pour voir et être vu·e, une faible intensité lumineuse suffit», conclut Eliott Guenat. ■

L'éclairage des quartiers résidentiels perturbe la nature et les humains. Dans la cité des Avanchets (Vernier/GE), il devrait être réduit cet automne.



© Keystone/Yannick Bailly



# Continuer d'apprendre, aussi au volant

**Mobilité des seniors** Toute personne détentrice d'un permis de conduire doit, dès l'âge de 75 ans, se soumettre à un contrôle bisannuel. Entre deux, elle est responsable de l'évolution de sa situation personnelle. Se faire conseiller permet de faire le point.

Par Nelly Jaggi

**P**ouvoir se déplacer en voiture jusqu'à un âge avancé reste très apprécié: 69% des personnes de plus de 65 ans ont le permis de conduire. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, les seniors doivent se soumettre à un examen médical bisannuel d'aptitude à la conduite à partir de 75 ans – et non plus dès 70 ans.

«Cette nouvelle disposition repose sur l'auto-responsabilisation. Une sensibilisation est particulièrement importante auprès des personnes âgées, puisque chez elles, l'évolution peut être rapide», souligne Michael Rytz, expert en sécurité routière à

l'ATE. Auto-responsabilisation signifie aussi auto-critique. «Se faire conseiller sur les aptitudes et les risques au volant est l'occasion de connaître les recommandations du moment», ajoute Michael Rytz.

## Quel est le bon moment?

L'entretien de conseil vise à juger si les aptitudes et les compétences de la personne âgée à la conduite automobile sont encore suffisantes. Si elle opte volontairement pour un entretien de conseil, celui-ci débouchera sur une recommandation. Et si elle ne se montre



© ATE/Stefan Wermuth

Nous devons apprendre toute notre vie, y compris en matière de conduire. Un entretien sur l'aptitude à la conduite automobile est toujours utile.

## «Rafraîchir ses connaissances contribue à la sécurité routière»

À quoi servent les entretiens sur l'aptitude à la conduite automobile? Toni Kalberer, président de l'Association suisse des conseillers en conduite, donne quelques éléments de réponse.

### Toni Kalberer, combien de personnes se rendent spontanément aux entretiens?

Peu, malheureusement. J'enseigne à Pro Senectute auprès des personnes âgées. Après la théorie, la possibilité leur est offerte d'avoir un entretien-conseil, mais seulement deux à trois personnes s'y intéressent.

### Quelles en sont les raisons?

La plupart d'entre elles se sentent sûres et ont l'impression de conduire correctement. Mais lorsqu'elles doivent passer un examen à la suite d'une infraction, elles constatent qu'il y a un problème. En outre, elles craignent de se voir retirer le permis de conduire. Or nous ne le faisons pas – nous pouvons uniquement donner des recommandations.

### À qui proposez-vous des entretiens-conseils?

Rafraîchir ses connaissances est utile à chacun·e et contribue à améliorer la sécurité routière. Conduire des années durant sans accident donne l'impression d'être exemplaire. Mais quelles sont les nouvelles règles de la circulation? Comment se négocie un giratoire?

Qui a la priorité en quartier résidentiel? Qu'est-ce qu'une zone de rencontre?

### Quelle est la principale source de problèmes pour les personnes âgées au volant?

Les personnes âgées qui n'utilisent leur voiture que pour se rendre chez le médecin ou faire leurs achats manquent clairement d'expérience de la route et leur conduite s'en ressent: elles peinent à analyser la situation et se sentent moins sûres.

### Quel constat d'inaptitude vous pousse à recommander de rendre le permis de conduire?

Lorsque, par exemple, la personne âgée évalue mal les zones de danger, les droits de priorité ou l'espace sur la voie de circulation. Souvent les problèmes se cumulent. En cas de résultat d'examen insatisfaisant, nous lui expliquons qu'il est plus prudent, pour la sécurité de tout le monde, de renoncer au permis.

Pour plus d'infos: [www.l-drive.ch](http://www.l-drive.ch)

plus «à la hauteur», elle se verra recommander de rendre son permis de son propre chef.

«L'évaluation des aptitudes à la conduite donne le courage de se remettre en question», explique Toni Kalberer, président de l'Association suisse des conseillers en conduite. À ses yeux, il est crucial que les personnes âgées soient en mesure de rendre leur permis de conduire au bon moment et volontairement – et ce, tant pour leur sécurité personnelle que pour celle des autres.

Des recettes existent pour rester apte à affronter la circulation routière, malgré l'âge. Toni Kalberer recommande, par exemple, de soigner sa condition physique, de conduire régulièrement et ne prendre le volant que lorsqu'on se sent en forme. Michael Rytz encourage les personnes âgées à se préparer à utiliser les transports publics et à faire confiance aux nouvelles technologies: «L'assistance au freinage, par exemple, permet d'immobiliser immédiatement sa voiture si un enfant traverse subitement la route.»



Plus d'informations: [www.auto-sure.ch](http://www.auto-sure.ch)

# ate boutique



**W**  
women

## T-shirt Ortovox Tec WOMEN | 89.90

Grâce à sa coupe athlétique et près du corps, le T-Shirt offre une liberté de mouvement maximale. Tailles: S–XL

**13852** blush | **13852** green isar | **13852** light blue



**M**  
men

## T-shirt Ortovox Cool Logo MEN | 89.90

Durablement rafraîchissante, robuste et résistante: Ce shirt de la ligne 150 Merino Cool d'Ortovox est idéal pour les chaudes journées d'été. Tailles: S–XL

**12490** green isar blend | **12490** night blue blend



**W**  
women

## Fleece mérinos Ortovox Light Melange Jacket | 199.–

Que ce soit pour l'escalade ou la randonnée, cette veste vous accompagne partout.

**WOMEN** Tailles: S–XL **MEN** Tailles: S–XL  
**13514** green forrest blend **13515** night blue blend  
**13514** dark wine blend **13515** green forrest blend



**TATONKA**  
EXPEDITION LIFE

**W**  
women

## Anorak Tatonka Vinjo Hooded Coat WOMEN | 149.90

Manteau court non doublé de coupe ajustée en solide mélange de coton et polyester. Sans PFC. Tailles: 36–44

**13899** teal green | **13899** dark blue



**1**

**W**  
women

**2**

**3**

**M**  
men

**4**

## Shirts Icebreaker en mérinos avec du style | dès 85.90

Les shirts légers et très fins en laine mérinos assurent un climat corporel frais et sain grâce au matériau Cool-Lite™.

**WOMEN** Tailles: XS • S • M • L • XL

**1** T-shirt Tech Lite SS Scoop Single Line Camp WOMEN | 89.90  
**13846** sun | **13846** blue spruce

**2** T-shirt Sphere SS Low Crewe WOMEN | 85.90  
**12472** lagoon | **12472** orchid hthr

**MEN** Tailles: S • M • L • XL • XXL

**3** T-shirt Shpere SS Crewe MEN | 85.90  
**12476** estate blue hthr | **12476** driftwood hthr

**4** Chemise Compass SS Shirt MEN | 149.90  
**11010** doobby midnight navy | **11010** doobby waterfall

icebreaker  
Move to natural



**W**  
women

**M**  
men

## Chaussure de loisirs Giesswein Merino Wool Knit | 149.90

La laine mérinos naturelle recouverte d'une couche de tricot mérinos donne un aspect unique en son genre.

**WOMEN** Pointures: 36–42 **MEN** Pointures: 40–45  
**14270** bleu ciel | **14270** anthracite **14271** noir | **14271** ardoise



**M**  
men

## Chaussure multisport Meindl Ontario GTX | 209.–

Son matériau supérieur est en cuir velours et mesh, et sa membrane Gore-Tex la rend imperméable. Idéal pour les promenades et les randonnées légères.

**WOMEN** Pointures: 36–42 **MEN** Pointures: 40–46.5  
**14224** jeans/gris **13926** marine/noir



**W**  
women

**M**  
men

## Pantalon de trekking et de voyage HS Stretch | 79.90

Idéal pour la route, que ce soit en voyage, en balade ou simplement pour les loisirs.

**WOMEN** Tailles: 34–46  
**4733** sable | **4733** anthracite  
**MEN** Tailles: 46–58  
**4732** sable | **4732** anthracite



**Action casque cycliste 2020**  
 30.- de rabais sur tous les casques  
 cyclistes avec code-rabais: **Velo20**

Action valable jusqu'au 24 mai 2020

**uvex uvex**



30.- de rabais

**Casque cycliste uvex i-vo cc | 69.- au lieu de 99.-**

Casque polyvalent pratique garantissant un confort ergonomique.  
**Made in Germany.** Tailles (tour de tête): 52-57 cm • 56-60 cm  
 9436 berry mat | 9436 darkblue met mat | 9436 black smoke mat



30.- de rabais

**Casque cycliste**

**uvex Unbound | 119.- au lieu de 149.-**

Equipé du système de protection MIPS, bien aéré et très confortable – un casque aux qualités polyvalentes.  
**Made in Germany.** Tailles (tour de tête): 54-58 cm • 58-62 cm  
 14074 underwater coral | 14074 white | 14074 all black



30.- de rabais

**Casque cycliste**

**KED Mitro UE-1 | 149.- au lieu de 179.-**

Pour E-Bike ou vélo: Casque solide pour des exigences élevées.  
**Made in Germany.** Tailles (tour de tête): 52-58 cm • 58-61 cm  
 13929 blue grey | 13929 neon green | 13929 black

**uvex**

30.- de rabais



**Casque cycliste**

**uvex final visor vario | 299.- au lieu de 329.-**

Casque avec visière photochromatique et confortable à porter.  
**Made in Germany.** Tailles (tour de tête): 52-57 cm • 56-61 cm  
 14075 strato steel mat



30.- de rabais

**Casque cycliste**

**KED B-Vis X-Lite | 169.- au lieu de 199.-**

Ce casque est parfait pour porteurs de lunettes, et est confortable.  
**Made in Germany.** Tailles (tour de tête): 52-58 cm • 56-63 cm  
 12853 sand matt | 12853 black matt | 12853 nightblue matt



30.- de rabais

**Casque cycliste**

**KED Covis photocromatic | 184.- au lieu de 214.-**

Le visière K-Vision photochromatique s'adapte aux conditions lumineuses. Idéal pour les porteurs de lunettes. **Made in Germany.**  
 Tailles (tour de tête): 52-58 cm • 55-61 cm  
 13928 grey red matt | 13928 black matt | 13928 sand matt

**ORTLIEB**

**NEW**



**Ortlieb Packing Cubes, pour poches latérales | 59.-**

Les Packing Cubes font gagner du temps sans s'énervier, car rien ne vaut des bagages bien organisés pour une virée à vélo tranquille.  
 13888 Ortlieb Packing Cubes



**Poche latérale vélo Ortlieb Back-Roller Plus QL2.1 | 198.-**

Dans ces sacs spacieux, tout l'équipement est rangé à l'abri de la pluie. Volume: 40L.  
**Made in Germany.**  
 9853 denim-bleu acier | 9853 granit-noir  
 9853 lime-vert

Il se fixe au vélo en un minimum de manipulations.



**Bikeshipper Andersen Royal plus Ortlieb | 269.- au lieu de 319.- avec code-rabais: Velo20**

Que ce soit pour faire ses achats, le caddie pour vélo Andersen Royal Plus Ortlieb permet de se déplacer en toute décontraction. Maintenant avec sacoche imperméable Ortlieb.  
 9628 lime | 9628 argent

**ORTLIEB**

**NEW**



**Ortlieb City-Organizer pour poches latérales | 59.-**

Idéal pour les navetteurs qui possèdent un Back-Roller: avec le Commuter Insert, vous serez parfaitement organisé.  
 13889 Ortlieb City-Organizer



**SET attelage vélo G1-PullEasy et set d'extension | 95.90**

Pour atteler le BikeShopper au vélo, il faut un système de fixation, composé d'un kit d'un goupille d'accouplement et l'attelage.  
 14212 SET attelage vélo G1-PullEasy

**Kit lampe de vélo**

**KNOG Lil'Cobber | 99.-**

L'éclairage incroyable à 330° de la nouvelle Knog Lil'Cobber rend visible depuis tous les angles de vue.  
 13878 KNOG Lil'Cobber



**Veste/pantalon de pluie Vaude Luminum | dès 124.90**

Quand on circule en ville même quand il pleut, il vaut mieux être bien visible. C'est exactement pour cette raison que VAUDE a développé sa série Luminum. Sa devise: visibilité à 360°.  
 WOMEN Tailles: 36-42      MEN Tailles: S-XL  
**WOMEN Veste de pluie | 174.90**      **MEN Veste de pluie | 174.90**  
 10875 canary      10880 canary  
**WOMEN Pantalon | 124.90**      **MEN Pantalon | 124.90**  
 10877 black      10881 black



# L'ATE dépanne les vélos électriques

Par Jessica Bachmann

**Assurances** Porter soi-même son vélo électrique à la maison en cas de panne? Ce n'est ni rigolo ni bon pour la santé. On s'en tirera bien mieux en souscrivant l'assurance ATE assistance e-bike.

Un pneu plat, la chaîne cassée ou les vitesses hors-service en pleine balade à vélo électrique le long de la Sarine... La prochaine gare est à 20 kilomètres et, si vous avez de la chance, il y a un arrêt de bus quelques kilomètres plus loin. Mais qui a envie de pousser son vélo électrique sur de telles distances? Qui plus est, embarquer un engin de ce poids dans un bus ou un train n'est pas non plus une partie de plaisir.

Consciente de l'essor du vélo électrique – en 2018 les ventes battaient tous les records en augmentant de 27% – l'ATE était la première, en 2016 déjà, à proposer une assurance dépannage pour vélo électrique. Personne n'est à l'abri d'une panne. Rolf Huber, membre de l'ATE, le sait bien: l'an dernier, il a dû solliciter son assurance.

## D'abord se nourrir

Comme tous les matins, au guidon de son vélo électrique, Rolf Huber se rend à son travail – la ferme «Radiesli», à Worb, en banlieue de Berne. En passant devant un chantier, il roule malencontreusement sur un clou. Il retrouve son pneu complètement plat au moment de reprendre son deux-roues

pour la pause de midi. Le pneumatique pourtant bien épais de son VTT électrique «Charger GX» n'a pas résisté.

Pour Rolf Huber, il est évident qu'il ne va pas résoudre le problème tout seul: il n'a ni chambre à air de rechange ni même les outils nécessaires. Et porter sur le dos un engin de 26 kilos est hors de question. Dès lors, il appelle l'ATE et constate avec satisfaction que le service est rapide: «À peine trois minutes plus tard, le dépanneur me rappelle. Comme il était midi, il me demande s'il doit venir d'urgence ou s'il peut finir son assiette.»

## Un double succès

En plaisantant, les deux hommes s'accordent à donner la priorité à leur repas respectifs et Rolf Huber s'invite chez ses collègues à la table du «Radiesli» pendant que le dépanneur finit son dîner à Berne. À peine 45 minutes plus tard, celui-ci arrive à Worb. Il charge le vélo électrique sur sa remorque, l'arrime solidement et l'emmène à l'atelier vélo habituel de Rolf Huber, à Bern-Bümpliz. Quant à notre cycliste démuné, il retournera chez lui en train. Mais le lendemain déjà, grâce au travail rapide de mécanicien, il pourra de nouveau se rendre au travail au guidon de son VTT.

Pour l'ATE, l'assistance e-bike est un double succès. Premièrement, elle facilite la vie de ses membres – à l'exemple de Rolf Huber. Deuxièmement, cette prestation est un argument pour l'achat d'un e-bike. Elle encourage ainsi à opter pour une mobilité sans énergie fossile. ■

Jessica Bachmann est conseillère en assurances à l'ATE Suisse. Elle se félicite du succès du vélo électrique pour la mobilité des pendulaires.

## L'assurance ATE assistance e-bike

Vous possédez un vélo électrique et n'avez pas d'assurance dépannage? N'hésitez pas, souscrivez:

pour Fr. 25.- /année seulement, valable en Suisse et au Liechtenstein et jusqu'à 150 kilomètres de la frontière.

Informations et souscription:

Tél. 031 328 58 11;

[www.ate.ch/assurances/e-bike-assistance](http://www.ate.ch/assurances/e-bike-assistance)



Conseils pour l'achat d'un e-bike:  
[www.ate.ch/e-bike](http://www.ate.ch/e-bike)



La Route Verte: l'itinéraire pour vélo électrique conduit en sept étapes à travers six parcs naturels de Schaffhouse à Genève.

## Gagnez un voyage de huit jours en e-bike sur La Route Verte:

Participez à notre quiz: [ebike-quiz.ate.ch](http://ebike-quiz.ate.ch)

Eurotrek vous offre sept nuits avec petit déjeuner pour deux personnes et s'occupe du transfert quotidien des bagages et de la location des vélos

électriques. Découvrez les parcs suisses de manière sportive et durable.



[www.larouteverte.ch](http://www.larouteverte.ch)



© ATE/Julia Heiri

Panne à vélo électrique? Les personnes ayant souscrit à l'assistance e-bike bénéficient du transport à l'atelier de réparation par le technicien de dépannage ATE.



Routes encombrées aux heures de pointe: une tarification judicieuse de la mobilité peut aider à déplacer le trafic.



© Fotolia/kichigin19

# Quel avenir pour le mobility pricing?

**Mobility pricing** Le volume des transports ne cesse d'augmenter. La taxation de la mobilité (ou mobility pricing) est un moyen de réduire et de mieux répartir les déplacements des personnes dans la journée. Les résultats d'un premier test ont été publiés – ils sont prometteurs.

Par Laura Schmid

Actuellement, les déplacements de la population suisse – transports publics (TP) et véhicules à moteur confondus – se chiffrent à 136 milliards de kilomètres par année, soit une hausse de 33% par rapport à 2000. La plus forte augmentation concerne les heures de pointe. Il en résulte une surcharge des TP et une congestion du trafic routier.

En Suisse, les mesures incitatives pour réduire les déplacements ou pour voyager en dehors des heures de pointe sont maigres. Hormis les redevances sur les carburants, l'utilisation de la route n'est soumise à aucune taxe. Seuls les TP connaissent le principe des tarifs échelonnés et les personnes sans abonnement général (AG) paient pour chaque voyage.

## Encourager de nouvelles habitudes

La taxation de la mobilité a pour but d'inciter à changer nos habitudes en matière de mobilité. Quiconque se déplace plus paie plus. Quiconque se déplace aux heures de pointe paie plus qu'en dehors de celles-ci. L'idée est de freiner la croissance du trafic routier et d'utiliser au mieux les capacités des TP. Surdimensionner l'infrastructure pour absorber le trafic aux heures de pointe serait une absurdité tant écologique qu'économique.

En soi, la taxation de la mobilité vise aussi à engendrer un report de la mobilité sur les transports publics, plus durables par définition. Les transports individuels motorisés (TIM) sont devenus toujours moins chers ces dernières années, alors que les tarifs des TP ont pris l'ascenseur – une dérive que la taxa-

tion de la mobilité pourrait corriger. En effet, un renchérissement des TIM pourrait inciter à prendre les TP.

## Importants désaccords

Il y a cinq ans, le Conseil fédéral a présenté une esquisse de mobility pricing. Le débat a débouché sur d'importants désaccords dans la branche des transports. Le lobby automobile s'est vivement opposé à des augmentations de prix dans les transports routiers, exigeant que la taxation ne mène pas à un transfert vers les TP – le contraire d'une politique des transports durable!

Du côté des TP, on craint qu'une taxation de la mobilité ne mette en danger l'AG. Des organisations de gauche font valoir qu'une fixation des prix liée à l'utilisation pénaliserait les personnes socialement défavorisées. La procédure de consultation a débouché sur une certitude: la taxation de la mobilité n'enthousiasmait personne.

## L'effet a été démontré

Voici deux ans, le Conseil fédéral entendait mener un projet pilote dans une région test. Cependant, aucun canton ne s'est porté volontaire. C'est pourquoi il s'est résolu à effectuer un essai purement théorique dans la région de Zoug pour évaluer précisément les effets de la taxation de la mobilité. Il a fallu tout d'abord définir une situation modèle. À cet effet, la redevance sur les carburants, la vignette autoroutière et la taxe sur les automobiles ont été remplacées par une taxe au kilomètre. Pour les TP également, un tarif

progressif a été imaginé. Les prix de chacun des systèmes étaient plus élevés aux heures de pointe, mais en moyenne, ils restaient inchangés par rapport à aujourd'hui.

En décembre dernier, le Conseil fédéral en a présenté les résultats: ils sont prometteurs. Avec le modèle choisi, le volume des TIM diminuait de 9 à 12% et celui des TP de 5 à 9%. Une telle évolution représenterait un véritable tournant par rapport à l'augmentation continue des transports de ces dernières années.

## Les détails ont leur importance

Les résultats livrés par ce test invitent à poursuivre la piste de la taxation de la mobilité. Pour une prochaine étape, le Conseil fédéral recherche des régions, des villes ou des communes disposées à participer à un test. Cela permettrait de faire de nouveaux constats, importants pour aboutir à un consensus politique.

Les départements des transports et des finances y travaillent, mais plusieurs points restent à définir. Par exemple, faut-il se contenter de changer la proportion des modes de transport ou faut-il aussi réduire le volume des transports? Faut-il favoriser l'utilisation des TP? Ou encore, la nouvelle taxe doit-elle aussi servir au financement des infrastructures? Ces questions sont décisives: soit la taxation de la mobilité se transforme en nouvel impôt pour la construction routière, soit elle devient un véritable moyen d'accélérer le tournant des transports. ■

Laura Schmid est experte en transports pour l'ATE.





L'ATE appelle à une offensive vélo: rendre le vélo attrayant et sûr – pour tout le monde! Le dossier de cette édition contient un rapport intermédiaire sur l'application de l'arrêté fédéral sur le vélo, le coup d'œil d'une spécialiste et deux témoignages sur le terrain de l'infrastructure cyclable existante en Suisse.

# Un réseau de voies pour la Suisse





cyclables



# Pour un réseau cyclable national

Par Myriam Holzner

Alors que l'arrêté fédéral vélo a clairement été approuvé par la population en 2018, on ne sait toujours pas comment la Confédération entend le mettre en œuvre. L'ATE ne relâche pas ses efforts: elle identifie les lacunes existantes et les solutions éprouvées.

Il y a une année et demi, le «oui» à l'arrêté fédéral vélo – le contre-projet direct à l'initiative vélo lancée par l'ATE et Pro Velo – tombait de manière importante: 73,6% des voix s'exprimaient en faveur d'un réseau de voies cyclables sur le modèle du réseau de chemins de randonnée pédestre. Depuis lors, les choses n'ont guère avancé: neuf mois après la votation, l'ATE a présenté ses revendications (voir encadré) et s'est vue reprocher d'agir de manière précipitée...

Enfin, en novembre 2019, l'Office fédéral des routes organisait une table ronde. Celle-ci s'est avérée plutôt frontale: l'OFROU a avisé sur les prochaines étapes et annoncé que cette première réunion serait la dernière.

## Rôle de la Confédération

L'OFROU soumettra vraisemblablement son projet de loi sur les voies cyclables avant l'été. Les partis, associations et autres groupes intéressés auront ensuite trois mois pour prendre position dans le cadre de la procédure de consultation. Bien entendu, l'ATE étudiera elle aussi le projet de loi dans le détail et apportera ses propositions de modification et de concrétisation.

Pour l'ATE, un point est crucial: la Confédération doit assumer son rôle

dirigeant et veiller à ce que les cantons trouvent ensemble une solution convaincante couvrant l'ensemble du pays. En effet, les bons et mauvais exemples d'infrastructures cyclistes collectés par l'ATE le montrent: les différences d'un canton à l'autre sont énormes.

## Cantons: plans directeurs nécessaires

Si la Confédération laisse aux cantons et aux communes le soin de mettre en œuvre l'arrêté fédéral vélo, les voies cyclables continueront de s'arrêter brutalement aux frontières cantonales – ou même communales – et certains cantons continueront de négliger le vélo comme moyen de transport.

L'ATE est d'avis que la Confédération doit contraindre les cantons à intégrer une réglementation pour des liaisons cyclables directes et attrayantes dans leurs plans directeurs, ou alors à élaborer un plan sectoriel vélo. Les plans directeurs et sectoriels sont contraignants; les autorités doivent s'y conformer. C'est essentiel pour que les revendications des cyclistes soient prises au sérieux.

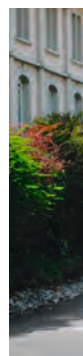
## Service dédié

De plus, chaque canton doit disposer d'un service dédié au vélo ou au mi-

nimum à la mobilité active: il s'agit d'une personne de contact pour tout ce qui touche à la thématique cycliste, mais aussi d'une instance officielle chargée d'accompagner la mise en œuvre cantonale et de faire avancer les choses si nécessaire.

Ces prochains mois, avec sa liste des infrastructures vélo éprouvées, l'ATE compte indiquer la voie que doit prendre le cyclisme. Car de nombreux exemples concrets existent, qui montrent comment le trafic cycliste peut être géré de manière sûre et fluide (voir ci-contre). Il ne s'agit pas de réinventer le monde (du vélo), mais de prendre exemple sur ces solutions et de les optimiser dans d'autres cantons et régions. C'est le meilleur moyen pour accélérer la mise en œuvre des infrastructures vélo à l'échelle nationale et faire des économies. ■

Myriam Holzner est responsable Communication et Sensibilisation à l'ATE et a dirigé avec succès la campagne de votation de l'ATE en 2018. Elle pratique le vélo au quotidien ainsi que le sport cycliste et le cyclotourisme.



## Masterplan vélo

L'ATE veut un masterplan contraignant pour une application rapide et cohérente de l'arrêté fédéral sur le vélo: sous la direction de la Confédération, cantons, communes et organisations collaborent étroitement.





Virage à gauche sûr pour les vélos grâce aux feux de circulation à Petit-Lancy (GE).



Pédaler sur une piste cyclable séparée – ici à Neuchâtel.



Biberist (SO): Une rampe que l'on peut parcourir à vélo. En même temps, les personnes malvoyantes peuvent s'orienter grâce aux bandes blanches (lire l'article en page 27).



Sur Eigerplatz à Berne, l'arrivée dans le rond-point est sécurisée.



Un pont pour les vélos à Landquart (GR).



Un passage souterrain à Baar (ZG) qui assure un itinéraire rapide pour cyclistes et piétons.



Un exemple emblématique de Lucerne: anciennement une ligne de chemin de fer, aujourd'hui une voie rapide pour vélos.



La station vélo de Bellinzona (TI): des places de stationnement couvertes pour les cyclistes pendulaires.

## Les revendications de l'ATE en matière de trafic cycliste

L'ATE exige une véritable **offensive pour le vélo**, qui soutienne l'utilisation de la petite reine et qui permette au plus grand nombre de personnes possible de se déplacer à vélo sur des voies sûres et directes, au quotidien comme pour leurs loisirs. Elle demande à la Confédération d'élaborer un **masterplan** contraignant pour les autorités concernées en collaboration avec les cantons, les communes et les organisations spécialisées, obligeant tous les échelons politiques à prendre leurs responsabilités, exploitant les synergies et définissant des normes, des objectifs minimaux et des délais.

Les cantons doivent réglementer les voies et autres infrastructures cyclables de manière globale dans leur **plan directeur** ou par le biais d'un **plan sectoriel** propre.

# «Le vélo électrique dompte les collines»

Propos recueillis par Patrick Zellweger

Comment transformer une ville en un paradis du vélo? Originaires du Canada, Melissa et Chris Bruntlett ont étudié la mobilité cycliste dans de nombreuses villes. Melissa Bruntlett fait la synthèse de leur livre publié en anglais.

## Melissa Bruntlett, est-ce l'infrastructure cyclable qui appelle les cyclistes ou l'inverse?

La question ne se pose pas nécessairement en ces termes. Il faut savoir qu'il n'est pas forcément opportun de créer partout des voies cyclables. Il est tout à fait possible de rendre un quartier propice à la pratique du vélo par des mesures de modération de la circulation comme les «gendarmes couchés», les bornes escamotables, etc.

Sur les axes à fort trafic motorisé, une bonne infrastructure est la clé pour inciter les gens à se déplacer à vélo. Pour rendre une ville attractive pour les cyclistes, il faut avoir une vision d'ensemble du réseau de transport et savoir où les gens se déplacent, comment ils s'y rendent actuellement et comment ils s'y rendront à l'avenir.

Dans votre ouvrage «Building the Cycling City», vous expliquez ce qu'ont entrepris les villes néerlandaises pour inciter les personnes de tout âge à se déplacer à vélo.

## Quelles en ont été les étapes-clés?

Les éléments décisifs de cette évolution ont été, au départ, des initiatives citoyennes locales, une claire volonté politique, une pratique du vélo solidement établie, ainsi que le constat que la conception classique de la chaussée n'est pas immuable. Dès lors, les villes des Pays-Bas atteignent des taux de déplacements à vélo inégalés. Des métropoles comme New York, Vancouver ou Boston s'en inspirent pour intégrer l'infrastructure cyclable dans leur politique d'aménagement du territoire.

En 2014, vous avez créé Modacity – une agence qui vise à promouvoir des formes de mobilité plus saines et plus simples. Depuis lors, vous avez visité plusieurs pays. Quels défis pour la mobilité cycliste y avez-vous constatés?

Avec mon partenaire, nous avons visité des villes du Canada, des USA, d'Australie, de Nouvelle-Zélande, de France, de Grande-Bretagne et de Suisse. Toutes avaient entrepris, au minimum, d'amé-

liorer quelque peu l'infrastructure cyclable. Mais dans chacune d'elles, les défis en termes d'espace, de volonté politique, d'habitudes et de perception de la pratique du vélo y sont spécifiques. Dans l'idéal, il s'agit de conjuguer les enseignements de l'exemple néerlandais et les spécificités locales.

Existe-t-il, malgré ces différences, une motivation commune à toutes les personnes qui optent pour le vélo comme moyen de transport à la place de la voiture ou des transports publics?

Non, les raisons qui poussent les gens à opter pour le vélo sont très diverses. Pour ma famille et moi par exemple, l'existence d'un réseau de voies cyclables sûr près de notre domicile à Vancouver, au Canada, a été décisive. Pour certains, c'est l'aspect écologique qui prime, pour d'autres, le côté économique, pour d'autres encore, l'envie de garder la forme. Quoi qu'il en soit, ça doit rester une décision personnelle et il serait faux de vouloir y mêler des sentiments de culpabilité ou de pression de la part de quiconque.

Certains facteurs semblent malgré tout encourager un changement dans les habitudes – dans votre cas: une infrastructure sûre.

Le meilleur moyen d'inciter les gens à opter pour le vélo est d'en faire un des moyens de déplacement les plus sûrs et les plus agréables qui soient. Cela est réalisable uniquement par la création d'in-



## Rue cyclable

Liaison cyclable directe et sûre dans les zones 30 avec suppression de la priorité de droite. Mesure à l'essai à Bâle, Berne, Lucerne, Saint-Gall et Zurich appliquée depuis longtemps aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne et en Autriche.





Melissa et Chris Bruntlett ont écrit ensemble le livre «Building the Cycling City». Ils ont étudié de nombreuses villes pour déterminer si elles se prêtaient au cyclisme.

frastructures en site propre ou par des mesures de modération de la circulation.

### Comment faut-il s'y prendre pour mettre en place une telle infrastructure et transformer une ville?

Les mesures les plus efficaces sont les projets pilotes: ils ont l'avantage de faire la démonstration du résultat recherché, tout en laissant la possibilité de revenir à la situation antérieure. À Calgary, cette mesure a permis aux autorités de constater ce qui fonctionnait bien et de corriger le reste. Le projet a finalement débouché sur un réseau cohérent qui a entraîné une forte hausse des déplacements à vélo au centre-ville.

Par contre, ce qui ne marche pas – et qui ralentit même les progrès – c'est la mise en place d'infrastructures isolées. Les villes qui ont réussi le «tournant cycliste» ont un réseau de voies cyclables et de rues à trafic modéré qui rend le vélo sûr et agréable.

### Quelle est la pire erreur que l'on peut commettre en voulant rendre une ville propice à la pratique du vélo?

C'est de vouloir importer telles quelles des mesures mises en place ailleurs. Chaque ville a ses particularités et si l'on entend valablement encourager la pratique du vélo, les solutions doivent absolument être adaptées aux conditions locales.

### Récemment, vous avez visité Berne sur invitation de la conseillère mu-

### nicipale Ursula Wyss. Qu'est-ce qui vous a frappé au niveau des infrastructures en Suisse?

Les infrastructures et les réseaux cyclables sont lacunaires. Mais il est évident que la population est positive à l'égard de mobilité cycliste. Beaucoup de personnes roulent à vélo dans des situations inconfortables – à l'étroit entre bus et voitures. J'ai été frappée de voir que ce sont principalement les hommes de 25 à 50 ans qui pratiquent le vélo. C'est un signe évident que les conditions de sécurité ne sont pas optimales. C'est seulement en créant des réseaux sûrs et confortables qu'on parviendra à convaincre hommes et femmes de tout âge à se déplacer à vélo.

### En quoi la Suisse est-elle différente des autres pays?

Les villes de Suisse que j'ai visitées ont un réseau de transports publics dense et très utilisé. Une situation qui pose un dilemme: comment encourager les gens à rouler à vélo sans saborder les TP? La solution réside dans la conception d'un réseau de TP à la fois complémentaire et connecté au réseau cycliste et qui permette une combinaison des deux modes de transport pour atteindre aisément sa destination. Et en y ajoutant un système de vélo-partage pour le dernier kilomètre, on en augmente encore l'attractivité, assurant pour ainsi dire un réseau de transport porte à porte accessible à pratiquement tout le monde.

### La topographie suisse n'est pas vraiment comparable au relief plat des Pays-Bas. C'est du moins l'argument souvent avancé contre le vélo...

La topographie est une excuse pratique pour les villes qui n'ont pas vraiment la volonté de promouvoir la mobilité cycliste. Concevoir un réseau d'itinéraires confortables est aussi possible dans les régions vallonnées. Le vélo électrique – très apprécié en Suisse – permet de dompter les collines. Le succès des vélos électriques proposés par Publibike à Berne prouve que les gens sont tout à fait disposés à utiliser le vélo lorsque les conditions s'y prêtent. Il faut arrêter de chercher des excuses et enfin se décider à agir! ■

Patrick Zellweger est un ancien stagiaire de l'ATE Suisse.



**Building the Cycling City** (en anglais), Melissa Bruntlett et Chris Bruntlett, Island Press, 2018.

# L'infrastructure cycliste à la loupe

Une fois depuis l'ouest, une fois depuis l'est: notre rédacteur et notre rédactrice ont rallié Berne à vélo à l'occasion de la grève nationale pour le climat, cet automne. Après plusieurs jours en selle, ils dressent ce constat: le réseau cyclable est perfectible, surtout dans certains cantons.

## Lausanne-Berne

Sur une place de Lausanne, notre groupe se prépare au départ. Nous allons rouler ensemble jusqu'à Berne, avec une nuitée dans les alentours de Morat (FR), pour rejoindre la manifestation nationale pour le climat.

Notre première étape nous mène jusqu'à Yverdon (VD), nous suivons donc la route vélo numéro 22. Si les panneaux signalétiques sont bien présents, les aménagements cyclables restent concentrés dans les villages. Heureusement, le trafic est limité sur ces routes de campagne, et mis à part pour quelques automobilistes, la distance de dépassement d'1,5 mètres commence à entrer dans les esprits.

### Goudron, gravier et chemin de terre

Nous retrouvons un autre groupe de cyclistes à Yverdon et longeons ensuite la réserve naturelle de Champ-Pittet sur une piste cyclable à côté de la route principale. Les panneaux «Cédez le passage» (photo ci-contre) pour les cyclistes sont les bienvenus afin d'avertir les adeptes de la petite reine de potentiels dangers. Depuis Yvonand (VD), le chemin est bien

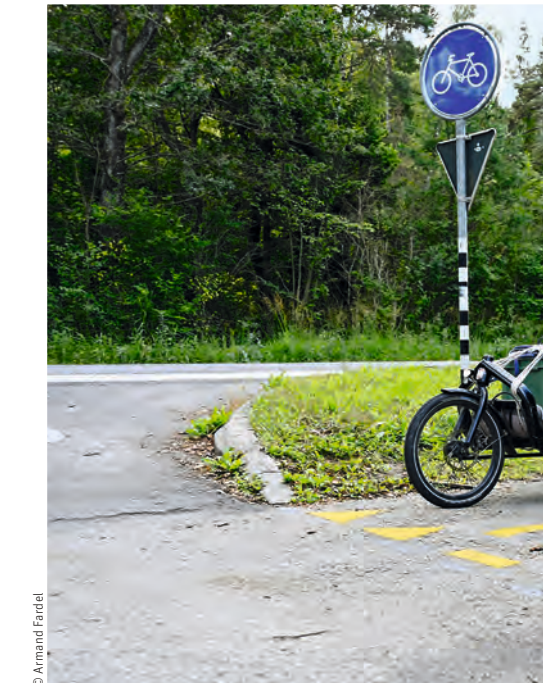
signalé, mais nos pneus sont plus sollicités; la route alterne entre goudron, terre et gravier.

Il en est ainsi jusqu'à Portalban (FR), au bord du lac de Neuchâtel, où nous attend une belle et raide montée. Notre grand groupe prend la priorité sur les voitures et nous pouvons circuler en toute sécurité. Mais en plus petit groupe, la répartition de la place entre cyclistes et automobilistes sur cette route est certainement plus problématique.

En atteignant les rives du lac de Morat, nous retrouvons plus de circulation, et une belle voie partagée à côté de la route entre Bellerive (VD) et Faoug (VD). Très vite, Morat est atteinte. Puis, le trajet jusqu'à Kerzers (FR) se fait sur des routes de campagne. Les panneaux SuisseMobile – nous roulons actuellement sur la route 44 – sont faciles à trouver, mais les pistes cyclables restent rares.

### La force du nombre

Une fois à Kerzers, on constate que les panneaux indicateurs pour rejoindre Berne ne sont pas cohérents, et il est facile de s'égarer. Mais qu'importe, le groupe de plus de 250 cyclistes s'engage sur la route et les voitures doivent doré-

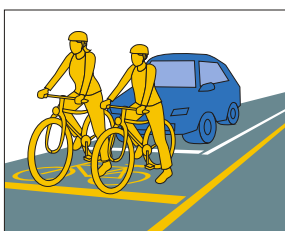


© Armand Fardel

navant se plier au plus grand nombre.

En approchant de feu la centrale nucléaire de Mühleberg (BE), notre groupe crée un énorme embouteillage sur un passage étroit et escarpé où nous devons pousser les vélos. Pour les bicyclettes chargées de bagages, l'entraide est la bienvenue.

L'obstacle passé, nous continuons sur les chemins de graviers dans de jolis paysages. L'entrée dans la Capitale par l'ouest se fait par une magnifique voie partagée dans la «Grosser Bremgartenwald». Les pistes cyclables dans la ville sont bien indiquées et récentes. C'est assurément une raison qui explique la grande quantité de cyclistes en ville! ■



### Bande cyclable élargie

La bande cyclable élargie est aussi nommée sas pour cyclistes. Les cyclistes s'alignent devant la première voiture au feu rouge et partent en premier au feu vert.

Armand Fardel est un utilisateur quotidien de la petite reine, combinée au train, pour aller travailler, pour les loisirs et pour voyager. Habitant de Bex, il est ingénieur en énergies renouvelables et co-fondateur de Roule & Voyage – service de location de matériel de cyclotourisme.





La place manque sur la Feldstrasse à Zurich.



© Cristina Bitschnau-Kappeler

Un plaisir: la voie réservée qui traverse la réserve naturelle de Champ-Pittet, près d'Yverdon-les-Bains.

## Appenzell-Berne

Notre trajet débute à Wasserauen (AI). En Appenzell, nos vélos semblent aussi malvenus sur les routes que sur les chemins de randonnée. Et si la vue sur les collines vallonnées est idyllique, les voitures sont désagréablement proches quand elles nous doublent. Leur vitesse nous oblige à dévier sur les trottoirs, tant les routes sont étroites et les bandes cyclables rares.

### Partout des obstacles...

À St-Gall, la situation n'est pas plus réjouissante. En quittant la ville vers sa périphérie, nous relevons plusieurs cas emblématiques d'une politique cycliste peu cohérente, et à la traîne – à l'image de cette voie cyclable rapide qui n'existe que sur le papier.

À travers les quartiers, les routes principales et le long du fluve, notre trajet est parfois cahoteux. Pour gagner Winterthour (ZH), nous avons le choix:

éprouver nos vélos sur un chemin de gravier, voire de terre, ou éprouver nos nerfs en plein trafic motorisé. Et pourtant, les espaces de stationnements vélos sont pris d'assaut, à la gare: ici, on aime pédaler!

En quête d'un parcours direct pour Zurich, nous croisons la route du trafic poids lourds. Même la ville de Zurich est loin d'avoir un réseau cyclable continu. Notre trajet est pourtant plus agréable qu'à St-Gall car les aménagements ralentissent le flux des voitures. Pour les personnes qui roulent à bonne allure, la cohabitation avec les autres usagères et usagers de la route est tout à fait sup-

portable. Et les cyclistes sont clairement priorisés à certains endroits – par exemple au feu vélo du carrefour de la Hardstrasse/Bullingerstrasse.

### Pour une voie cyclable suisse

Visiblement, elles n'existent pas (encore), les voies directes et rapides. Le trajet qui nous mène à Berne (BE) emprunte régulièrement des chemins accidentés. Ils longent joliment le fluve avant de s'abîmer dans des rues congestionnées par le trafic des heures de pointe.

C'est précisément sur ce dernier tronçon que j'espérais une voie continue, sûre et rapide. Une sorte de piste cyclable séparée, qui ne croise pas de voies motorisées et soit exclusivement réservée aux cyclistes. Des voies où l'on sait à quoi s'en tenir, sans devoir trop les chercher. En voiture, personne n'a de prime abord à se poser la question de savoir si un 4x4 pourrait être nécessaire pour aller à la capitale. Les voies cyclables doivent être pratiques même avec une remorque ou un vélo de ville.

Triste constat: soit l'on opte pour les voies cyclables officielles quitte à envisager détours et inconfort – sans oublier la cohabitation avec les piétonnes et les piétons –, soit on choisit la route en acceptant les dangers du voisinage avec les voitures et les poids lourds. On le constate avec regret: le vélo n'est toujours pas pris au sérieux comme un moyen de transport, mais seulement comme un outil de loisirs. ■

Cristina Bitschnau-Kappeler est responsable de la section ATE SG/AI/AR. Elle circule presque quotidiennement à vélo, dans les agglomérations de St-Gall et de Zurich en principe.

### Voie express vélo

Voie rapide pour les vélos sur le modèle de l'autoroute: liaison directe rapide, sens de circulation séparés, sans croisement et réservée aux vélos – vélo de course, vélo électrique rapide, vélo cargo et vélo avec remorque.





# Encourager le vélo utilitaire

Par Camille Marion

Qu'est-ce qui pousse des milliers de pendulaires à se rendre à vélo au travail? Une récente enquête suisse débouche sur un ouvrage qui devrait inspirer les cyclistes comme le monde politique.



© Sam Buchli

Se rendre au travail à vélo offre un sentiment de liberté, pour autant que l'infrastructure s'y prête.

Le terme «vélo utilitaire» désigne la pratique du deux-roues comme moyen de transport – par opposition au vélo de loisir. Pour comprendre les comportements des cyclistes et leurs aspirations, des chercheurs suisses ont interrogé les participantes et participants à l'action nationale Bike to work.

Cette dernière invite les employé·es des entreprises participantes à se rendre au travail à vélo pendant un mois ou deux, sous la forme d'un challenge en équipe. L'action se veut incitative et positive afin d'encourager la pratique du vélo sur le chemin du travail.

En travaillant avec ce vaste échantillon de cyclistes pendulaires, les chercheurs ont pu dresser un portrait général de la pratique du vélo utilitaire en Suisse. Ils soulignent ainsi la variété des usages selon les besoins, les compétences et les craintes de chaque cycliste.

## Sécurité et crédibilité

Sur leur vélo, les cyclistes sont directement en contact avec leur environnement. C'est de ce point que découlent la plupart des obstacles à la pratique du vélo. L'absence d'habitacle comme protection autour du cycliste amoindrit son sentiment de sécurité et la perception des autres – en particulier les automobilistes – à son égard.

En moyenne, une personne sur sept ne se sent pas en sécurité lorsqu'elle circule à vélo dans le trafic. Pour y remédier, les participantes et participants revendiquent davantage d'itinéraires vélo séparés du trafic. On déplore que, de manière générale, les réseaux de mobilité suisses soient pensés pour la voiture. Les itinéraires cyclables existent, mais ils sont avant tout adaptés au vélo de loisir. Les pendulaires réclament des options sûres, rapides, directes et continues – seule façon d'offrir une alternative crédible à la voiture.

## Pourquoi pédalons-nous?

Les motivations sont à la fois personnelles et liées au contexte. Les pendulaires qui optent pour le vélo évoquent avant tout le plaisir que ce moyen de transport leur procure; moins de bouchon, plus de liberté et un sentiment de bien-être qui permet de commencer la journée du bon pied. La possibilité de profiter d'un trajet pour faire du sport est également un point positif relevé par une majorité des personnes interrogées.

L'argument environnemental et l'aspect militant de la pratique du vélo font également partie des motivations des cyclistes.

## Des initiatives positives

En organisant des actions incitatives comme Bike to work, les collectivités engagées donnent une impulsion profitable à la pratique du vélo.

L'expérience et le retour des participantes et participants permettent de mettre en évidence des pistes concrètes pour favoriser le deux-roues. Leur témoignage contribue à l'élaboration de la mobilité de demain. Des modèles que l'ATE et d'autres organisations s'engagent à transposer sur le plan politique. ■



## Stationnement pour vélos

Il faut assez de places de stationnement centrales et couvertes en règle générale et plus d'infrastructures, surtout dans les gares, les écoles, près des commerces: obligation d'aménager des places de stationnement pour les vélos (non pour les voitures)!

## Au sujet de l'étude

Le livre «Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse» est disponible en version imprimée, sur commande, ou gratuitement au format PDF.

Informations:

[www.alphil.com](http://www.alphil.com)





# Une offensive vélo concertée

Par Stéphanie Penher

La pratique du vélo doit devenir plus attractive. Trois exemples concrets montrent que pour chacune des mesures envisagées, une pesée des intérêts s'impose afin que la promotion du vélo ne se fasse pas au détriment des personnes les plus vulnérables sur la chaussée.

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'arrêté vélo, l'ATE demande l'application d'une politique offensive en faveur de la pratique du vélo. Pour la rendre sûre et attractive, des adaptations d'infrastructures et des campagnes d'informations sont indispensables. Il est crucial à cet égard, et avant toute mesure, de peser consciencieusement les intérêts de chaque groupe concerné – et en particulier ceux des plus vulnérables.

La règle adoptée par la ville de Bâle voici quelques années illustre bien la démarche: au feu rouge des carrefours, les cyclistes ont le droit – à certains endroits – de continuer pour s'engager dans la rue à droite. Cette mesure simple rend les déplacements à vélo plus attractifs – sans dispenser les cyclistes d'accorder la priorité aux passages piétons.

## Utile mais aussi néfaste

L'aménagement d'une rampe entre route et trottoir dans le canton de Soleure montre qu'une amélioration pour certaines personnes peut se transformer en aggravation pour d'autres. Mais dans l'exemple qui nous intéresse, la rampe – qui a pour but de faciliter le passage de la route au trottoir – est assortie d'un seuil de quelques centimètres de haut. Il oblige les cyclistes à freiner fortement et à l'aborder dans un angle défavorable pour éviter de chuter. Cette situation a interpellé la section soleuroise de l'ATE: les réactions de plusieurs membres l'ont incitée à faire part de ses préoccupations

à l'Office des travaux publics de Soleure. Alors que les médias s'emparaient de l'affaire du «seuil assassin», des entretiens et des consultations étaient menés pour trouver une solution.

S'il est certain que pour les cyclistes et pour toutes les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant ou en microvéhicule électrique il est préférable que le passage du trottoir à la route se fasse en douceur, il en va tout autrement pour les personnes malvoyantes, qui doivent pouvoir reconnaître tactilement l'endroit pour se situer. L'histoire prouve que le dialogue et une prise en considération des intérêts de chacun et chacune sont nécessaires pour parvenir à une solution équilibrée.

## À y regarder de plus près

Toute mesure qui privilégie la pratique du vélo n'est pas forcément judicieuse. Actuellement, le Conseil fédéral envisage d'autoriser les enfants jusqu'à douze ans à rouler à vélo sur le trottoir. Ce qui paraît être un gain de sécurité pour les enfants se révèle, à y regarder de plus près, contre-productif.

Pour des enfants à vélo, le trottoir peut être une zone à hauts risques: la

personne qui sort sa voiture du garage ne s'attend pas à une circulation rapide sur le trottoir ou ne peut pas apercevoir l'enfant à temps. En outre, ouvrir le trottoir aux cyclistes recèle un potentiel de conflits: nombre de personnes âgées ou malvoyantes redoutent les mouvements d'enfants à vélo sur leur passage.

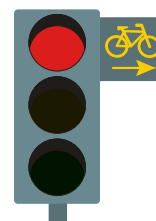
C'est pourquoi l'ATE privilégie une ouverture restreinte, pour les enfants jusqu'à huit ans. Il est plus profitable encore, avec l'aide des parents, de donner aux enfants l'occasion et l'espace approprié pour s'exercer et de les sensibiliser pour qu'ils adoptent le comportement adéquat.

Mais laisser rouler des enfants plus âgés sur le trottoir ne change rien au problème de fond. L'infrastructure vélo est insuffisante. Il faut une politique offensive en faveur du vélo pour que les enfants et les jeunes puissent s'en servir en sécurité. ■

Stéphanie Penher est responsable du domaine Politique des transports et communication à l'ATE Suisse et pratique le vélo avec son fils de huit ans.

## Tourner

Les feux et le passage au vert anticipé pour les cyclistes qui tournent augmentent la sécurité. À certains endroits, les cyclistes pourront tourner à droite au feu rouge.







Jura

## Des actions dans tout le canton

**L'ATE Jura s'engage pour l'organisation de plusieurs événements ainsi que dans les discussions menées dans le canton au sujet de la mobilité.**

Du côté de Delémont, la section jurassienne de l'ATE va participer de façon active au projet de développement Gare Sud afin de faire de ce nouveau quartier un modèle de développement pour la mobilité douce et la résilience au changement climatique. Dans ce cadre, nous allons aussi nous préoccuper d'enfin résoudre le problème du bruit à la Route de la Communance à la satisfaction des habitantes et habitants de ce quartier, qui luttent depuis bientôt six ans sans beaucoup de résultats.

À Boncourt, la collaboration avec la commune pour l'évaluation d'une offre de transports publics va bon train. Le partage d'informations et une réflexion commune sont les premières étapes de cette collaboration. L'ATE Jura veut être proche des réalités du terrain et apporter son expertise dans une approche coopérative et pragmatique. Dans chaque commune, les membres de l'ATE Jura peuvent faire des propositions d'idées novatrices et pertinentes pour l'environnement et la mobilité.

### Faire vivre la ligne Bienne – Belfort

Cette ligne a encore de la peine à trouver son public, en particulier les travailleur-euses et les écolier-ères côté français. Un organe de gouvernance franco-suisse a été mis sur pied en décembre 2019 afin d'améliorer cette situation. L'ATE Jura y participe et essaie d'apporter des solutions innovantes. Nous voulons par exemple faire des lectures dans les trains pour le week-end du Salon littéraire à Delle les 9 et 10 mai 2020.

### Semaine européenne de la mobilité

Du 16 au 22 septembre 2020 se déroulera la semaine européenne

de la mobilité. La commune de Delémont a réuni des protagonistes de la mobilité, dont l'ATE Jura, pour participer à son organisation. Les contours de cette action dont le thème est «Mobilité zéro-émission pour tous» ont été définis. L'ATE Jura y prendra une part active en mettant l'accent sur les opportunités des déplacements à vélo et à pied. Bien que Delémont soit l'épicentre de cette action dans le Jura, l'ATE Jura étudie la possibilité d'impliquer les Franches-Montagnes et l'Ajoie, notamment en soutenant l'action nationale «Cyclomania».

Jean-Marc Comment et

Vincent Chapuis, Président et Secrétaire général de l'ATE Jura



Berne

## GRUPE RÉGIONAL BIENNE

### AGGLOlac crée de nouveaux problèmes de circulation

**L'ancien site de l'Expo.02 à Nidau est la dernière grande zone d'expansion du «Stedtli» au bord du lac de Bienne. On discute de son avenir depuis bientôt 20 ans. Le projet AGGLOlac est désormais prêt. Il prévoit un nouveau quartier densément bâti et un réaménagement complet des rives du lac.**

La zone jouit d'une position centrale et est très bien desservie. À cela s'ajoute la proximité de la gare et la desserte par une nouvelle ligne de bus. Toutes les conditions pour un quartier sans voitures sont réunies. Toutefois, environ 0,7 places de stationnement par appartement sont prévues. L'expertise en matière de transports, qui a été réalisée

dans le cadre du projet, montre en outre que le trafic généré surchargerait plus particulièrement la Place Guido Müller. La seule manière d'éviter cette situation serait d'augmenter la part modale des transports publics et de la mobilité douce. Mais au lieu de contribuer à résoudre le problème de circulation, AGGLOlac l'aggrave.

AGGLOlac est bien sûr un projet visant à développer l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti. Cependant, la réduction du trafic constitue un objectif central de la densification. La planification actuelle a l'effet inverse: le trafic augmente. De surcroît, les 100 places de parc en surface prévues sur le port de Barge sont particulièrement dérangeantes..

### GURZELENplus montre l'exemple

Le projet de construction du Groupement des investisseurs d'utilité publique GURZELENplus à Bienne montre que l'on peut faire autrement. Sur le terrain de l'ancien stade de football de la Gurzelen ainsi que la place du même nom, il propose un quartier d'habitation avec des espaces à usage commercial et communautaire qui permet un juste équilibre économique, social et écologique.

Les votations sur AGGLOlac et le contrat de droit de superficie avec GURZELENplus auront probablement lieu en même temps, le 28 juin. Deux projets urbanistiques on ne peut plus différens.

Urs Scheuss,

Groupement régional Bienne

## Contact

**FR:** [www.ate-fr.ch](http://www.ate-fr.ch)  
Tél. 026 422 29 74

**GE:** [www.ate-ge.ch](http://www.ate-ge.ch)  
Tél. 022 734 70 64

**JU:** [info@ate-ju.ch](mailto:info@ate-ju.ch)  
Tél. 079 345 01 81

**NE:** [www.ate-ne.ch](http://www.ate-ne.ch)  
Tél. 032 724 28 28

**VS:** [www.ate-vs.ch](http://www.ate-vs.ch)  
Tél. 024 463 24 32

**VD:** [www.ate-vd.ch](http://www.ate-vd.ch)  
Tél. 021 323 54 11

**Groupe régional Bienne**  
[www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch)  
Tél. 032 341 75 34

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



## Et si on repensait l'autoroute?

La conférence organisée par l'ATE Vaud le 25 février dernier a rassemblé plus de 150 personnes ainsi que des professeurs et des politiques qui ont discuté des possibilités de conversion de l'autoroute urbaine de l'Ouest lausannois.

L'Ouest lausannois est traversé par l'autoroute A1a Crissier-Maladière: un tronçon en cul-de-sac qui canalise un important flux de voitures directement en ville. Premier tronçon d'autoroute inauguré en Suisse à l'occasion de l'Exposition nationale de 1964, le plan original prévoyait que l'autoroute traverse le sud de Lausanne par le bord du lac, idée abandonnée déjà dans les années 1980. Aujourd'hui, il existe un important projet de l'OFROU qui prévoit trois grandes bretelles autoroutières sur ce tronçon: une fuite en avant qui empêcherait tout projet de déclassement.

L'ATE Vaud demande depuis de nombreuses années une transformation de ce tronçon en bou-

levard urbain, afin de réduire les nuisances sonores et la pollution de l'air, de permettre un développement urbain cohérent de l'Ouest lausannois (aujourd'hui coupé en deux), ainsi que d'ouvrir cet important axe aux transports publics, aux vélos et aux piétons.

### Des idées d'avenir

La conférence «Et si on repensait l'autoroute» a été l'occasion pour le public de prendre connaissance des nombreuses recherches de l'UNIL, de l'EPFL et du monde professionnel, qui mettent toutes en lumière les problèmes générés par l'autoroute et les alternatives qui existent.

La table ronde composée notamment du directeur de

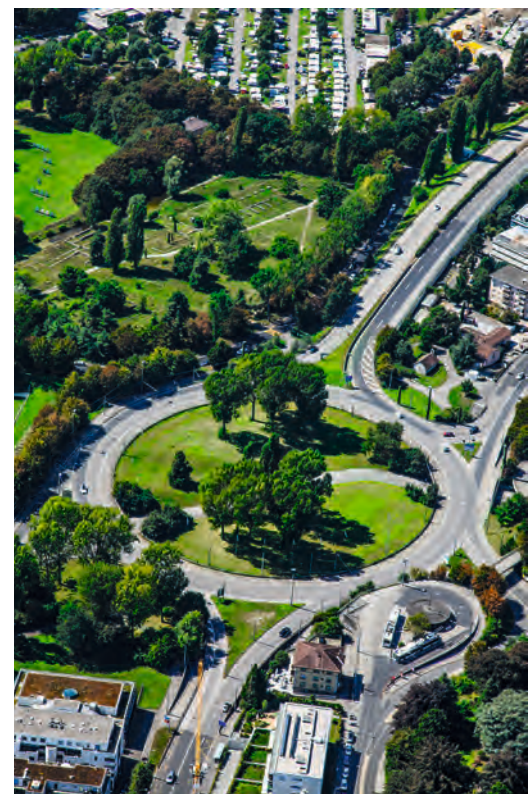
l'OFROU Jürg Röhliberger et de la présidente du Conseil d'État vaudois Nuria Gorrite a tempéré les espoirs d'une transformation radicale, arguant que l'autoroute réduirait au final le nombre de véhicules en ville, mais a laissé la porte ouverte à une revue à la baisse du projet de nouvelles jonctions, voire à une éventuelle requalification du tronçon.

Un public nombreux et engagé a montré le grand intérêt que cette question suscite parmi la population. Forte de ce succès, l'ATE Vaud va continuer à défendre un projet impératif pour l'agglomération lausannoise, notamment en le portant au niveau politique.

José Ibarra,

Membre du comité de l'ATE Vaud

Le rond-point de la Maladière, cul-de-sac de l'autoroute A1a dans l'agglomération.



## Nouvelles infrastructures routières et mobilité de demain

Dans le canton de Fribourg, les routes de contournement et de liaison sont malheureusement encore à l'honneur. La section fribourgeoise de l'ATE s'engage pour qu'une réflexion soit menée sur la nécessité de ces routes.

Celles qui concernent l'agglomération de Fribourg étaient déjà citées dans le plan d'agglomération de première génération (PA1), notamment la route Marly-Matran et les contournements de Belfaux et de Guin. Pour rappel, l'efficacité du PA1 n'avait pas été jugée suffisante pour obtenir un cofinancement de la Confédération. Et en même temps, les responsables politiques et administratifs concernés veulent – onze ans et deux plans d'agglomération qui visent le transfert modal plus tard – investir du temps, de l'énergie, de l'argent public et des ressources naturelles dans ces projets routiers.

Les projets prioritaires dans le canton sont: 1) la liaison Birch-Luggiwil, un dossier mené par l'Office fédéral des routes (OFROU) pour lequel nous avons, après plus de deux ans de procédure, découvert avec effroi 14 variantes qui prouvent que la première est la meilleure. 2) la liaison Marly-Matran qui devrait décharger le pont de Pérolles. Pourtant, d'après les derniers chiffres à disposition (2015), le trafic y diminue. 3) les routes de contournement de Romont, Kerzers et Prez-vers-Noréaz.

L'ATE Fribourg a annoncé par voie de presse en 2019 qu'elle



allait s'opposer à toutes les voies d'évitement lors des mises à l'enquête. Elle a déjà deux procédures en cours contre l'OFROU pour la liaison Birch-Luggiwil et la Jonction de Matran.

Sur le pont de Pérolles, le trafic est apaisé en raison du Coronavirus. Mais dans le canton, les projets routiers fleurissent.

Fribourg





**Pour l'avenir**

L'urgence sanitaire actuelle ne doit pas nous faire oublier l'urgence climatique. Cette urgence est flagrante dans tous les domaines mais pour la mobilité, les dégâts immédiats sur les populations concernées sont prouvés: pollution de l'air, bruit, stress et manque d'activité physique. Pourtant, l'es-

pace dédié aux voitures ne flanchit pas. Nous devons clarifier nos attentes vis-à-vis des entreprises qui construisent et développent nos moyens de transport. Ceci n'est possible que si nous osons imaginer la mobilité idéale de demain: quels flux, quel-les usager-ères, quels moyens de transport et avec quelle énergie.

Celle-ci doit être sobre, partagée, non polluante et efficiente en termes d'énergie mais aussi d'utilisation des ressources (sol, métaux rares). Elle doit favoriser la santé en offrant un environnement de vie pur et encourager le mouvement et le bien vivre ensemble. Pour l'instant, il est avéré que les avancées technolo-

giques ne vont pas dans la bonne direction et la construction de nouvelles infrastructures routières ne peut qu'aggraver ce phénomène.

Prisca Vythelingum  
Secrétaire générale, ATE Fribourg



Neuchâtel

## Transports publics électriques: les choix

**La plupart des compagnies de transports publics, dont transN dans le canton de Neuchâtel, affirme vouloir passer à l'électrique lors du renouvellement de leurs flottes de bus et donc renoncer aux bus diesel. L'ATE-NE salue tout particulièrement cette décision.**



Les trolleybus zurichois sont des exemples dont devrait s'inspirer le canton de Neuchâtel.

Plusieurs systèmes de bus électriques sont possibles et le choix est un enjeu majeur tant sur le plan technique que financier. Trois systèmes sont à considérer: le trolleybus à batterie, le bus électrique avec recharge rapide à certains arrêts et le bus électrique qui ne se recharge que la nuit au dépôt.

**Les bus électriques**

Pour cette dernière catégorie, il est nécessaire de disposer au dépôt d'un nombre d'installations de recharge équivalent au nombre de bus. La recharge est lente, la puissance nécessaire par station est très moyenne, donc le coût de la station de recharge n'est pas trop

élevé. Par contre, le bus doit disposer d'une très grosse batterie, ce qui le rend très cher à l'achat. Sa performance est amoindrie car il doit transporter ce poids important et limiter le nombre de passagers. Ce type de bus est en outre peu écologique, car le démantèlement des batteries (qu'il faudra changer trois fois durant la durée de vie du bus) est un véritable problème du fait de leur taille.

Pour les bus électriques à recharge rapide à certains arrêts ou aux terminus, les batteries sont de taille réduite et relativement bon marché, ce qui fait que ces véhicules sont moins chers que les précédents. Par contre,

les stations de recharge rapide nécessitent des puissances considérables et coûtent cher. Cette recharge rapide aux arrêts entraîne des pointes de consommation difficiles à gérer pour toute installation de distribution de courant. L'exemple de Genève montre que le coût s'élève à plus de 800 000 francs par kilomètre uniquement pour l'infrastructure. Ce n'est pas très différent de l'installation de lignes aériennes de contact pour trolleybus, estimée à un million de francs par kilomètre.

**Les avantages du trolleybus**

Les trolleybus à batterie offrent aujourd'hui une grande souplesse d'utilisation en cas de manifestations et permettent également de prolonger des lignes sans devoir électrifier les tronçons supplémentaires. Ils sont capables de percher et dépercher automatiquement et de rouler sur plusieurs kilomètres sans les perches. Ces véhicules sont directement compatibles avec les lignes aériennes existantes, dans les localités qui en possèdent. Si les batteries sont assez semblables à celles des bus, la grande différence est que celles-ci sont rechargées partout où le véhicule roule perché aux lignes aériennes. Contrairement au bus et à ses pointes de consommation,

le trolleybus a l'avantage de lisser les courbes de consommation.

**Une solution pour le canton**

Si une ville possède un réseau de lignes de contact aériennes – comme c'est le cas de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds –, la solution du trolleybus à batterie est très certainement la moins coûteuse puisque la dépense pour le renouvellement de la flotte portera uniquement sur les véhicules et non sur l'infrastructure. Cette solution a fait ses preuves à Zurich (qui faisait figure de pionnier en 2017) puis à Berne, Lucerne, Bienne, Fribourg, Vevey-Montreux et Lausanne.

Dans le canton de Neuchâtel, la décision concernant le type de véhicule doit bientôt avoir lieu, car il faut remplacer une partie de la flotte de transN d'ici 2024. Il est dès lors incompréhensible de proposer, comme le font certains, le démantèlement des lignes de contact aériennes existantes, en l'état actuel des choses.

Retenons enfin que si certains pensent encore diesel, le rendement énergétique des véhicules électriques est globalement d'environ 90%, contre 40% pour les véhicules thermiques.

Christian Piguet,  
Co-président ATE-NE



## Un plan piéton pour Genève

Genève



**Petite question piège: de quand date le dernier plan piéton de la ville de Genève? C'est normal que vous ne vous en rappeliez pas, la dernière mouture a été publiée en 2004! L'ATE Genève dénonce cette situation et publie son propre plan piéton. Elle veut ainsi relancer la thématique au niveau communal et cantonal pour la prochaine législature.**



Design © Yann Rubin

La ville de Genève est un territoire idéal pour la promotion de la marche. Pourtant, depuis de nombreuses années cette dernière est le parent pauvre des politiques publiques genevoises. Le plan piéton datant de 2004 n'a été réalisé que très partiellement. Pourtant, les avantages d'une piétonnisation

large ne sont plus à démontrer, que ce soit en termes de réduction de la pollution sonore et environnementale, de la promotion d'un mode de déplacement sain ou l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers.

Pour relancer cette thématique, l'ATE Genève a travaillé plusieurs mois sur la conception d'un plan piéton. Un plan qui se veut pragmatique et réalisable, en tenant compte des infrastructures déjà présentes et des spécificités genevoises comme la nécessité de compenser les places de stationnement. L'ATE veut, avec ce plan, permettre de réfléchir différemment à notre façon de nous mouvoir et de concevoir la ville, aujourd'hui premièrement dévolue aux voitures.

Ce plan se base sur les trajectoires déjà existantes et vise à former des traversantes piétonnes, permettant de relier les quartiers périphériques (et les autres communes) au centre-ville. L'objectif? Faire que chaque Genevois-e puisse se rendre facilement de son logement à son travail ou à ses lieux de loisirs et d'achats. Une façon différente mais efficace de se déplacer en ville. Ce plan a aussi été pensé pour permettre un accès facilité aux transports publics et ainsi relier les principales gares sises sur le territoire genevois, pour pouvoir combiner marche et transports publics quand il est nécessaire de parcourir de plus grandes distances.

Le travail effectué par l'ATE a comme principal objectif de

(r)éveiller nos politiques aux bienfaits de la marche et aux avantages de la favoriser en ville. Aujourd'hui, il manque une politique de mobilité durable de grande ampleur au niveau de la ville et de l'agglomération. Une façon efficace de baisser la pollution atmosphérique et sonore en ville de Genève, mais aussi de créer des nouvelles centralités de quartier, dévolues à la rencontre, aux échanges et à la vie de quartier plutôt qu'à la voiture.

Intéressé-e par la thématique? Notre groupe thématique «Mobilité douce» va suivre le projet pendant toute cette année, n'hésitez pas à le rejoindre en envoyant un mail à [info@ate-ge.ch](mailto:info@ate-ge.ch).

Alice Genoud,  
Coordinatrice ATE Genève

Le plan est téléchargeable sur notre site internet: [www.ate-ge.ch](http://www.ate-ge.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](http://www.levante.li)

**Appartement douillet, 3 pièces, dans ferme au Locle/NE.** Randonnées, vélo, etc. [www.crozot.ch](http://www.crozot.ch) / Tél. 079 924 35 43

**Tessin proche Lugano, 1½ p.** Pelouse, pergola, place grillades, sauna avec douche dehors. Familles: chambre suppl. possible T 076 462 81 86 - [www.casa-cagiallo.ch](http://www.casa-cagiallo.ch)

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

**Appartement neuf 3.5 pièces** avec salon de jardin dans la vallée de Verzasca Tél: 079 746 53 85

**Charmant chalet en Val d'Hérens** terrasse, jardin, soleil, vue, silence. A louer à la semaine 6-8 pers. Que du bonheur! 076 373 83 10

Vacances dans la **vallée de Onsernone** - Baignade dans la rivière de montagne Isorno. **Deux maisons rustiques** à louer dans un hameau sans voiture. [www.mosogno-sotto.ch](http://www.mosogno-sotto.ch)

**Aletsch/Belalp, App.** pour 6 pers. Vue fantastique, moderne, lumineux [www.bergdohle-attika.brig-belalp.ch](http://www.bergdohle-attika.brig-belalp.ch)

### VACANCES À L'ÉTRANGER

**Appartement 3 pièces à Collioure (Roussillon, F).** Pour 4-6 p., adapté aux enfants. Vue sur la mer. Idéal au printemps et en automne. Randonnée, vélo, baignade (été/automne). Près des transports en commun. Tél. 031 735 50 36 Mail: [marianne.haeni@gmx.ch](mailto:marianne.haeni@gmx.ch)

**CINQUE TERRE, Manarola;** Côte 50m, maison pittoresque de 4 pièces, terrasse sur le toit, 6 lits, à partir de 1040 Fr./sem. tél. 052 242 62 30, [www.manarola.ch](http://www.manarola.ch)

**Lac d'Orta, Italie:** farniente, rando, dolce vita, appartement vacances privés pour 2-6 personnes, de 290-660 €/semaine, non fumeurs, chiens bienvenus. Tél. 079 208 9 802; [www.ortasee.info](http://www.ortasee.info)

**Provence/Côte d'Azur:** magnifique MdV, merveilleusement située! 077 414 1191 [www.airbnb.ch/rooms/21762372](http://www.airbnb.ch/rooms/21762372)

**GR Peloponnes, Koroni:** maison de vacances soignée, direct à la mer, nature et silence. Tél. 041 811 51 16 - [www.koroni.ch](http://www.koroni.ch)

### LOGEMENT

A vendre. **Koroni, Péloponnèse (GR).** Maison traditionnelle 1 pièce, sdb, cuisine, terrasse, jardin verger, 3 min. à pied d'une gr. plage naturelle. Prix attractif. [anne-marie.krauss@citycable.ch](mailto:anne-marie.krauss@citycable.ch)

### PETITES ANNONCES

**www.kleintierstaele.ch**

Élever des cochons d'Inde et des lapins en toute bonne conscience!

Respectueuse de l'animal - produits socialement.

[kleintierstaele.ch](http://kleintierstaele.ch)



## Les vélos durables en bambou de my Boo



L'entreprise sociale et solidaire my Boo, à Kiel, propose depuis 2012 des vélos à cadre en bambou, produits dans des conditions équitables dans le cadre d'un projet social au Ghana. Le cadre de ces vélos est leur pièce maîtresse. Les qualités naturelles du bambou font en effet de ce matériau une ressource idéale: stable comme l'acier, légère comme l'aluminium, confortable comme le carbone. Ces atouts naturels sont associés à des équipements de marque. My Boo propose aussi bien des cycles courants pour la ville ou la campagne que des vélos de randonnée, tous terrains ou de courses, et même des modèles électriques en bambou pour hommes et pour femmes, réalisés en 80 heures d'un travail soigné dans sa manufacture en Allemagne.

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

10% de rabais sur tous les vélos en bambou de my Boo.

**Commander:** sur [www.my-boo.de](http://www.my-boo.de) directement ou chez les revendeurs suisses spécialisés listés ici: [www.my-boo.de/haendler.html](http://www.my-boo.de/haendler.html). Indiquer le code «VCSmyBoo». Offre valable jusqu'au 30 juin 2020.

## Prendre le temps de souffler à Bivio (GR)

Plein de charme et d'une atmosphère unique, l'hôtel Post vous accueille dans le village de montagne de Bivio, situé dans le parc naturel d'Ela. Avec ses chambres fraîchement rénovées, cet hôtel trois étoiles s'appuie sur 200 ans d'une riche expérience hôtelière.

L'hôtel Post est connu pour son excellente cuisine basée sur des produits locaux et des vins exclusifs. Et Bivio offre une situation idéale pour randonner dans la superbe région des cols du Julier et du Septimer. Promenades tranquilles, vastes randonnées ou exigeantes marches en montagne, chacun y trouvera son compte.

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

Offre pour les membres de l'ATE: 4 nuits au prix de 3, en demi-pension, pour Fr. 399.- par personne en chambre double dans le bâtiment principal, ou Fr. 465.- par personne en chambre double à Chesa Lanz (supplément pour chambre individuelle: Fr. 15.-). L'offre est valable du 12 juin au 25 octobre 2020.

**Commander:** directement à l'hôtel avec la mention «Offre pour membres ATE».





## Les sacoches VAUDE pour le transport en e-bike

Avec ces sacoches spécialement conçues pour les vélos électriques, penduler est encore plus simple. La eBack Single pour roue arrière (photo) offre, outre un espace pour ordinateur portable et batterie de réserve, suffisamment de place pour transporter les vêtements de rechange. Grâce au système de fixation robuste et verrouillable, tous vos outils de travail arrivent à bon port, même à grande vitesse.

Pour une randonnée d'envergure, la généreuse sacoche pour porte-bagages eSilkroad Plus s'impose. Elle accueille matériel et provisions: un pique-nique même conséquent et les habits de rechange trouveront largement place dans le compartiment supérieur à fermeture éclair et les deux espaces latéraux.

Ces sacoches sont fabriquées en PET recyclé, suivant les normes Green Shape. Les poches hydrofuges sont exemptes de PFC.

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** La eBack Single coûte Fr. 119.90 au lieu de Fr. 149.90 et la eSilkroad Plus est au prix de Fr. 139.90 au lieu de 179.90. Ces deux sacoches existent en orange ou en noir. L'offre est valable jusqu'au 31 mai 2020 (dans la limite des stocks disponibles).

**Commander:** sur [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch) ou par téléphone au 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal), en indiquant le code Velo20.



## La Route Verte



De Schaffhouse à Genève en vélo électrique à travers six parcs naturels régionaux. Tout au long des sept étapes de La Route Verte, vous suivez les courbes douces des montagnes jurassiennes et faites le plein d'énergie dans une nature calme et ressourçante. Vous pédalez au cœur des plus beaux paysages de l'Arc jurassien et découvrez les nombreux trésors des parcs régionaux. Pour une semaine de vacances au vert, pour un week-end entre amis ou même pour une excursion journalière, La Route Verte vous propose une expérience unique et inoubliable!

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** bénéficiez de Fr. 15.- de rabais sur la location d'un vélo électrique (tarif normal) pour une journée dans les stations Rent a Bike suivantes: Schaffhouse, Bad Zurzach, Bâle, St-Ursanne, Saignelégier, Tramelan, Neuchâtel, Noiraigue, Buttes, Le Sentier et Genève.

**Commander:** offre valable jusqu'au 31 octobre 2020 sous présentation de cette offre. Numéro du Railbon: 0220 0000 0186.

## Casque spécial pour les électro-cyclistes

Développer un casque vélo confortable et sûr pour celles et ceux qui pendulent quotidiennement: c'est l'objectif que s'est donné l'entreprise allemande KED. Avec sa généreuse couverture arrière et sa protection élargie au niveau des tempes, le nouveau KED Mitro UE-1 protège idéalement dans le trafic urbain, même par grande vitesse. Ce casque est équipé du système de sécurité MIPS® Brain Protection. Avec son système d'attache réglable d'une main et son aération, le confort est optimal. Autre point fort: le phare LED intégré dispose d'un faisceau de 180°, ce qui augmente la sécurité.



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

Le KED Mitro UE-1 est disponible en black, blue grey et neon green, tailles 52-58 cm ou 58-61 cm. Obtenez votre casque au prix de Fr. 169.- au lieu de 199.-.

**Jusqu'au 24 mai 2020, les membres de l'ATE bénéficient de Fr. 30.- de rabais sur tous les casques vélo de la Boutique avec le code Velo20. Offre non cumulable avec d'autres actions sur les casques.**

**Commander:** sur [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch) ou par téléphone au 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).



# Sur le chemin de St-Jacques-de-Compostelle

Texte et photos: Camille Lepetit

Pèlerinage pour les uns, simple randonnée pour les autres: quelle que soit la raison du voyage, marcher sur les chemins de St-Jacques-de-Compostelle demeure une aventure hors normes et intemporelle. Récit d'une escapade à pied de près de 1 400 kilomètres à travers la France et l'Espagne, du Puy-en-Velay à Finistère.

**M**on périple a pris forme en mars 2019. Arrivant à la fin d'un stage après mes études, j'ai ressenti le besoin de repartir en voyage. Je désirais voyager différemment, sortir de ma zone de confort, et avais alors pour unique certitude le choix du moyen de transport principal: mes pieds. Ce n'est que quelques semaines avant mon départ que me vint l'envie d'explorer un des chemins menant à St-Jacques-de-Compostelle.

En tant que non-croyant, cette idée me paraissait au début un peu absurde. Mais quelques recherches suffirent pour aller au-delà de mes préjugés et l'envie d'arpenter ces chemins si riches culturellement et historiquement s'enracina rapidement en moi. Il me restait alors quelques semaines pour acheter de bonnes chaussures et le matériel nécessaire pour randonner pendant plus de 50 jours. Comme mon objectif était de dor-

mir dans des gîtes et sous tente, mon sac pesait près de 15 kilos. N'ayant plus marché pendant plusieurs jours depuis mon enfance et n'ayant jamais campé, on peut dire que j'étais complètement sous-préparé.

## Un départ douloureux

Le samedi 20 avril, je pris le train avec mon gros sac à dos pour le Puy-en-Velay via Genève et Lyon. La dernière heure du trajet, le long de la Loire, fut particulièrement belle. J'arrivai au Puy en milieu d'après-midi et, complètement déboussolé, me mis en quête d'un gîte. Ceci fait, j'achetai quelques provisions avant de visiter la ville et sa magnifique cathédrale. Je fis la connaissance de deux jeunes français de mon âge qui dormaient au même endroit que moi et s'élançaient pour deux semaines de randonnée. Au matin, après avoir fait tamponner notre Cédentiale –le passeport pour pèlerin-es –, nous prîmes la Via Podiensis (le chemin pour St-Jacques partant du Puy) ensemble jusqu'à la mi-journée. La marche fut très joyeuse et c'est avec regret que je me séparai d'eux après avoir échangé nos contacts.

Les difficultés apparurent au deuxième jour déjà; mon corps me fit payer cher mon manque de préparation et le poids de mon sac. Heureusement, à la fin de mon deuxième jour, je partageai le dortoir avec une adorable famille de la Chaux-de-Fonds qui me prodigua des soins de base et m'offrit de précieux conseils.

Le premier tronçon, de Puy à Conques, est incontestablement l'un des plus beaux et plus sauvages de cette voie, bien que très accidenté; on y traverse des villages magnifiques tels St-Côme-d'Olt ou Estaing. Mais la météo

L'auteur, en route pour les Pyrénées.







Ciel menaçant au-dessus de l'Aubrac.



Le Puy-en-Velay et sa cathédrale, point de départ de la Via Podiensis.

me joua des tours: si je pu quitter le Puy en short et t-shirt, je dus rapidement affronter la pluie, le froid, la grêle et la tempête. Je me souviendrai longtemps de mon dernier jour sur l'Aubrac et de mes affaires détrempees...

### Matos en moins, bières en plus

Pour la deuxième partie, entre Conques et Cahors, j'empruntai une variante passant par la vallée du Célé, la grotte du Pech Merle et le village de St-Cirq-Lapopie – une ex-

cellente idée au vu de la beauté de ces différents lieux. Je profitai de la présence d'un office postal à St-Cirq-Lapopie pour renvoyer ma tente, mon matelas et quelques brouilles et mes soucis physiques disparurent après quelques jours. Je m'étais servi une seule fois de la tente en deux semaines. Les gîtes offrent plus de confort, ils sont abordables et permettent de faire de très belles rencontres.

Depuis Cahors, le chemin continue à travers la campagne et traverse ainsi les villages

de Lauzerte, Auvillar, ainsi que les villes de Moissac et Condom (sortez couvert), où l'un des amis français rencontrés le premier jour me logea pendant deux nuits. De là, pressé par le temps, je pris le bus sur 80 kilomètres jusqu'à Aire-sur-l'Adour. J'évitai ainsi un passage réputé ennuyant et il ne me fallut plus qu'une dizaine de kilomètres pour arriver vers le magnifique Pays Basque et apercevoir la silhouette des Pyrénées. C'est à ce moment que je fis la rencontre d'un Autrichien de mon âge avec lequel je marchai pendant une quinzaine de jours. Grâce à lui, mon voyage prit une tournure plus vacancière. Elles faisaient du bien, ces bières partagées sur les terrasses des différents villages-étapes.

### Au-delà des Pyrénées

Après une dernière étape pluvieuse, on arriva enfin à St-Jean-Pied-de-Port, dernière étape française. Quel choc! Si les quelques pèlerin-es rencontré-es jusque-là étaient en bonne partie des Français-es d'un certain âge, cela ne fut plus le cas ensuite. Ce village est en effet un point de départ pour de nombreuses personnes de toute origine et de tout âge. Corée, Italie, Allemagne, Amérique, Nouvelle-Zélande, Australie – le mélange était fascinant. Les gîtes devinrent





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](http://www.ate.ch/menage) [www.ate.ch/responsabilite](http://www.ate.ch/responsabilite)

Pour une mobilité d'avenir





## Guide pratique: Via Podiensis puis Camino Francés

- Accès: en train via Genève et Lyon jusqu'au Puy-en-Velay.
- Hébergement: nombreux gîtes pour pèlerin-es tout au long du chemin. Il est recommandé de réserver quelques jours à l'avance du côté français. Du côté espagnol, les grands gîtes d'étapes ne sont pas réservables (premier arrivé, premier servi). Il existe également de nombreux gîtes privés. Compter de 10 à 20 € pour une nuit en France et 5 à 20 € en Espagne. Du côté français, privilégier les gîtes en demi-pension si vous en avez les moyens. C'est l'occasion de déguster de délicieux repas locaux. Attention: il est nécessaire d'avoir une Crédentiale pour loger dans les gîtes.
- Mes conseils: admirer l'illumination du tympan de la cathédrale à Conques. La variante passant par la vallée du Célé est magnifique. De plus, un petit détour par St-Cirq-Lapopie s'impose. Une fois arrivé à St-Jacques, il me semble essentiel de prendre encore 4-5 jours pour aller à Muxía et Finisterre.
- Préparation: la Crédentiale s'achète sur [viajacobi4.ch](http://viajacobi4.ch) ou un peu partout sur le chemin. Des bâtons de randonnée vous seront d'une grande aide. Ne partez pas sans y être préparé, ça fait mal.

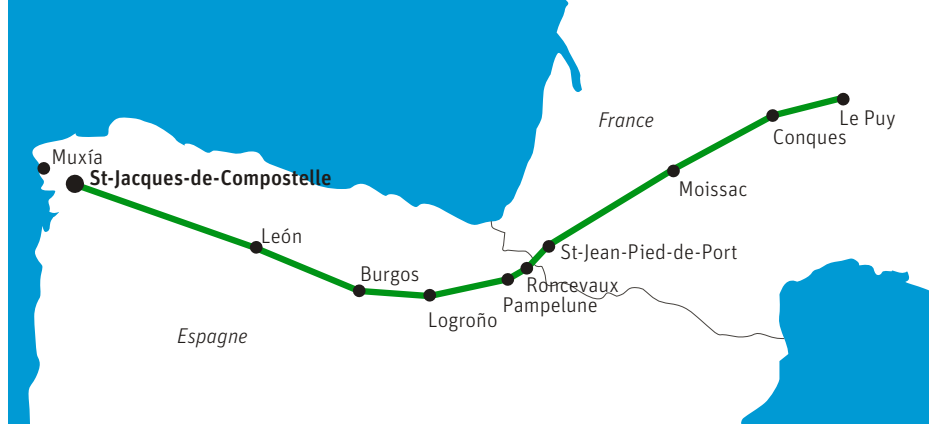
également plus «industriels» et il fallut faire preuve de patience et de tolérance, notamment pour l'utilisation des douches ou de la cuisine.

Après des jours à voir la chaîne des Pyrénées se rapprocher, leur franchissement se fit presque trop rapidement. Une rude étape (plus de 1200 mètres et quelques fl cons au sommet) permit de passer la frontière avant de redescendre à Roncevaux, premier arrêt espagnol. Le chemin en Espagne est différent en bien des aspects; les villes y sont plus grandes et certains passages peuvent être vraiment désagréables. Mais le moral reste

toujours bon. On traverse les belles villes de Pampelune, Logroño (région du Rioja) et Burgos et quelques jolis villages. J'y ai vécu des soirées mémorables avec des ami-es de trois continents différents.

### Arrivée pénible et baignade dans l'océan

À Burgos, je repris le bus sur 220 kilomètres pour dépasser León après l'avoir brièvement visitée. S'en suivirent plusieurs jours de longues étapes magnifiques avec la traversée de la Cordillère Cantabrique et le point culminant du périple (à plus de 1500 mètres) jusqu'à l'arrivée en Galice. Les der-



niers 100 kilomètres furent franchement décevants et éprouvants, non pas en raison de la difficulté du chemin, mais plutôt des (trop) nombreux-pèlerin-es ne parcourant que les trois dernières étapes. Les paysages n'y sont pas non plus exceptionnels.

J'arrivai complètement trempé à St-Jacques le 7 juin, me réjouissant déjà de rejoindre mon but ultime: l'océan. Les quatre derniers jours furent splendides. Ma baignade dans l'océan à Muxía reste l'un des meilleurs moments de cette aventure.

La vie sur le chemin est plus facile en bien des aspects. Je me suis toujours senti heureux de prendre la route le matin, de faire des rencontres et d'être souvent seul avec les paysages. On y vit dans une bulle où les gens se parlent plus facilement et semblent plus ouverts. Bien que les raisons du voyage diffèrent, tout le monde partage ce plaisir de marcher. Je ne suis pas revenu de ce voyage plus croyant, mais peut-être plus ouvert et plus enclin à sortir de ma zone de confort. Ce voyage m'a plongé dans un état de bien-être qui a duré plusieurs mois et qui m'a rendu impatient de repartir bientôt sur d'autres sentiers.

L'océan en Galice, entre Muxía et Finisterre.



Camille Lepetit est stagiaire auprès de l'ATE Suisse. Passionné par la géographie et la mobilité, il rêve d'explorer l'Europe en train, à vélo et à pied.

Saut dans le passé avec le superbe village isolé de Conques.







# Ramer longtemps pour la bonne cause

Texte et photos: Michael Rytz

Le week-end de la Pentecôte, dans la lagune de Venise, la Vogalonga fait honneur à la mobilité non motorisée. Lancée en 1975 à titre de protestation silencieuse, cette manifestation réunit aujourd'hui des adeptes du monde entier. L'auteur y a participé, pagayant sur les 30 kilomètres du parcours.

Chaque année, pour le dimanche de la Pentecôte, Venise invite à participer à la Vogalonga pour célébrer la mobilité non motorisée durant quelques heures – à pied dans les ruelles et sur l'eau avec rames et pagaies. Tous les types de bateaux sont admis, du moment qu'ils sont mus par la seule force musculaire. Il s'agit d'une sorte de SlowUp à la mode vénitienne.

Le nom est évocateur: ramer (voga) long-temps (longa). La course débute et se termine à la place St-Marc. Entre le départ et l'arrivée, un parcours riche et varié de 30 kilomètres à

travers la lagune de Venise attend les participantes et participants. On longe les îles de Vignole et de Sant'Erasmus avant de doubler l'île de Burano pour rallier à nouveau Venise par le nord via Murano et le Canal Grande. Aucun classement n'est établi – le but de la course est de laisser un souvenir inoubliable.

## Une protestation pacifique

La Vogalonga a été lancée il y a 45 ans par un groupe de Vénitiennes et Vénitiens soucieux de qualité de vie. Il s'agit d'une manifestation pacifique en faveur de la navigation

par la seule force musculaire et contre la pollution de la lagune par les bateaux à moteur.

À l'occasion de la première édition de la course, le quotidien italien «Corriere della Sera» écrivait: «Fatigué de se plaindre dans le vide du sort de Venise et de la lagune, un groupe a préféré lancer un appel aux rames – plutôt qu'aux armes.» Il faut croire que le besoin était réel, puisque près de 1500 participantes et participants à bord de 500 embarcations y ont pris le départ – personne, ce 8 mai 1975, ne s'était attendu à un tel engouement.



Un coup d'œil en avant, un coup d'œil en arrière – la prudence est de mise dans la cohue.

### Mon bateau dans le sac à dos

J'ai découvert la Vogalonga voici une dizaine d'années. Elle a constitué le couronnement d'un voyage en bateau pliable de Locarno à Venise. En 2019, je me décide à en rafraîchir mes souvenirs. Mais cette fois-ci, j'opte pour la position debout: je me procure un «stand up paddle» – une planche de surf gonflable de près de quatre mètres de long sur laquelle on pagaie debout.

Une bonne partie des bateaux à rames de Venise – y compris les gondoles – se pratiquent en position debout. Je ne serai donc pas seul. Le grand avantage de mon esquif est qu'il pèse moins de douze kilos et qu'il se transporte aisément dans un sac à dos, si bien qu'on peut sans problème l'emporter dans le train.

### Venise en état d'urgence

Après un voyage en train d'un peu plus de six heures depuis Berne, je débarque à Venise Santa Lucia. Ce jour-là, la ville est en effervescence: des milliers de personnes manifestent dans la rue contre les navires de croisière géants. Le dimanche précédent, le capitaine d'un de ces bâtiments en avait perdu le contrôle lors de l'accostage et avait heurté un bateau d'excursion, blessant quatre personnes – heureusement seulement légèrement.

Ces protestations ne sont pas les premières: les vagues provoquées par la navigation à moteur attaquent gravement les fondations de cette perle du patrimoine mondial

de l'UNESCO et menacent le fragile équilibre écologique de la lagune.

### Matelot navigue sur les flots...

Dimanche de Pâques: nous voici au jour J. Des touristes constatent avec étonnement que le trafic des bateaux-bus est suspendu. Leur programme n'en sera pas moins intéressant: le spectacle des participantes et participants s'affairant à leurs préparatifs est surprenant: ici une concurrente qui monte son bateau pliable, là un autre qui gonfle son paddle – la Vogalonga prend forme!

De tous les canaux surgissent petites et grandes embarcations qui confluent au point de départ, devant la place St-Marc. Sur le «Canale della Giudecca», il y a suffisamment de place pour contenir les quelque 7000 payeuses et payeurs. À neuf heures précises, une salve de canons retentit, donnant le départ à la multitude de barques, gondoles, bateaux-dragons et autres kayaks.

Au début, la prudence est de mise: tous ne se déplacent pas à la même vitesse et certains ont besoin de plus de place (les bateaux d'aviron) que d'autres (les kayaks). Certains regardent en avant, d'autres en arrière. Heureusement, la houle est faible. Seule la brise contrarie quelque peu les personnes qui ont choisi de rester debout.

### L'occasion de faire connaissance

Comme la Vogalonga n'est pas une course ordinaire, elle permet de faire causette en route. Ainsi, un habitant de Lido – l'île qui sépare la Laguna di Venezia de l'Adriatique – m'explique tout en pagayant que sa planche est son moyen de déplacement favori chaque

fois que la houle le permet. Plus loin, une famille vénitienne à bord d'un bateau d'aviron à quatre avec barreur me rattrape. Le garçon de dix ans au poste de barreur demande à toutes les personnes qui se laissent dépasser des informations sur leur pays d'origine. À Burano, je succombe à la tentation d'une gelateria, malgré l'excellente organisation de l'approvisionnement des concurrentes et concurrents.

La Vogalonga est un manifeste politique. Mais c'est aussi un événement sportif international inoubliable. C'est la combinaison de ces deux aspects qui rend la manifestation si passionnante.

Peu avant la fin du parcours de 30 kilomètres, le Canale di Cannaregio est fermé. Sur des scooters des mers, la police en uniforme dirige les retardataires vers une déviation pour leur permettre de rejoindre les autres dans le Canal Grande.

Le canal est bordé d'une foule enthousiaste. Aucun bruit de moteur ne vient couvrir le clapotis des rames et les encouragements. À la hauteur du pont du Rialto, le public acclame chaudement les participantes et participants. À l'arrivée, un bar en bordure de l'eau offre spontanément du prosecco et du fromage. Un verre à la main, je contemple avec bonheur l'effervescence de place St-Marc, assis sur mon paddle. ■

Michael Rytz est expert en sécurité routière à l'ATE. Il passe une bonne partie de ses loisirs à sillonner les cours d'eau – assis ou debout.

Les navires de croisières menacent la lagune: la population de Venise proteste.

Prêt au départ de la Vogalonga: l'auteur de l'article avec son «stand up paddle» gonflable.







© ATE/Nelly Jaggi

Parmi les mesures regroupées sous le terme recherché, la ville de Berne mise notamment sur les rues cyclables.

## CONCOURS

# Revendications de l'ATE pour le vélo

Un réseau de voies cyclables attrayant et sûr doit permettre au plus grand nombre d'être mobile à vélo au quotidien et durant les loisirs. Voilà ce qu'exige l'ATE; et c'est aussi ce que souhaite la population suisse, comme l'a clairement montré le oui franc et massif en faveur de l'arrêté fédéral vélo à l'automne 2018. Rien d'étonnant, car après tout le vélo est un moyen de transport rapide, pratique, bon marché et sain, qui nécessite peu de place et économise les ressources.

### La ville de Berne montre l'exemple

Pour que le vélo occupe enfin la place qu'il mérite, une stratégie et un programme de promotion du cyclisme sont nécessaires. Par le terme recherché, la ville de Berne a esquissé sa vision, formulé un objectif concret et des mesures coordonnées pour les prochaines années. Et ce avec succès, comme le montrent les statistiques à la page 5 du présent numéro.

On peut déjà observer dans de nombreux endroits de la capitale ce que l'ATE réclame

© www.dac.dk



Un rêve pour la Suisse: des voies rapides pour le vélo, comme à Copenhague.

### À GAGNER:

Un e-bike Relax RLX 10 d'une valeur de Fr. 3299.-



© med

La voiture était le symbole de statut social du 20<sup>e</sup> siècle. Soyez parmi les premiers à vous adapter au 21<sup>e</sup> siècle! Avec notre Cylan Relax RLX 10, vous pouvez pédaler et atteindre votre destination de manière rapide et détendue. Grâce au puissant moteur Shimano E6100, le vélo électrique vous transporte facilement même avec deux grands sacs à provisions. Le système de changement de vitesse automatique vous permet de vous détendre et de laisser votre esprit vagabonder lorsque vous roulez. Le vélo n'est pas seulement un moyen de transport, c'est un mode de vie. La nouvelle légèreté urbaine.

pour toute la Suisse: des rues cyclables avec suppression de la priorité de droite ou des bandes cyclables en sens inverse sur les rues à sens unique. Pour y parvenir, une collaboration coordonnée entre la Confédération et les cantons, les communes ainsi que les associations spécialisées est indispensable.

Quelles sont les revendications de l'ATE et à quoi cela pourrait-il concrètement ressembler? Découvrez-le en détail dans notre dossier aux pages 20 et 21.

Nelly Jaggi

### Que revendique l'ATE pour promouvoir le cyclisme à l'échelle nationale?

Envoyez-nous votre réponse d'ici au 17 mai 2020 pour participer au tirage au sort.

■ Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne

■ [www.ate.ch/concours](http://www.ate.ch/concours)

■ [concours@ate.ch](mailto:concours@ate.ch)

Une seule participation par personne.

#### Réponse du dernier numéro:

Glacier Express

Prix offert par

**Gagnant:** Frédéric Monnat, de Monthey (VS), a remporté le séjour dans le Valposchiavo.





«Davantage de personnes restent à la maison plutôt que de courir à des réunions et quand elles sortent, elles privilégient le vélo ou la marche.»



ANDERS GAUTSCHI

## Les opportunités de l'après-coronavirus

Pour cette colonne, j'avais rédigé un texte qui avait pour sujet mes projets de voyage en train au Maroc pour la fin mars. Quelques semaines seulement après le début de la crise du coronavirus en Europe, de tels projets de vacances paraissent totalement absurdes. Il est saisissant de constater à quel point ce virus a changé notre quotidien en si peu de temps.

Eu égard aux victimes de la pandémie, il peut sembler cynique d'évoquer les opportunités que cette crise peut offrir. Pourtant, des conséquences positives existent bel et bien – sur l'environnement, ainsi que sur nos habitudes de travail et de déplacement. Ce qui était considéré comme irréalisable est devenu, soudainement, notre pain quotidien: le passage presque intégral au télétravail et aux vidéoconférences.

L'ATE n'a cessé de préconiser ces instruments pour lutter contre l'engorgement des transports – sans grand succès. La crise du coronavirus a entraîné leur application à une vitesse jusqu'ici inimaginable en Suisse. Au nombre des effets positifs, mentionnons encore la décélération de la mobilité et les comportements plus écologiques. Davantage de personnes restent à la maison plutôt que de courir à des réunions et quand elles sortent, elles privilégient le vélo ou la marche.

Toutefois, les effets sur les transports publics (TP) sont moins positifs. Le Conseil fédéral a recommandé d'éviter leur utilisation dans la mesure du possible. Certaines de mes connaissances ont tourné le dos aux TP – alors qu'elles les empruntaient par choix écologique – et ont repris la voiture pour se rendre au travail. Après le retour à la normalité, la population devra apprendre à se défaire de la peur de la contagion dans le TP.

En outre, en conservant les bonnes habitudes prises avec le télétravail et la vidéo-conférence, nous parviendrons à maintenir le faible encombrement des bus et des trains aux heures de pointe. Pour l'heure, la priorité est bien de limiter le nombre de victimes de la pandémie et de surmonter la crise au plus vite. Ensuite, il s'agira d'éviter de retomber dans les mêmes travers. Nous avons dû, bon gré mal gré, faire l'expérience du travail à distance, d'une maîtrise de notre quotidien dans des conditions restreintes, et de déplacements à pied ou à vélo uniquement. Et nous avons bien dû constater que cela fonctionne aussi.

Anders Gautschi est directeur de l'ATE Suisse.

### 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](http://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](mailto:magazine@ate.ch)). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Jessica Bachmann, Cristina Bitschnau-Kappeler, Arman Fardel, Anders Gautschi, Myriam Holzner, Oliver Kempa, Camille Lepetit, Stéphanie Penher, Michael Rytz, Laura Schmid, Anita Weber, Patrick Zellweger. Sections: Camille Marion. Annonces: Edith Weber, tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: [annonces@ate.ch](mailto:annonces@ate.ch). Graphisme: [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). Impression, distribution: AVD GOLDACH SA. Papier: Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC.

Tirage: 71578 (français 14789, allemand 56789). Prochaine édition: 18 juin 2020. Remise des annonces: 11 mai 2020. Changements d'adresse: [mga@ate.ch](mailto: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.

Ce magazine est emballé sous un film plastique qui tient la comparaison avec une enveloppe en papier recyclé d'un point de vue environnemental. Cependant, le papier recyclé n'offre pas la même protection et entraîne plus souvent des dommages aux journaux.

imprimé en  
suisse



MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

**Au point mort**

Pratiquement plus de pendulaires aux heures de pointe, des transports publics réduits et des boutiques en ligne en plein essor: certains domaines de la mobilité ont été mis à genoux par le coronavirus, tandis que d'autres ont reçu un coup de pouce (supplémentaire). Qu'est-ce qui nous a manqué? De quoi nous sommes-nous volontiers passés? Comment le télétravail, les vidéoconférences et les horaires professionnels flexibles ont-ils réellement fait leurs preuves? Dans l'édition de juin du Magazine ATE, nous aborderons les effets du coronavirus sur notre mobilité au cours des dernières semaines.



© ATE/Neily Jaggi



## Innsbruck — Bolzano à vélo

### Autriche / Italie

Quelle que soit la saison, le Tyrol du Sud est une région idéale pour un voyage à vélo. Depuis la charmante ville d'Innsbruck, « capitale » des Alpes autrichiennes, vous longez la rivière Inn en direction de l'ouest et du sud. Après le charmant village de Nauders et son château médiéval, vous basculez côté italien, et découvrez le lac de Resia dans la région du Trentin Haut-Adige. L'itinéraire vous emmène ensuite à Merano, puis au cœur de la vallée de Passiria, avant d'arriver à votre ultime étape, Bolzano, porte d'entrée des Dolomites entourée de nombreux vignobles.

**Randonnée en liberté** à partir de CHF 996

2 pays et 2 cultures : l'Autriche et l'Italie

Hôtels \*\*\* et \*\*\*\* confortables

8 jours/7 nuits, période de départ : du 25 avril au 10 octobre  
(départs obligatoires les mercredis et samedis)

Le prix comprend : en hôtels \*\*\* et \*\*\*\*, petit-déjeuner, transport des bagages, transfert en bus (jour 3), accueil personnalisé (en anglais), 1 Carnet de Route par inscription

Davantage d'informations dans le programme détaillé\*  
ou sur [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)



©Eurobike

## Slovénie, le joyau vert

### Slovénie

Petit pays d'Europe centrale encore méconnu, la Slovénie est l'un des derniers joyaux naturels du Vieux Continent. Sa capitale, Ljubljana, s'est vu décerner la palme de la capitale verte de l'Europe en 2016 et le pays est régulièrement présenté comme la destination écotouristique la plus tournée vers le développement durable en Europe...

Grâce à la flexibilité de la voiture, vous explorerez des lieux emblématiques et d'autres plus secrets, à votre rythme : lac de Bled, vallée de Bohinj, Parc National du Triglav...

**Randonnée en liberté** à partir de CHF 552

L'une des plus belles rivières : la Soca

Les plus beaux paysages et randonnées du pays

8 jours/7 nuits, période de départ : du 20 mai au 30 septembre

Le prix comprend : 7 nuits en petit-déjeuner, taxes de séjour, traces GPS, 1 Carnet de Route par inscription

Davantage d'informations dans le programme détaillé\*  
ou sur [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)



©P. Saint-Jean

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

[info@voyages-via-verde.ch](mailto:info@voyages-via-verde.ch) – [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)



**voyages via verde**  
le partenaire de voyage de l'ATE

\*à commander par courriel ou via internet



# Moins de trajets pour le travail Plus de temps pour vivre



Plus de temps pour la famille, la vie associative et les loisirs :  
c'est travailler dans un VillageOffice Coworking Space. Découvre  
comment réduire durablement ton temps de déplacement sur  
[villageoffice.ch](http://villageoffice.ch)



**suisse énergie**

Notre engagement : notre futur.