



Le monde à notre porte

Les enseignements d'une limitation de la mobilité

Page 18

Pour une mobilité d'aventure

ate

La responsabilité du contenu de l'annonce incombe à l'entreprise concernée.

« Quand la vie m'ennuie... »

... j'écoute l'herbe chuchoter.
Passionnant, tout ce qu'elle raconte ! »

Un conseil de David F., aveugle

Les personnes aveugles vous aident volontiers. Merci de les aider vous aussi.

www.ucba.ch dons: compte 10-3122-5

UCBAVEUGLES

Union centrale suisse pour le bien des aveugles



Quand plein-air urbain rime avec look et durabilité

Ortlieb continue d'étoffer sa gamme de sac à dos. Avec son grand classique Velocity (23 litres), qui fait partie de son assortiment depuis plus de 18 ans, Ortlieb montre qu'on peut associer plein-air urbain, look et durabilité. Et parce qu'il est toujours possible de s'améliorer, ce sac à dos très prisé possède désormais un compartiment rembourré pour un ordinateur portable et une foule de détails pratiques et durables supplémentaires. Il s'est vu doter d'un petit frère (17 litres), d'une grande sœur (29 litres) et d'une nouvelle matière (Velocity PS). Ce sac à dos est depuis des années l'un des produits phares d'Ortlieb. Pour un usage quotidien à l'école, dans le sport ou les loisirs, ou encore pour se rendre au travail, il est tout simplement imbattable. Le Velocity et le Velocity PS sont imperméables, facilement réparables et fabriqués en Allemagne.

www.ortlieb.com



© mad

Commandez maintenant le nouvel Indicateur!

Changement d'horaire le 13.12.2020

Apparaît de nouveau en format A5!

Fr. 19.80
+ frais de port de Fr. 6.90



Livraison à domicile avant le changement d'horaire

Commandez l'Indicateur 2021:

- dans le webshop: www.ate.ch/indicateur
- par téléphone: 031 328 58 58
- par courriel: indicateur@ate.ch

L'horaire des transports publics sous forme imprimée – idéal pour planifier vos voyages en train, en bateau ou en téléphérique. **L'Indicateur 2021 retrouve son format A5, pratique et apprécié.**

Un projet de



- 4 **En bref**
- 6 **L'Europe en train:** une plateforme de l'ATE engagée
- 8 **Convalescence verte pour l'Europe:**
le programme annuel de Transport & Environment
- 9 **Le point sur le climat:**
les conséquences d'une hausse des températures de 2° C
- 10 **«Un jour ou l'autre, protéger le climat fera mal»:**
interview avec Anja Kollmuss
- 12 **Achats locaux, livraison à vélo:**
l'application viaVelo-App soutient la livraison à domicile
- 13 **Zones de trafic mixtes:**
éviter les conflits entre la mobilité piétonne et cycliste
- 16 **«C'est un espace de liberté»:** c'est ainsi que Katja Marthaler, experte en sécurité scolaire, définit le chemin de l'école



© Claude Jaccard - www.vaud-photos.ch

34 **En vélo électrique:**
à la découverte du terroir
vaudois

- 37 **Excursion:** fraîche baignade sur l'Alp Mora
- 38 **Randonnée au Montafon:** entre convivialité et simplicité

- 28 **Offres pour les membres**
- 30 **Rapport des sections**
- 40 **Concours**
- 41 **Réfléchissez-y! avec Martin Enz**
- 42 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

DOSSIER

Retour à la vie d'avant?

De cent à zéro: les dernières semaines ont été marquées par une mobilité fortement restreinte. Notre dossier invite à trouver un juste équilibre pour l'avenir.

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur



© Camille Marion

Climat et virus n'ont rien en commun. Cependant, la crise liée au coronavirus a démontré que rien n'est impossible: les entreprises

qui étaient encore réticentes au télétravail l'ont rendu possible en quelques jours, le vieux vélo a été réparé et on tutoie enfin le voisin que l'on saluait du bout des lèvres dans l'escalier.

Ces dernières semaines, l'ATE s'est penchée sur les perspectives d'avenir: que pouvons-nous faire pour préserver la meilleure qualité de l'air? Comment conjuguer le sauvetage des compagnies aériennes aux mesures de protection climatique? Et quand les commandes en ligne sont-elles écologiquement raisonnables? Les réponses se trouvent dans notre dossier dès la page 18.

Cet été, les vacances se feront certainement en Suisse (nos conseils aux pages 34 à 37), mais il est permis de rêver: laissez-vous inspirer par notre article sur la découverte de l'Europe en train (pages 6 et 7) ou celui sur la randonnée au Montafon (pages 38 et 39).

Je vous souhaite une bonne lecture et saluez votre voisin de ma part.

Nelly Jaggi
Responsable de la rédaction



© Fabian Lütolf/setrunners.ch

18

Protéger le climat et donc les Alpes

Le réchauffement climatique a de graves conséquences, y compris pour la Suisse et l'espace alpin. Par sa campagne «Protéger le climat, c'est aussi protéger les Alpes», l'Initiative des Alpes souligne son appel à une politique climatique courageuse. Les températures augmentent deux fois plus dans les Alpes qu'à l'échelle mondiale. Les glaciers fondent. Le pergélisol, ciment des Alpes, dégèle, rendant les versants alpins instables. Or sans réorientation de la politique climatique, ces problèmes deviendront dramatiques. Les étés seront encore plus chauds et les forêts vont s'assécher. Les répercussions seront terribles: les forêts ne protégeront plus la population, les villages et les voies de communication des avalanches et des chutes de pierres. Les précipitations empireront. Combinées à une limite plus élevée des chutes de neige, elles causeront des crues et des glissements de terrain dans les vallées alpines et des inondations sur le Plateau.

«Protéger le climat, c'est aussi protéger les Alpes» souligne l'engagement de l'Initiative des Alpes en faveur d'un transit respectueux de l'environnement et son opposition à la déferlante de camions.

Plus d'informations: www.protectouralps.ch



© Initiative des Alpes



© Daniel Elsener

Infrastructures cyclistes: nous vous montrons les meilleures

En pédalant à travers la ville, on se surprend parfois à penser: «Ce carrefour est vraiment bien conçu. Pourquoi les infrastructures ne sont-elles pas plus souvent pensées pour les vélos?» C'est pour cette raison que l'ATE rassemble désormais les meilleurs exemples d'infrastructure cycliste sur une nouvelle plateforme. Ronds-points, passages sous voie, tronçons à sens unique ou encore places de stationnement, cette collection de bonnes idées a pour but de faire école. Elle s'adresse aussi bien aux urbanistes des villes et communes qu'aux personnes engagées ou tout simplement intéressées par cette thématique. Nous pointons cependant aussi du doigt certains mauvais exemples sur lesquels il faut réagir.



Plus d'informations: www.infrastructure-velo.ch. N'hésitez pas à partager vos exemples de bonnes infrastructures cyclistes!

Contre-projet direct à l'initiative pour les glaciers



© ATE

Le 27 novembre 2019, l'Association suisse pour la protection du climat a déposé l'initiative pour les glaciers après quelques mois de récolte des signatures. Le Conseil fédéral salue l'objectif principal de l'initiative, à savoir une Suisse climatiquement neutre d'ici à 2050. En avril dernier, il a annoncé vouloir élaborer un contre-projet direct. Les organismes à l'origine de l'initiative, dont l'ATE, regrettent le rejet du Conseil fédéral, mais sont satisfaits qu'il se soucie d'une protection du climat suffisante.

Cette initiative exige que les émissions nettes de gaz à effet de serre soient réduites à zéro d'ici à 2050 au plus tard et que l'Accord de Paris, que la Suisse a ratifié, soit donc appli-

qué. Le recours aux carburants et combustibles fossiles doit lui aussi cesser au cours des 30 prochaines années. Des exceptions sont prévues en cas d'absence d'alternatives techniques, mais à condition que les émissions de CO₂ alors produites soient compensées en Suisse. Un contre-projet doit répondre aux objectifs et aux principes des accords internationaux sur le climat. Les mesures doivent être pertinentes, socialement acceptables et favorables à l'économie. L'ATE entend profiter de la procédure de consultation pour communiquer ses exigences. En effet, une politique climatique active peut permettre à la Suisse de faire de ce changement nécessaire une opportunité pour la société et l'économie.

Flâneur d'Or: programme adapté


Le «Flâneur d'Or» aurait dû être remis pour la dixième fois cet automne. Ce prix, qui récompense les projets d'aménagement piéton, a été lancé en 1987 par l'ATE et d'autres organisations. Parmi les vainqueurs des dernières années, citons par exemple le projet de l'Île-de-la-Suze à Bienne (photo), les mesures d'accompagnement du contournement ouest de Zurich ou encore le réaménagement du centre-ville de Granges (SO). En raison de la crise du coronavirus, le programme du «Flâneur d'Or 2020» doit être modifié et le gagnant sera désigné au printemps 2021 et non cet automne.



 Plus d'informations: www.flaneurdor.ch

La rue pendant la crise

L'association Rue de l'Avenir, dont l'ATE fait partie, suit attentivement les effets de la crise sanitaire sur le partage de la rue. À l'étranger, plusieurs villes (Bogota, Bruxelles, Berlin, etc.) mettent en place des stratégies ambitieuses en faveur de la mobilité douce. En Suisse, selon nos informations, aucun changement n'est encore visible. Durant le confinement, les feux des carrefours dans les villes avaient été mis temporairement en phase clignotante. À l'heure où ce texte est rédigé, l'aménagement des voies cyclables et l'élargissement de certains trottoirs sont programmés ou à l'étude dans quelques grandes villes (Genève, Bâle, Berne).

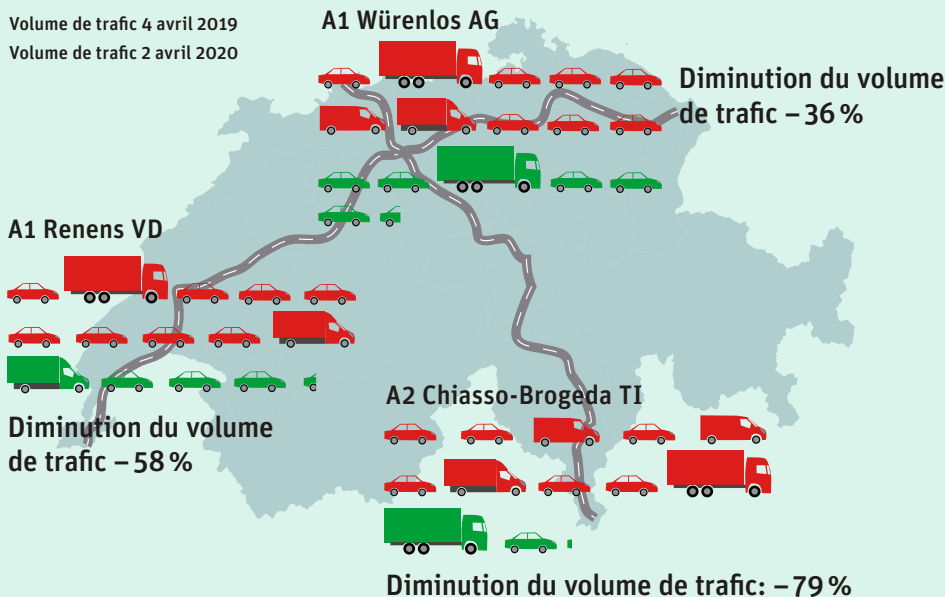
 Rue de l'Avenir va suivre et documenter les mesures mises en place. Vous trouverez les dernières informations sur www.rue-avenir.ch.

Erratum

Dans notre précédente édition, une erreur s'est glissée dans l'article «Le point sur le climat» (Magazine ATE 2/2020). Nous y écrivions que la quantité de chaleur produite par la combustion des combustibles fossiles provoque le réchauffement climatique. Or nous aurions dû l'expliquer ainsi: si le mélange de gaz à effet de serre présents dans l'atmosphère (par exemple, la vapeur d'eau, le CO₂ ou le méthane) change, l'équilibre est rompu. Une plus grande partie de la chaleur produite par l'énergie solaire est captée dans notre atmosphère et la température augmente.

Bien moins de trafic sur les routes nationales

Volume de trafic 4 avril 2019
Volume de trafic 2 avril 2020



L'Office fédéral des routes (OFROU) dispose de nombreux compteurs sur le réseau de routes nationales. Ceux-ci recensent tous les véhicules, répartis selon leur direction et en deux catégories, à savoir camions et voitures de tourisme/cars/bus.

La comparaison des chiffres des jeudis 4 avril 2019 et 2 avril 2020 reflète clairement la baisse massive du trafic sur les autoroutes causée par les mesures visant à lutter contre la pandémie du coronavirus.

Notre dossier en page 22 et 23 vous en dira plus sur les répercussions à court terme de cette baisse sur la qualité de l'air et sur les mesures nécessaires à long terme.

Source: Office fédéral des routes OFROU/Graphique: muellerluetolf.ch

Une plateforme internet militante

Europe en train La nouvelle plateforme de l'ATE offre informations et conseils pour faciliter les voyages en train à travers l'Europe.

Par Nelly Jaggi

Elle doit son succès à la contribution active des membres de l'ATE.



© Fabian Lüthli

Chef de gare et spécialiste en voyages internationaux en train, il a aimablement accepté de mettre ses vastes connaissances et son expérience au service de ce projet.

Urs Möckli explique: «Mon plan a valeur d'aide à la planification des voyages. La plupart des lignes de trains de nuit sont des prestations propres aux compagnies ferroviaires nationales ou en collaboration bilatérale, mais il n'existe pas de réseau européen officiel.» Dans l'intervalle, ce plan a été étendu aux liaisons de trains de nuit de l'Europe entière.

Un plan qui suscite de l'intérêt...

L'Europe en train n'est pas une plateforme statique, mais un instrument en constante évolution – notamment grâce aux précisions et aux récits de voyage soumis à Laura Schmid. «Dès le départ, j'ai reçu énormément de courrier. Certaines personnes m'ont livré des informations si complètes que je leur ai proposé de participer activement au développement du site. C'est ainsi qu'une équipe d'auxiliaires a été créée.»

Walter Züst est l'un de ces auxiliaires. Membre de l'ATE de la première heure, il a tout de suite été enthousiasmé par la plateforme. «C'est pour moi une aubaine», nous confie-t-il. «Passionné de chemin de fer, j'ai toujours aimé voir défiler les paysages, puis découvrir un endroit inconnu. Chaque approche de gare, chaque hall et chaque façade a un caractère qui lui est propre.»

... et de nouvelles attentes.

Walter Züst a transmis plusieurs comptes-rendus de voyages et a offert ses services pour le travail de recherche. Laura Schmid lui a alors demandé de se charger de récolter des

Le site «L'Europe en train» comprend entre autres une compilation de toutes les liaisons en train de nuit existantes en Europe.

Que faut-il savoir sur le transit par Paris pour qui veut se rendre en train à Londres? Comment atteindre facilement le port de Bari depuis la gare? C'est à ce genre de questions sur les voyages en train en Europe que s'attache à répondre le site internet «L'Europe en train». Il est né sous l'impulsion de Laura Schmid, spécialiste en transports publics à l'ATE.

Ce sont les difficultés rencontrées dans la planification de ses voyages en train qui l'ont motivée à se lancer dans ce projet. «Pour la préparation d'un voyage en Grèce, les informations obtenues au guichet de la gare n'allaient pas au-delà des horaires des trains en Italie – impossible d'en savoir davantage sur les possibilités de prendre le ferry. Sur

internet non plus, il n'y avait pas moyen de définir par quel port il fallait transiter, ni de connaître les correspondances en Grèce.»

Pour Laura Schmid, il était clair que la création d'un site internet capable de fournir toutes les informations pour la préparation de voyages complexes en Europe s'imposait. Qui plus est, un tel site devait pouvoir donner envie de découvrir l'Europe en train.

Une carte des trains de nuit

Pour commencer, il s'agissait de créer un plan synoptique des liaisons en train de nuit à travers l'Europe au départ de la Suisse et des régions limitrophes. Pour une grande partie du travail de recherche, Laura Schmid a pu compter sur l'aide bénévole d'Urs Möckli.

ATE
actif!

**«1 voyage – 1 billet
pour toute l'Europe»**

Signez la pétition sur:
www.europeetrain.ch/petition



informations sur le transit des passager-ères entre les gares et les ports des ferries.

«Les grands ferries sont presque exclusivement dédiés au tourisme motorisé», constate Walter Züst. «Une famille avec des enfants aura beaucoup de peine à trouver le chemin de la gare aux ferries. Je me suis adressé à une trentaine d'offices du tourisme pour obtenir ces renseignements. Souvent, j'ai dû mener moi-même les recherches sur internet. C'était difficile d'obtenir des informations détaillées.»

Et il n'est pas impossible que l'on fasse à nouveau appel à lui. «Grâce à la réduction des temps de parcours en train, on peut s'imaginer que la plateforme se spécialisera aussi dans les liaisons rapides inter-villes au départ de la Suisse», se risque à espérer Walter Züst.

Le train plutôt que l'avion

Mais «l'Europe en train» ne se contente pas de fournir des informations utiles: elle rassemble les personnes qui s'engagent pour que le train regagne en importance face aux vols court- et moyen-courrier en Europe. Pour

Laura Schmid, Urs Möckli et Walter Züst, il ne fait aucun doute que le rail doit s'imposer comme solution de rechange pratique et économique à l'avion.

Laura Schmid espère susciter l'envie de découvrir notre continent, tout en préservant le climat: en voyageant en train. Urs Möckli, pour sa part, souhaiterait une extension du réseau ferré. «Le développement de l'offre en trains de nuit doit aller de pair avec celui de l'infrastructure. Ainsi, du fait de l'existence du TGV, un train de nuit Bâle – Paris ne serait pas judicieux. En revanche, une liaison en train de nuit Bâle – Londres serait parfaitement concurrentielle.»

Il faut faciliter la réservation

Le système de vente des billets de train est un sujet dont se soucient les trois protagonistes de la plateforme et qui est en tête des préoccupations de l'ATE. Certes, la digitalisation a fortement amélioré les possibilités d'information, reconnaît Urs Möckli. Il ajoute: «Aujourd'hui, il est possible de connaître les horaires et tarifs des lignes de bus du monde entier. Par contre, les grandes différences de

prix entre les divers guichets virtuels créent la confusion.»

C'est pour éviter cette jungle des tarifs que l'ATE a lancé ce printemps la pétition «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe». Elle demande que les pays d'Europe collaborent à la création d'un système permettant l'utilisation d'un seul titre de transport pour chaque voyage en train en Europe. «Les systèmes de la plupart des compagnies ferroviaires ne sont pas compatibles entre eux. C'est pourquoi il est si compliqué de réserver des voyages en train sur internet. Cela doit changer», explique Laura Schmid. La récolte des signatures dure jusqu'en septembre. ■

Davantage d'informations sur www.europeentrain.ch.

Traverser la Manche en train

Les récits de voyages sont les fleurons de la plateforme «l'Europe en train». Ils conjuguent conseils pratiques et passionnantes expériences – offrez-vous-en un avant-goût.

Notre voyage a commencé un mercredi matin à la gare centrale de Berne. Nos destinations: Oxford et Londres! Nous étions trois – l'un qui avait peur de l'avion, moi qui voulais y renoncer pour des raisons écologiques et l'autre qui (heureusement) s'est laissé influencer.

La première étape du voyage consiste à relier Berne à Paris Gare de Lyon. Le train de Paris à Londres part ensuite de la gare du Nord; il faut compter 20 minutes pour s'y rendre et 20 autres pour le contrôle de sécurité à la gare du Nord. Le contrôle lui-même est relativement peu spectaculaire: montrez votre billet, faites passer vos bagages au rayon X, montrez deux fois votre pièce d'identité et c'est tout.

Le confortable Eurostar prend un peu moins de deux heures et demie pour rejoindre Londres St.Pancras en passant par sous Manche. Un grand avantage par rapport au vol: l'arrivée directement au centre-ville! Mais depuis Londres, nous voulions aller à Oxford. Le train part de Londres Paddington, à quelques stations de métro de Londres St.Pancras. Oxford s'est révélée à nous avec une météo à l'anglaise – grisaille au rendez-vous. Nous y avons notamment visité de vieux bâtiments universitaires, des collèges et quelques décors de la saga Harry Potter. De retour à Londres pour la deuxième partie de notre voyage, nous avons pris le temps de visiter les incontournables: la Tour de Londres, le Palais de Buckingham, Camden Town et tous

les coins qui valent la peine d'être vus. Mais notre point fort a été la comédie musicale du «Fantôme de l'Opéra!» ■

Anina Schweighauser, chargée de projet à l'ATE Suisse, a testé pour vous la destination Londres/Oxford.

Vous trouverez les récits de voyage en version intégrale à l'adresse www.europeentrain.ch/recits-de-voyage



Arrivée du train dans la ville universitaire d'Oxford, où le ciel n'est pas resté bleu longtemps.

Convalescence verte pour l'Europe

Par Oliver Kempa

International L'Europe souhaite entrer dans une ère «verte» et la crise du coronavirus pourrait contribuer à faire de 2020 une année décisive. Notre organisation faîtière Transport & Environment s'investit pour que ces déclarations ne restent pas lettre morte.



© Romande Energie

La mobilité doit être électrifiée – avec de l'énergie provenant de sources renouvelables. Sur la photo, l'installation solaire sur le lac des Toules (VS).

L'année 2020 aurait dû être essentiellement marquée par le «Pacte vert pour l'Europe», un ensemble de mesures visant à réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre. Dans l'intervalle, le coronavirus a pratiquement paralysé l'économie en Europe, laquelle ne s'en remettra pas avant longtemps. Un large soutien des pouvoirs publics sera nécessaire.

Il est dès lors particulièrement important de veiller à ce que ce soutien ne se traduise pas par un retour au système boiteux qui prévalait jusqu'ici – un système qui creuse les inégalités sociales et qui détruit le climat. C'est bien d'un «plan de convalescence verte» dont l'Europe a besoin: des investissements dans une économie durable, équitable et écologique, plutôt que le sauvetage d'industries nocives et non rentables qui n'ont plus leur place dans l'économie de demain.

Transport & Environment (T&E) – l'organisation faîtière de l'ATE – et d'autres associations écologiques européennes ont adressé ces revendications à l'UE sous la forme d'une pétition.

2020: définir un cap

Le «Pacte vert pour l'Europe» reste, pour l'instant, une des priorités de la nouvelle Commission européenne sous la présidence d'Ursula von der Leyen. T&E va continuer à s'investir afin que les transports contribuent, en Europe, à réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Ainsi, dès cette année, l'objectif d'émission moyen applicable aux voitures neuves en Europe est de 95 g de CO₂/km – un plafonnement qui devrait donner un coup de pouce à la vente de voitures électriques. T&E entend profiter de cette dynamique pour œuvrer à des objectifs plus ambitieux: réduire de moitié ces émissions d'ici 2030. Qui plus est, 2020 est aussi le moment opportun pour faire adopter un agenda à long terme d'interdiction complète des voitures à moteur à combustion.

Penser à célébrer

Autre cheval de bataille de T&E: la lutte contre les émissions de CO₂ des transports aériens et maritimes. Les divers mouvements pour le climat de ces dernières années ont contribué à soulever le problème. Il s'agit à présent de prendre des mesures concrètes. T&E se bat pour que les transports aériens et maritimes soient inclus

ATE
actif!

Signer la pétition

Actions de sauvetage? Oui, mais pour les gens dans le besoin et pour la planète. Signez la pétition des organisations écologiques européennes pour un «plan de convalescence verte» sur www.WeMove.eu.

dans les objectifs de sauvegarde du climat de l'UE.

En outre, T&E s'investit pour l'introduction de nouveaux instruments, tels qu'une taxe sur le kérosène, l'introduction de normes CO₂ pour les bateaux ou de mesures incitatives pour les carburants et véhicules non fossiles. Elle accorde également une attention toute particulière cette année à la qualité de l'air des villes – zones vertes – et au respect de la durabilité par le secteur financier.

Il y a donc du pain sur la planche. Mais il y a aussi matière à célébrer: T&E a été créée voici trente ans – notamment par l'ATE. En raison de la crise du coronavirus, les célébrations ont dû être reportées au mois de septembre. ■

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

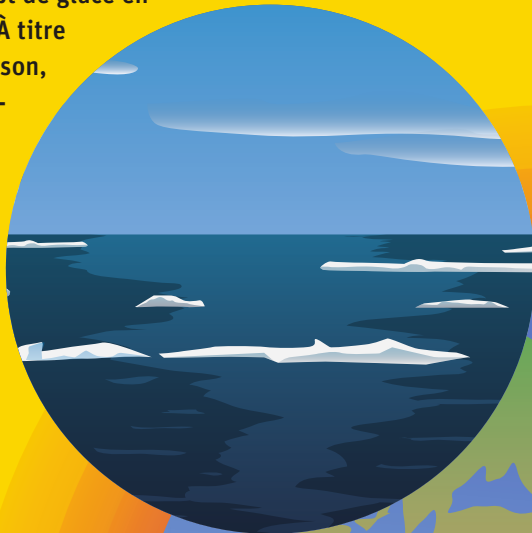
L'ATE siège au comité de Transport & Environment

Stéphanie Penher, responsable Politique des transports & Communication à l'ATE, a été élue au comité de T&E début avril, permettant à l'ATE d'être à nouveau représentée au niveau européen. «L'ATE s'engage actuellement par une pétition pour que le principe de «1 voyage – 1 billet» s'applique à l'Europe entière. Au comité de T&E, je m'investirai pour un travail de lobbying auprès du parlement européen», explique-t-elle.

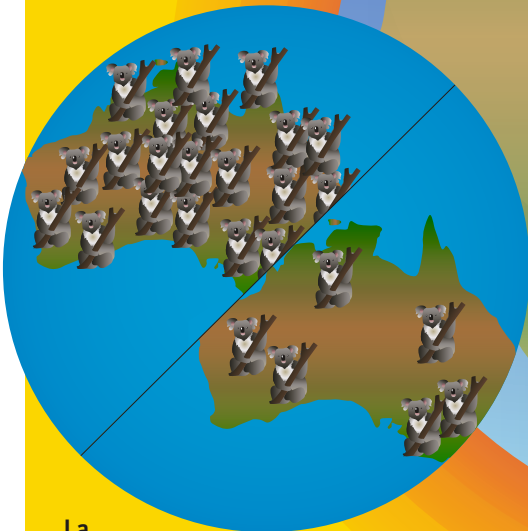
En outre, elle va se battre pour que l'électrification de la mobilité se double d'une transition vers une production d'énergie renouvelable. Même si la Suisse n'est pas membre de l'UE, elle applique largement le droit européen – par exemple en matière d'émissions des voitures neuves. «Le «plan de convalescence verte», auquel T&E a contribué, engage à un authentique tournant écologique. La Suisse aussi va pouvoir en profiter!», souligne Stéphanie Penher.

LE POINT SUR LE CLIMAT #3: LES CONSÉQUENCES D'UNE HAUSSE DES TEMPÉRATURES DE 2°C

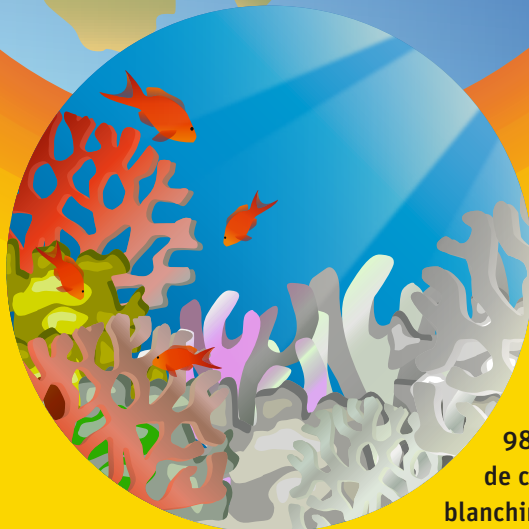
Tous les trois à cinq ans, l'océan Arctique serait exempt de glace en septembre. À titre de comparaison, si les températures augmentaient de 1,5°C, cela ne serait le cas que tous les 40 ans.



Les records de canicule n'auraient plus rien d'exceptionnel et la probabilité d'une vague de chaleur comparable à celle de 2003 serait de 59%.



La biodiversité reculerait de manière dramatique: dans le monde, 16% de la flore, 18% des insectes et 8% des vertébrés perdraient plus de la moitié de leur aire de répartition.



98 à 99% de tous les récifs de corail seraient exposés au blanchiment.



21% de la surface mondiale connaîtrait un risque renforcé d'inondations en raison de plus fortes précipitations.



Anja Kollmuss, experte du climat, aime voyager et se réjouirait qu'il existe plus de solutions attrayantes pour remplacer l'avion.

«Un jour ou l'autre, protéger le climat fera mal»

Climat Les émissions de CO₂ ne sont pas les seuls dommages du trafic aérien pour le climat. Anja Kollmuss, experte du climat, nous parle des autres facteurs, de la compensation qui n'est pas une solution et de la petite part restante du gâteau.

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Autrefois, la nature limitait les voyages. Aujourd'hui, il s'agit d'un phénomène de masse, notamment grâce à l'avion. Anja Kollmuss, pouvons-nous continuer ainsi?

Notre manière de voyager aujourd'hui n'est pas durable. Et la technologie n'apporte pas de solution dans l'immédiat. Nous devons voyager et prendre l'avion différemment, le plus tôt sera le mieux.

Prendre l'avion nuit au climat. Mais les chiffres ne devraient pas trop effrayer: à l'échelle mondiale, l'avion est respon-

sable de 5% du réchauffement climatique.

C'est vrai, en comparaison de l'ensemble du trafic ou de l'agriculture, il s'agit d'une très petite part. Mais le trafic aérien n'en est pas moins nuisible. Il y a tout simplement moins de gens qui prennent l'avion: environ 80% de la population mondiale n'a jamais pris l'avion.

Cela devrait-il évoluer?

On estime que le nombre des passager-ères doublera d'ici 2035, atteignant les sept milliards par année.

Selon les statistiques, les émissions du trafic aérien correspondent en Suisse à 12% des émissions intérieures. Les organisations environnementales parlent de 20%. Comment expliquez-vous cette différence?

Les émissions du trafic aérien ne sont pas comptées dans les émissions intérieures, mais on les produit quand même. Ces 12% viennent donc s'ajouter aux émissions de gaz à effet de serre, qui atteignent alors 48 millions de tonnes d'équivalents CO₂ par année. Et il ne s'agit que des émissions de CO₂. Le trafic aérien est à l'origine d'autres émissions

nocives pour le climat. C'est pour cette raison que les organisations environnementales évoquent plutôt les 20%.

Parlons tout d'abord du dioxyde de carbone: quelles sont les émissions de CO₂ d'un aller-retour Zurich-New York?

Ce trajet émet une tonne de CO₂ environ par personne. Mais si l'on ajoute les autres effets nocifs pour le climat, c'est équivalent à deux ou trois tonnes de CO₂. Ces chiffres sont significatifs, sachant que les émissions annuelles par habitant sont d'environ six tonnes pour les émissions intérieures.

À quoi devrais-je renoncer en contrepartie pour garder la même empreinte écologique?

Ce calcul ne fonctionne pas. Pour contenir le réchauffement de notre planète à 1,5 degré, nous ne pouvons encore émettre qu'une très faible quantité de CO₂. Aujourd'hui, 43 tonnes environ pour chaque être humain. Passé ce stade, il ne devrait plus y avoir d'émissions. Je ne peux donc pas dire que je vais manger moins de viande pour aller à New York. Les gens n'ont pas encore compris où nous en sommes. À un moment ou à un autre, protéger le climat fera mal. Parlons clairement: soit je renonce à mon vol, soit ma petite-fille aura une vie très difficile.

Ces 12% ne disent pas toute la vérité: les effets du trafic aérien sur le climat sont bien plus graves.

Il existe d'autres effets, mais leur action n'a pas la même durée. Les oxydes d'azote peuvent faire augmenter la quantité d'ozone. L'ozone est un gaz à effet de serre, mais il se détruit très rapidement et l'effet de chaleur ne dure que quelques mois. Pour ce qui est de la suie, l'endroit où elle est émise joue un rôle: si elle atterrit sur la neige, elle tache la surface et la neige fond plus vite; un effet de plus qui reste localisé.

Pour le dire autrement, il est difficile de comparer les effets. On utilise donc cet argument pour éviter de les prendre en compte. Dans les débats politiques, on l'utilise comme échappatoire. On s'est mis d'accord pour d'autres gaz climatiques sur la manière d'en tenir compte. Cela devrait fonctionner aussi pour le trafic aérien.

On peut donc dire qu'il y a 20% d'émissions intérieures en plus?

C'est même une hypothèse conservatrice. Dans la recherche, on dit que les effets globaux sur le climat sont deux à cinq fois plus importants que les seules émissions de CO₂.

Les avancées techniques pourraient-elles bientôt mettre fin à l'alerte?

Beaucoup de recherches sont menées et c'est tant mieux. Les avions sont devenus plus efficaces. C'est aussi dans l'intérêt des compagnies qui économisent du carburant. Mais les vols climatiquement neutres n'existent pas pour le moment et n'existeront pas à l'avenir. Il existe des carburants biologiques ou synthétiques mais pas en quantité illimitée. La question est donc de savoir à quelles fins les utiliser.

Que pensez-vous de la compensation du CO₂?

La compensation du CO₂ au niveau individuel est délicate pour deux raisons selon moi. Tout d'abord, le budget global du CO₂ est simplement trop restreint. Doit-on l'utiliser pour produire des denrées alimentaires ou pour les vacances? Par ailleurs, des études montrent que trois quarts des certificats n'ont permis aucune réduction de CO₂.

Mais pourquoi?

Pour un parc éolien par exemple, la vente du courant est la principale source de revenu. Les faibles pourcentages des recettes réalisées grâce à la vente des certificats n'ont pas rendu le parc possible. C'est différent lorsque votre argent amortit les émissions de méthane provenant d'une décharge. On peut

À vos yeux, CORSIA est un engagement timide?

Cet accord est tout à fait insuffisant et sûrement pas compatible avec un objectif à 1,5 degré – ni même avec un objectif à 2 degrés.

Est-ce une solution d'introduire une taxe sur les billets d'avion à l'échelle nationale?

C'est un premier pas important. Encore récemment, on ne pouvait pas s'imaginer que cette mesure pourrait être largement soutenue. Les 80% des vols partant de Suisse couvrent l'Europe. Si cette taxe s'élève à 30 francs, les coûts de nombreux vols bon marché doublent et la taxe a un effet incitatif. Elle ne suffira pas à rendre nos voyages climat compatibles, mais les recettes pourront être investies dans des mesures pour le climat.

Les voyages vers des pays lointains sont associés à un cosmopolitisme, une entente entre les peuples et à un enrichissement culturel important.

C'est évidemment un enrichissement pour la personne qui voyage. Mais on peut se demander si passer des vacances balnéaires en Floride contribue à rapprocher les peuples. Je peux comprendre que les jeunes aient besoin de découvrir le monde. J'ai aussi beaucoup voyagé par le passé. Je trouve difficile de

«Voyager est une belle chose. Il faudrait trouver une autre solution – plus de trains de nuit ou des destinations attrayantes à proximité.»

alors se demander si votre argent n'empêche pas que le gouvernement édicte une loi. Le projet n'est pas forcément mauvais en tant que tel, mais il est difficile de prétendre que quelque chose a été compensé ou neutralisé.

Les solutions politiques sont donc urgentes. Le fait que les émissions du trafic aérien ne fassent pas partie de l'accord de Paris sur le climat est une question délicate.

Le trafic aérien est traité par une agence des Nations Unies spécialisée. Elle a adopté le mécanisme CORSIA pour le climat. Selon ce mécanisme, l'augmentation des émissions internationales – environ 40% des émissions sont imputables aux vols internes! – sera compensée dès 2021. La participation est volontaire jusqu'en 2027. Là encore, la qualité des certificats est un gros problème.

Faudrait-il dans l'idéal arrêter de prendre l'avion?

C'est ce que j'ai décidé. Mais j'ai déjà assez pris l'avion dans ma vie. Je ne sauve pas le monde, j'envoie un signal. Seule la politique peut changer les choses fondamentalement. ■

L'entretien avec Anja Kollmuss a eu lieu en décembre 2019. Cependant, la situation actuelle (pour en savoir plus, voir page 21) n'a rien changé aux effets néfastes du trafic aérien sur le climat et aux sombres prévisions à long terme.

Achats locaux, livraison à vélo

Achats Les services de livraison à vélo réunissent les avantages de deux univers: les achats auprès de commerces locaux et la livraison à domicile écologique. L'application viaVelo permet de coordonner le tout.

Par Pascal Steinemann et Noëlle Fischer



© VLD

Les bulletins de livraison et le téléphone ont été remplacés: l'application viaVelo simplifie les livraisons à vélo.

Pour faire ses courses, la voiture reste malheureusement un outil pratique. Remplir le coffre de provisions pour la semaine est plus facile que de tenter le même exercice avec le porte-bagages de son vélo. Même si le temps d'attente au parking du centre commercial est plus long que le temps de parcours, la voiture reste le véhicule numéro un pour faire ses achats.

À ce sujet, le micro-recensement mobilité et transports 2015 livre d'intéressantes données: 40% des déplacements pour les achats du ménage se font en voiture, bien que dans trois quarts des cas, la distance entre la maison et les commerces soit inférieure à cinq kilomètres. On y décèle un important potentiel d'évolution vers une mobilité durable.

Le vélo comme complément

La demande en services capables de remplacer les achats avec la voiture existe. C'est cette conviction qui est à la base du lancement du

premier service de livraison à domicile à vélo de Suisse en 1997 à Berthoud. Le fonctionnement est simple: la clientèle laisse ses achats au magasin où ils sont pris en charge par des coursier·ères à vélo qui les livrent à domicile dans les trois heures.

Depuis lors, plus de 600 000 livraisons à vélo ont été effectuées par le centre social de Berthoud, soit quelque 9000 tonnes de marchandises. Après cinq ans de fonctionnement, une analyse du système a révélé que celui-ci a permis à près de 20% des client·es de convertir les achats en

voiture en déplacements à pied et à vélo. Il a aussi été bénéfique à la qualité de vie au centre-ville et précieux pour les bénéficiaires des programmes sociaux. Ce bilan positif a décidé la communauté d'intérêts «Commerce de détail Suisse» à cofonder l'Association suisse des services de livraison à vélo «VLD» en 2012. Elle est aujourd'hui active dans 26 localités.

L'innovation: viaVelo

Aujourd'hui, l'application mobile viaVelo a remplacé les bulletins de livraison et le téléphone. La clientèle annonce ses demandes de livraison par smartphone, paie par versement automatisé et indique, en option, le souhait de faire évacuer des déchets recyclables (PET, alu, etc.). La centrale de gestion coordonne l'acheminement des livraisons et communique avec les coursier·ères par l'application.

VLD a développé viaVelo en étroite collaboration avec les protagonistes des services de livraison à vélo (à titre commercial ou de service social). C'est également grâce au soutien du Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO) de la Confédération et de la Fédération des coopératives Migros que l'application a déjà pu être lancée dans les villes de Berthoud, St-Gall et Wil. La plateforme viaVelo permet aux services de livraison à vélo de se profiler comme prestataires d'une logistique urbaine durable.

La «cyclo-livraison» et l'application viaVelo ne sont pas encore disponibles partout. La crise du coronavirus a démontré que les habitudes d'achat n'étaient pas immuables. Le commerce en ligne et l'épicerie de village ont chacun leurs avantages. Les services à vélo conjuguent ces deux univers avec un engagement environnemental. ■

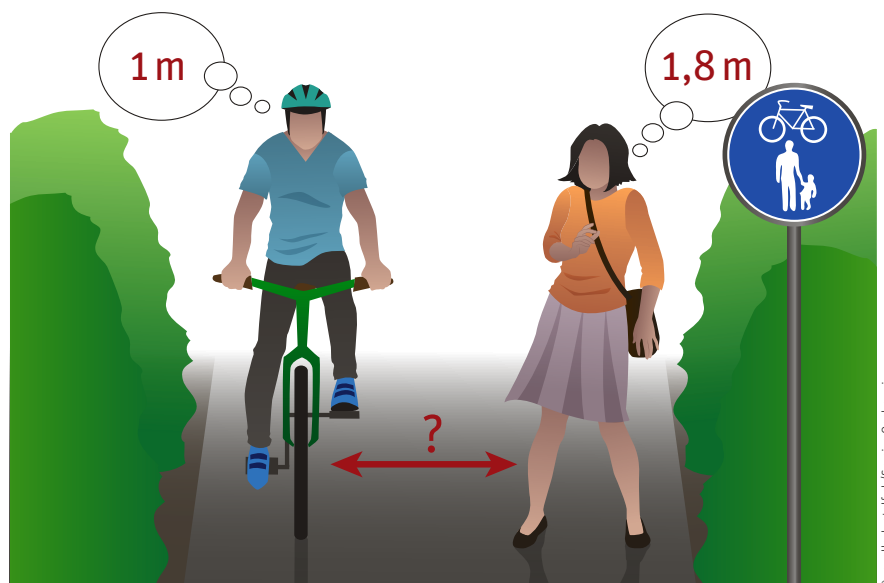
Noëlle Fischer est directrice de VLD Suisse, Pascal Steinemann est chargé de projet auprès de Büro für Mobilität AG.

Les services de livraison à vélo en Suisse

L'Association suisse des services de livraison à vélo (VLD) soutient le développement et l'exploitation de services de distribution à vélo, l'échange de savoir-faire et les innovations technologiques. La plateforme viaVelo a été créée par VLD et ses membres à titre de solution globale pour les prestations de livraison à vélo. Elle est l'instrument de coordination de l'intégralité du processus de distribution et communique en temps réel par une application pour la clientèle (Android et iOS) et une application pour les coursier·ères. Par sa conception souple, viaVelo se prête aisément à de multiples extensions en matière de logistique urbaine intelligente.

www.viavelo.ch; www.livraisonavelo.ch

Bien apprécier la distance dépend aussi de la perception de la personne dépassée. L'ATE recommande au moins 1,5 mètre.



Comme faire du vélo sur l'autoroute

Vélo Quand il n'est pas possible de séparer cyclistes et piéton·nes, les conflits peuvent rapidement surgir. En partageant un même espace, on devrait pourtant faire preuve de courtoisie, que l'on se déplace à pied ou sur deux roues.

Par Lea Schmutz

Imaginez que vous roulez à vélo sur l'autoroute et qu'une voiture vous dépasse. Voilà une bonne comparaison pour illustrer ce que ressent une personne à pied qui se fait doubler par un·e cycliste. Bien sûr, les vélos ont l'interdiction de circuler sur les autoroutes, mais dans la circulation, ils doivent constamment dépasser des piéton·nes.

Sur les surfaces partagées, ces zones sans voiture où seule la circulation piétonne et cycliste est autorisée, celles et ceux qui se déplacent à pied ne se sentent pas en sécurité. Se faire doubler par un vélo lancé à toute vitesse est tout sauf agréable, en particulier pour les personnes souffrant d'un handicap, les seniors et les enfants.

L'utilisation intensive et à des vitesses différentes d'une surface réduite recèle un fort potentiel de conflits. Sans oublier qu'il existe différentes manières d'utiliser l'espace routier: à pied, on peut avoir la tête ailleurs, alors que les cyclistes pensent souvent à arriver le plus rapidement possible à destination.

L'importance de la courtoisie

Dans l'idéal, chaque mode de transport devrait disposer de sa propre voie. Christine Steinmann, experte en sécurité cycliste à l'ATE, a un avis très clair sur les surfaces partagées: «L'ouverture de zones piétonnes aux vélos devrait rester une exception. On peut imaginer partager les surfaces sous certaines

conditions, quand il est impossible de séparer les réseaux cyclable et piétonnier.»

Un travail de bachelor mandaté par la ville de Lucerne a révélé que seuls 6% des accidents de vélo dans la ville impliquent des personnes à pied, et que 9% des accidents de piéton·nes impliquent des cyclistes. «Nous cherchons à éviter autant que possible les surfaces partagées, mais nous n'avons parfois pas le choix. Même si ces surfaces sont objectivement sans danger, elles donnent souvent des sueurs froides aux personnes âgées, qui trouvent les vélos menaçants et gênants», précise Martin Urwyler, chef de projet Mobilité de la ville de Lucerne.

Les résultats de l'étude font également ressortir les différences de perception subjective de la part des deux groupes d'usagers et usagers. Les personnes à pied se plaignent du manque d'égard des cyclistes, qui les dépasseraient de trop près. Pour leur part, les cyclistes affirment faire preuve de prévenance et doubler à une distance suffisante. Une distance que piétonnes et piétons fixent à deux mètres, alors que les cyclistes considèrent qu'un mètre suffit. «Un peu d'empathie peut faire avancer les choses», relève Christine Steinmann.

Et demain?

La croissance démographique devrait intensifier les conflits entre les deux moyens

de déplacement. Pourtant, ils méritent davantage de soutien, car ils respectent l'environnement, occupent peu d'espace, ont un coût avantageux et sont bons pour la santé. L'Office fédéral du développement territorial prévoit une augmentation de 30% des pistes cyclables et voies piétonnes d'ici 2040. Christine Steinmann note encore que «l'essor du vélo électrique accentue la différence de vitesse sur les surfaces partagées».

Le monde politique doit désormais s'impliquer. Sans mesures dans la planification du trafic, les conflits actuels empireront. Les cyclistes ont besoin d'un réseau cohérent et sûr de pistes cyclables, sans avoir à emprunter les sentiers pédestres. D'ailleurs, il y a deux ans, le peuple a clairement voté en faveur de l'arrêt fédéral sur le vélo.

Faute de pistes cyclables, Christine Steinmann réclame au moins de la courtoisie: «Pour les cyclistes, la meilleure façon de se faire remarquer avant de dépasser consiste à donner un coup de sonnette ou de la voix, et il faut en tout cas ralentir.» Personne ne devrait avoir l'impression de rouler à vélo sur une autoroute. ■

Lea Schmutz est stagiaire à l'ATE. Après ses discussions avec Christine Steinmann, elle se montrera encore plus courtoise lorsqu'elle circule à vélo sur les surfaces partagées.



Avec une assurance objets de valeur, une alliance est parfaitement couverte.

Journal intime d'une alliance

L'histoire d'un objet de valeur est parfois mouvementée. Une bague raconte sa vie passionnante.

«Chaque bijou a une âme qui lui est propre», paraît-il. En ce qui me concerne, l'affirmation est pertinente. Jacques a dépensé une petite fortune pour m'acquérir. Je n'oublierai jamais le jour du mariage: ses mains tremblaient et c'est à grand peine qu'il m'a passée au doigt de Catherine. Les heures suivantes, j'étais le centre d'attraction. La jeune mariée me présentait fièrement à ses convives.

Les années ont ensuite passé très vite au doigt de Catherine. C'est pour la nuit uniquement ou pour pétrir du pain qu'elle se sépare de moi. Tous les cinq ans, elle me fait subir un nettoyage et un polissage. Parfois, Jacques me

dote d'un brillant supplémentaire. Une fois, sur le chemin de la bijouterie, une tragédie a failli se produire. Catherine m'avait soigneusement placée dans son sac à main. Alors qu'elle marchait dans la rue, un voleur à la tire s'en est saisi avant de prendre la fuite. Par chance, Catherine pratique le jogging. Elle se lança à la poursuite du voleur jusqu'à ce que celui-ci, épuisé, se décide à abandonner son butin.

Reléguée dans un tiroir

À une autre occasion, j'ai failli être abandonnée dans une chambre d'hôtel. Il arrive que Jacques et Catherine se disputent. Lors d'un séjour à l'hôtel, elle se fâcha et décida de ren-

trer à la maison plus tôt que prévu. Elle fit sa valise à la hâte, jeta un dernier coup d'œil à la salle de bain et me rangea dans la poche de sa jaquette. Je passai les jours suivants reléguée dans une enveloppe rangée dans le tiroir à chaussettes. Un soir, elle me sorti de l'enveloppe, me tourna dans ses mains, sans remarquer que l'un de mes brillants se détachait. Le lendemain, il finit dans l'aspirateur. Trois jours plus tard, Jacques sonna à la porte, un bouquet de roses à la main. Constatant qu'il me manquait un brillant, Catherine décida de m'apporter chez le bijoutier. Une semaine plus tard, je suis à nouveau «au complet». •

À QUI S'ADRESSE UNE ASSURANCE POUR LES OBJETS DE VALEUR?

Est-ce que seuls les gens fortunés ont besoin d'une assurance objets de valeur?

Non, tout objet qui nous tient à cœur et qui nous est cher mérite d'être assuré: alliances, lunettes de soleil de marque, planche de surf, ou encore auxiliaires de santé, tels que lunettes correctrices, déambulateur ou appareil auditif.

Contre quels sinistres mes objets de valeur sont-ils assurés?

Vous bénéficiez de la couverture tous risques. Tous les sinistres sont couverts, à l'exception de ceux qui sont explicitement exclus.

Est-ce qu'une telle couverture d'assurance n'est pas trop chère?

Non, la prime d'assurance pour une bague d'une valeur de Fr. 5000.- se monte à Fr. 53.- par année seulement.

Et si j'occasionne moi-même des dégâts?

L'assurance tous risques couvre aussi les sinistres que l'on provoque soi-même par inadvertance – par exemple en laissant couler un flacon de parfum dans sa sacoche de marque ou en faisant tomber une sculpture de son socle en y ôtant la poussière.

J'ai déjà une assurance ménage. Pourquoi me faudrait-il encore une assurance objets de valeur?

Grâce à la couverture tous risques, cette assurance est plus complète qu'une simple assurance ménage. Cela vous permet d'exclure de l'assurance ménage les objets de valeur et d'économiser ainsi sur les primes.

Couverture complète

Quand un objet vous tient particulièrement à cœur, vous vous efforcez de le protéger. L'assurance objets de valeur de Zurich Assurances vous offre une couverture tous risques complète. Elle intervient en cas de perte, de vol, de dommages et de destruction – même si le sinistre est dû à de l'inadvertance de votre part.

Pour davantage d'informations: Assurances ATE, tél. 031 328 58 21, eco@ate.ch ou www.ate.ch/assurance-objets-de-valeur

ate boutique

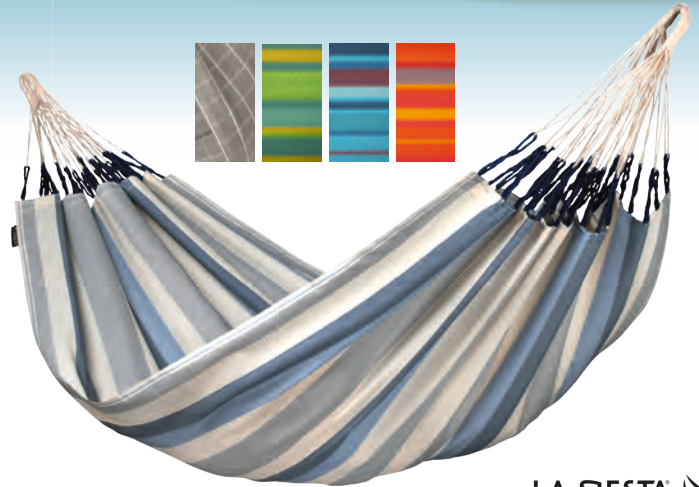
Commander plus de 1'500 articles Outdoor et 12'000 livres de voyage 24h sur 24: www.boutique-ate.ch



Lampe solaire Luci String Lights | 59.90
La chaîne lumineuse qui fonctionne à l'énergie solaire peut s'installer de toutes sortes de manières.
12778 Luci String Lights



Braendi KUBB Junior | 94.-
Le jeu d'échecs vikings ou jeu de lancer pour l'extérieur! Attention! Le risque est grand de devenir accro!
8190 KUBB Junior



Hamac La Siesta Brisa | 109.90

Avec les hamacs résistants aux intempéries, le balcon et le jardin se transforment en oasis de détente.
12947 sea salt | **12947** almond | **12947** lime | **12947** wave | **12947** toucan

LA SIESTA



Coussin Therm-a-Rest Lite Seat | 39.-
Le coussin pour s'asseoir de 33 x 41 cm permet de s'asseoir au sec lorsqu'on est en voyage.
12677 green | **12677** blue



Sac à dos Osprey Archeon 30 | 299.-
Ce sac se distingue par sa confection en matériaux recyclés exclusivement, ses solides composants métalliques, un système dorsal confortable et un équipement sans PFC.
14192 stargazer blue | **14192** stonewash black



Hydroflask Standard Mouth | 49.-
Des gourdes de couleurs gaies qui gardent le froid frais et le chaud chaud. Contenu: 621 ml
10816 spearmint | **10816** hibiscus
10816 sunflower | **10816** stone | **10816** pacific
10816 watermelon | **10816** cobalt



Light my Fire MealKit BIO | 39.90
L'assortiment de cuisine, au design durable prévu pour être de toutes les aventures.
12712 hazy blue | **12712** musty yellow
12712 sandy green | **12712** rusty orange
12712 dusty pink



Sac de couchage Cocoon Silk | 99.-
Tissu: 100% soie. Dimensions: 210 x 88 cm
Dimension plié: 14.5 x 6.5 cm. Poids: 160 g.
10586 forme rectangulaire, ultramarine blue



Pyjama de voyage Cocoon Adventure Nightwear | 89.-
Tissu: 55% soie, 45% coton, dimensions pliées: 10 x 13 cm.
WOMEN tailles: S • M • L **MEN** tailles: M • L • XL
9828 raspberry **9827** tuareg



Petromax Marmite en fonte | dès 49.90
La marmite en fonte est idéale pour la cuisine en plein air.
11016 ft3, 1.4 litres | **49.90**
11016 ft4.5 4.0 litres | **74.90**
11016 ft6 5.7 litres | **82.90**
9638 Levage de couvercle | **14.90**

Petromax Moule à gaufres | 49.90
Que ce soit sur le barbecue ou le feu de camp, chaque gaufre sera un succès.
10777 Moule à gaufres

Petromax Moule en fonte | dès 59.-
Le moule est parfait pour du pain, des gâteaux, et plus encore.
10316 2.4 litres | **59.-**
10859 5.5 litres | **99.-**

Petromax plaque de cuisson & brasero | dès 99.-
2 en 1 : plaque de cuisson et brasero polyvalent en acier inox.
10318 ø48 cm | **99.-**
10318 ø56 cm | **119.-**

Vous trouverez des informations et des offres supplémentaires sous www.boutique-ate.ch
Service de commande: www.boutique-ate.ch, par téléphone 0848 612 612 ou avec la carte de commande sur l'enveloppe.

«C'est un espace de liberté»

Mobilité scolaire Le chemin de l'école est bien davantage que la route qui sépare le domicile de l'école. Katja Marthaler, spécialiste à l'ATE, explique pourquoi il est primordial d'aller à pied à l'école et présente les actions de l'ATE.

Propos recueillis par Nelly Jaggi



Katja Marthaler est spécialiste des questions relatives au chemin de l'école à l'ATE.

Katja Marthaler, quel est le rôle du chemin de l'école dans le développement de l'enfant?

Le chemin qui mène à l'école est un lieu d'apprentissage et d'expériences. En le parcourant régulièrement à pied, l'enfant acquiert toute l'aptitude nécessaire face à la circulation routière et devient plus autonome. C'est l'occasion de se faire des ami-es et de pratiquer une activité physique régulière – d'abord à la main des parents, puis en compagnie de camarades. Il est important que l'enfant ait la possibilité d'acquérir dès le plus jeune âge un maximum d'aptitudes face à la circulation, d'abord à pied et plus tard à vélo.

Quand considère-t-on que l'enfant est apte à parcourir le chemin de l'école sans accompagnement?

Il est difficile de répondre d'une manière générale. Le type d'itinéraire et sa longueur, ainsi que l'âge et le degré de développement de l'enfant sont des facteurs déterminants.

Je recommande aux parents d'exercer avec leur enfant plusieurs fois le parcours qui mène à l'école, et ce, avant le début de la scolarité. Il s'agit de définir non pas l'itinéraire le plus court, mais bien le plus sûr et de cerner et d'expliquer sur place les endroits à risques. L'enfant ne doit pas seulement connaître le bon comportement à adopter, mais aussi le comprendre. Les parents devront accompagner leur enfant jusqu'à ce que le comportement adéquat soit adopté.

Le chemin de l'école est aussi un espace de liberté. En l'absence des enseignant-es et des parents, l'enfant peut explorer son environnement. Toutefois, dès que l'enfant se déplace sans adulte, il est conseillé de suivre régulièrement son comportement et, si nécessaire, d'intervenir.

Que recommandez-vous pour les enfants dont le trajet est très long – et non praticable à pied?

Dans certains cas, l'éloignement de l'école ne permet pas de s'y rendre à pied. Dès lors, si le déplacement à pied de l'enfant ne peut être exigé, les autorités scolaires locales sont tenues de proposer une solution, comme par exemple la mise en service d'un bus scolaire.

Les élèves des degrés supérieurs peuvent s'y rendre à vélo si les autorités scolaires le permettent et que la distance est acceptable. En outre, une combinaison avec les transports publics est possible.

À quoi faut-il veiller en tant que parent après une longue interruption – après les vacances d'été, mais aussi après l'absence des classes d'école de ce printemps?

Les deux situations ne sont pas comparables. Après les vacances d'été, bon nombre d'élèves vont pour la première fois à l'école ou changent de collègue. Dans les deux cas, le chemin de l'école est une inconnue qu'il

ANNONCE

VELOCITY
CHOOSE YOUR VELOCITY.

VELOCITY: Sac à dos étanche pour une utilisation quotidienne au travail, à l'école ou l'université ainsi que dans les loisirs et le sport. Avec un compartiment ordinateur rembourré, disponible en deux tailles (17 et 23 litres). **MADE IN GERMANY.**



ORTLIEB

WATERPROOF



KEEP DRY WHAT YOU LOVE.



Sur le chemin de l'école, il y a assez de place pour l'aventure comme pour l'apprentissage.



faut appréhender. Après la pause du coronavirus, la situation est différente: les élèves connaissent déjà bien le chemin de l'école. Mais il est vrai qu'il n'est pas inutile d'en rafraîchir les connaissances avec l'aide des parents.

Certains parents trouvent plus simple de profiter du trajet vers leur travail pour conduire les enfants en voiture à l'école. Qu'est-ce qui plaide contre cette pratique?

Conduire les enfants en voiture les prive non seulement d'expérience face à la circulation routière, mais également de liberté et d'autonomie. Ces enfants risquent d'être marginalisé-es par rapport aux aventures que vivent les autres élèves et de manquer d'activité physique. Qui plus est, par leurs manœuvres aux abords de l'école, les «parents-taxis» sont un risque supplémentaire pour les élèves qui se déplacent à pied.

Pourquoi tant d'enfants viennent à l'école en voiture?

Les raisons sont diverses. Souvent, les parents invoquent la météo, la gestion de l'horaire, l'âge de l'enfant ou encore l'éloignement de l'école. Dans certaines communes, cette pratique est pour ainsi dire inexistante et dans d'autres, c'est un vrai problème qui met en danger les enfants à pied.

À propos de situations dangereuses: l'ATE s'investit pour la sécurité des en-

fants et passe sous la loupe le chemin de l'école dans le cadre des plans de mobilité scolaire. Comment ces derniers fonctionnent-ils?

Le plan de mobilité scolaire est une offre qui s'adresse aux communes et aux établissements scolaires qui souhaitent soumettre le chemin de l'école à une analyse et l'optimiser. Il vise à définir les bases pour garantir une sécurité maximale sur le chemin de l'école. Nous analysons la situation existante avec les autorités, des spécialistes en circulation, mais aussi les enseignant-es, les parents et les élèves. Nous émettons ensuite des recommandations concrètes qui permettront de rendre le chemin de l'école plus sûr et plus attractif pour les enfants.

Quelles autres campagnes sont menées par l'ATE pour la mobilité scolaire?

L'ATE soutient les enfants, les parents et les enseignant-es par des mesures de sensibilisation, notamment par l'action «walk to school». Elle fonctionne selon le même principe que «bike to work»: deux semaines durant, les élèves se rendent à pied à l'école et engrangent ainsi des points. Les enseignant-es peuvent profiter de l'occasion – l'action se déroule entre les vacances d'été et d'automne – pour approfondir la question du chemin de l'école et accroître les aptitudes des élèves face à la circulation. La participation est ouverte aux classes de la 1H à la 8H et est gratuite.

Le Pedibus rencontre un grand succès. Comment fonctionne ce bus scolaire piéton?

Le Pedibus soutient les parents dans la gestion du chemin de l'école. Les enfants parcourent l'itinéraire qui mène à l'école en groupe et avec l'accompagnement d'un adulte. Cela permet de réduire le nombre de parents qui se rendent à l'école – une mesure importante pendant la crise actuelle. Le Pedibus fonctionne comme une vraie ligne: avec un horaire et des arrêts. Les parents gèrent leur organisation et l'ATE leur met à disposition des conseils et du matériel par l'intermédiaire des coordinations régionales. En fin de compte, toutes nos campagnes permettent d'accroître la sécurité: nous ne voulons pas qu'un enfant soit blessé sur le chemin de l'école. ■

Le chemin de l'école peut aussi se faire à vélo! Le Bureau romand de l'ATE s'occupe du projet «Vélobus», un convoi de cyclistes encadré par deux adultes. Infos: www.ate.ch/velobus

L'ATE répond volontiers à vos questions au sujet du chemin de l'école à l'adresse chemindelecole@ate.ch.

Vous trouverez davantage d'informations sur les sites: www.chemindelecole.ch, www.walktoschool.ch et www.pedibus.ch.

Retour à la vie d'avant?

Meilleure qualité de l'air, boom du vélo, bureau sur le balcon: la crise du coronavirus a aussi eu ses bons côtés. Pour que ces effets ne restent pas temporaires, nous devons maintenant prendre des décisions judicieuses. Dans notre dossier, nous abordons des questions urgentes sur la mobilité dans le contexte de la crise et nous nous interrogeons sur la meilleure manière d'en tirer des enseignements.



COMMENTAIRE

À l'aube d'une transformation



©ATE

Stéphanie Penher est responsable de la politique des transports et de la communication à l'ATE Suisse.

En quelques jours, la crise du coronavirus a bouleversé notre système social et changé notre quotidien en profondeur. Dans un premier temps, la politique sanitaire était au cœur des préoccupations, mais les questions d'économie et de politique sociale ont désormais pris le dessus. Pour limiter les pertes économiques, les pouvoirs publics ont dû déboursier beaucoup d'argent et ils devront en déboursier encore pour surmonter la crise climatique, qui ne peut pas être différée: la production d'énergies renouvelables doit être massivement développée notamment pour que les voitures électriques fonctionnent sans énergie fossile, et des infrastructures ferroviaires sont nécessaires pour remplacer le trafic aérien – à l'origine d'un cinquième des émissions de CO₂ de la Suisse! – par des lignes à grande vitesse.

Penser à long terme

Après le premier allègement des mesures, les magasins de jardinage et de bricolage ont été pris d'assaut. Que se passera-t-il dans les aéroports? Aujourd'hui, nous devons absolument prendre les bonnes décisions pour éviter que les émissions de CO₂ n'augmentent après la crise, comme lors des précédentes crises économiques. Car il ne faut pas se faire d'illusions: la baisse des émissions due à la pandémie est passagère. Une seule chose est sûre: nos investissements auront un effet longtemps après la crise. Nous aligner aujourd'hui sur les objectifs de protection du climat nous permettra demain de vaincre la crise climatique. C'est aussi vrai pour les infrastructures de transports: développer le rail au lieu de créer des pistes d'atterrissage, aménager des voies cyclables

et piétonnes au lieu d'élargir les autoroutes, valoriser les espaces de vie et de détente au lieu de créer des zones de stationnement désertiques.

D'autres mesures, telles que la réduction du trafic ou les zones de rencontre, contribuent à rendre les centres plus vivants et à soutenir les commerces locaux. En entreprise, les mesures de protection du climat doivent devenir la norme: temps et lieu de travail flexibles, obligation d'adapter la flotte pour ne plus émettre de CO₂.

Tirer les leçons de la crise

Au plus fort de la crise du coronavirus, la situation a été prise au sérieux, et les mesures comme les interdictions ont été très bien acceptées. Or certaines mesures, appliquées entre autres à la mobilité, ont prouvé qu'elles étaient réalisables et peuvent être utilisées pour lutter contre la crise climatique.

Pour cette crise, le confinement n'est pas une solution. Il faut une transformation.

L'expérience des dernières semaines a montré que le travail à domicile permet de réduire le trafic pendulaire et le nombre des places de travail dans le centre des localités, la vidéoconférence évite des trajets inutiles, et les déplacements indispensables pour faire les courses peuvent être regroupés de manière à réduire le trafic.

Cette expérience a montré qu'il est agréable de faire du vélo ou de se promener dans le quartier et que cet environnement – valorisé par la réduction du trafic et la création d'espaces verts – offre de belles possibilités pour se détendre. En bref, il y a des domaines dans lesquels il ne faut pas reprendre nos vieilles habitudes. ■

Soutenez le changement

Nous préparons aujourd'hui les années et les siècles à venir. L'ATE lutte contre les obstacles au processus de transformation qui nous permettra de surmonter la crise climatique. Lutte à nos côtés en faisant un don! Un grand merci.

Par carte de crédit: www.ate.ch/transformation

Par virement bancaire:

ATE Association transports et environnement, Aarberggasse 61, 3011 Berne, n° de compte 49-1651-0, PostFinance AG, Bern, IBAN: CH48 0900 0000 4900 1651 0, Référence:

Les milliards du Corona



Un ciel sans traînées de condensation: la réduction drastique du trafic aérien de ces derniers mois a des effets positifs sur l'être humain et l'environnement. Après la crise, des mesures de protection du climat doivent impérativement être mises en œuvre.

Quand le ciel respire

Par Yves Chatton

Les journées ensoleillées du printemps ont dévoilé un spectacle inouï, méconnu des plus jeunes générations: un ciel bleu sans traînées de condensation. Et après la crise? Si les autorités ne veulent pas amorcer le changement, nous devons nous en charger.

Ce 21 avril à 15 heures, moins de dix avions survolent la Suisse. En Europe, on comptera quelque 4000 avions dans le ciel ce jour-là, soit 87% de moins que l'année passée. Cette chute spectaculaire du trafic aérien en raison de la crise sanitaire s'accompagne de nombreux changements bénéfiques pour l'être humain comme pour la nature. Et si nous saisissons cette opportunité pour remettre en question l'avenir de ce secteur?

Le chant des oiseaux

Les riverains des aéroports suisses l'auront remarqué: le boucan du trafic aérien – un avion toutes les trois minutes à Genève – a laissé sa place à un répit bon pour la santé. C'est une amélioration incontestable de la qualité de vie pour les 67 000 personnes qui sont touchées par les nuisances sonores des avions durant la journée (et 100 000 durant la nuit!).

L'arrêt provisoire du trafic aérien est aussi bénéfique pour le climat. En Suisse, l'aviation est à l'origine de plus de 20% de l'impact climatique d'origine humaine (les explications d'Anja Kollmuss en pages 10 et 11). Sans une réduction massive dans ce secteur, nous ne parviendrons pas à atteindre les objectifs climatiques.

En parallèle à la crise actuelle, une autre tempête fait rage: le changement

climatique. Contrairement aux maladies, aucun vaccin ou médicament ne permet de lutter contre ses effets. Et l'impact sur les générations futures sera irrémédiable.

L'autre tempête

Malgré les évidences scientifiques, les autorités continuent de prendre cette menace à la légère. Début mai, le Parlement a décidé de soutenir le secteur aérien avec un crédit d'engagement de 1,875 milliard de francs, dont 1,275 milliard pour garantir des prêts bancaires en faveur de compagnies aériennes suisses, sans contrepartie écologique.

L'ATE regrette fortement que l'enjeu climatique ait été balayé. Avec 45 autres organisations et partis politiques, elle avait demandé au Conseil fédéral, dans une lettre ouverte, de conditionner tout soutien public à des objectifs clairs en matière de politique climatique, notamment en favorisant une transition des passager-ères et des emplois liés vers des secteurs plus durables.

Pas de retour à l'anormal

Il est temps pour l'aviation de s'engager dans la transition que de nombreux autres secteurs économiques ont amorcée depuis longtemps. Jusqu'à présent, ce secteur n'a été soumis à aucune mesure cli-

matique concrète. Le Parlement a encore l'occasion de faire un premier pas dans la bonne direction avec l'introduction d'une taxe incitative sur les billets d'avion, actuellement débattue dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. Bien qu'encourageante, cette mesure n'est pas suffisante.

Les objectifs climatiques ne seront pas atteints sans une réduction massive dans le secteur aérien.

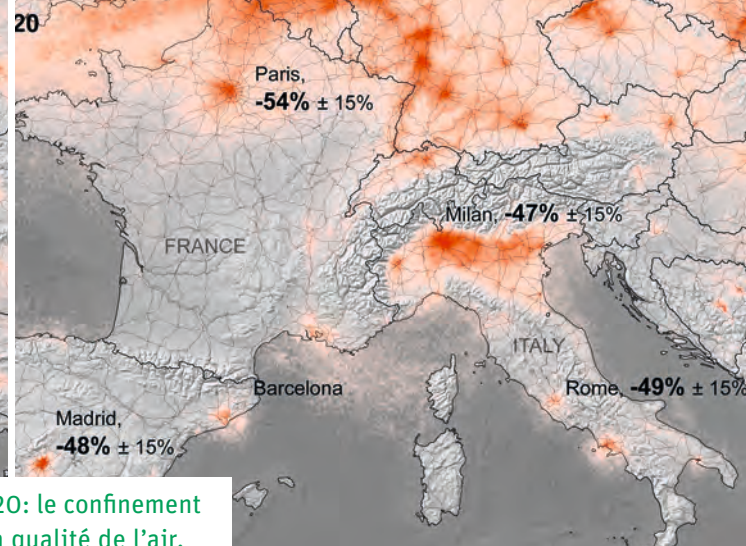
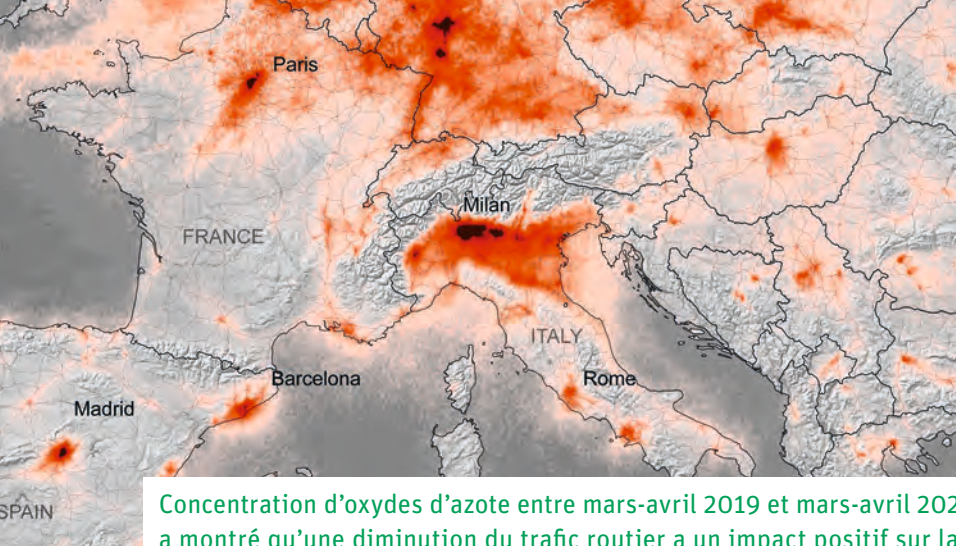
L'ATE s'engagera ces prochaines semaines pour corriger le tir sur le plan politique.

Le remède passera aussi par une modification des comportements individuels en matière de mobilité. Les solutions existent et nous les connaissons. Que voulons-nous pour notre avenir; retrouver et alimenter la croissance effrénée du trafic aérien ou nous orienter vers les alternatives respectueuses de l'environnement? Nos choix contribueront à éviter que le ciel bleu ne devienne gris. ■

Yves Chatton est chargé de campagnes dans le domaine du transport aérien.

Le site internet de l'ATE vient d'être complété avec les informations détaillées et les références scientifiques: www.ate.ch/aviation





Concentration d'oxydes d'azote entre mars-avril 2019 et mars-avril 2020: le confinement a montré qu'une diminution du trafic routier a un impact positif sur la qualité de l'air. En Suisse, ce sont surtout les vieilles voitures diesel qui émettent trop de polluants.

Moins de trafic, moins de pollution

Par Martin Winder

Dans le monde entier, l'activité industrielle et le trafic ont nettement reculé en raison des mesures prises contre la pandémie de coronavirus. Cela a également eu un effet positif, hélas limité dans le temps, sur la pollution de l'air. On le mesure en Suisse aussi.

Début avril, plusieurs médias ont rapporté que dans la ville de Jalandhar, en Inde, l'air est à nouveau si clair que, pour la première fois depuis des décennies, on aperçoit l'Himalaya à 200 kilomètres de là. Les mesures pour en-

L'impact du diesel...

Les principales responsables sont les nombreuses voitures diesel répondant aux normes antipollution Euro 6b et antérieures. Si, après le scandale du diesel de 2015, les tests antipollution sont

... et celui de la météo

Les statistiques de l'Office fédéral des routes traduisent un net recul du trafic sur les routes nationales après le confinement. Sur l'autoroute du Gothard, certains jours d'avril, le trafic a reculé de 90% par rapport à avril 2019! Sur l'A1 aussi, à la hauteur de Würenlos, il a baissé de plus de 30% par rapport à l'an précédent (voir le graphique en page 5).

Il n'est donc pas étonnant que les données de l'Office fédéral de l'environnement reflètent aussi une pollution de l'air bien moindre cette année. Mais cette baisse n'est pas due qu'au confinement. Selon les spécialistes de la pollution atmosphérique du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (Empa), les chiffres actuels sont également dus à la météo – aux températures douces du début d'année et au vent abondant de la deuxième moitié de mars. Le temps qu'il fait influence beaucoup la manière dont les polluants atmosphériques sont répartis, transformés chimiquement ou lavés par la pluie.

Pour que la qualité de l'air s'améliore durablement en Suisse, il faudrait retirer de la circulation les véhicules émettant trop de polluants.

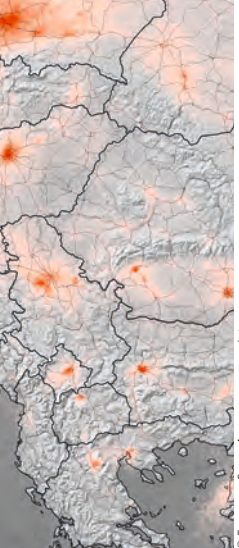
diguer la propagation du coronavirus influencent la qualité de l'air: grâce à la réduction massive du trafic et à l'arrêt des usines, les émissions d'oxydes d'azote et de particules fines ont fortement reculé. La qualité de l'air s'est nettement améliorée surtout dans les régions très polluées du monde.

L'air étant généralement moins pollué en Suisse qu'en Chine ou en Inde, on ne peut pas noter une amélioration de même ampleur. Toutefois, même en Suisse, le niveau de pollution atmosphérique est régulièrement trop haut. Par les oxydes d'azote, les particules fines et, indirectement, l'ozone, le trafic contribue largement à cette pollution.

devenus plus sévères pour les voitures neuves, les voitures déjà en circulation ont pu continuer de rouler en Suisse malgré leur excès d'émissions polluantes. Il arrive aussi que les filtres à particules diesel tombent en panne sans qu'on ne le remarque ou qu'ils soient délibérément retirés. Lors de ses contrôles, la police décèle régulièrement des manipulations du dispositif antipollution sur des camions dont les propriétaires ont voulu réduire leurs coûts d'exploitation. Tout cela fait qu'il n'est pas rare que la pollution de l'air, en Suisse aussi, atteigne des niveaux nocifs pour la santé près des lieux où la circulation est dense.

Sur les axes fréquentés

Pour détecter l'impact du confinement aussi rapidement que possible, l'Empa utilise un modèle statistique décri-



© European Space Agency, www.esa.int



© ATE/Nelly Jaggi

Des vélos partout: la petite reine est le moyen de transport du moment. Une étude montre qu'en Suisse, nous avons roulé près de trois fois plus à vélo en avril qu'au cours des mois précédents. Une tendance qu'on aimerait voir durer!

vant l'influence de la météo sur l'exposition aux polluants atmosphériques. «Avec ce modèle, nous pouvons prédire la concentration de polluants atmosphériques attendue dans telle ou telle situation météorologique dans des conditions normales. Les écarts par rapport à ces estimations modélisées nous permettent de démontrer, par la baisse des émissions de polluants atmosphériques, les changements qui sont intervenus durant le confinement», explique Christoph Hüglin, de l'Empa.

Grâce à ce modèle, il est apparu que les concentrations d'oxydes d'azote ont fortement baissé près des lieux où le trafic est dense. «Des mesures réalisées aux stations de Berne-Bollwerk et de César-Roux à Lausanne ont montré que les concentrations d'oxydes d'azote ont reculé de près de 45% depuis le 16 mars», poursuit le chercheur. Dans les stations de mesures situées en campagne, en revanche, on n'a noté aucun impact de la baisse du trafic sur ces concentrations.

Et à long terme?

Toutefois, il s'agit là d'un effet à court terme, limité à la durée du confinement. Pour que la qualité de l'air s'améliore durablement en Suisse, il faudrait retirer de la circulation les véhicules émettant trop de polluants. Une réduction durable du trafic routier motorisé et la généralisation des véhicules électriques seraient particulièrement efficaces. D'une manière ou d'une autre, ces mesures sont nécessaires pour ralentir le réchauffement climatique. Et contrairement au confinement, elles ont un impact positif durable sur la qualité de l'air. ■

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

Essor cycliste en Suisse

Moyen de déplacement pour le travail et les loisirs ou équipement sportif, le vélo a connu un grand essor pendant la crise du coronavirus. Une tendance que confirment des études ainsi que la forte demande en pièces de rechange.

Une étude de l'EPFZ confirme une perception subjective: en ce moment, le vélo fait de plus en plus d'adeptes. Deux raisons au moins l'expliquent. D'une part, ce véhicule permet de garder facilement la distance physique recommandée entre deux personnes. D'autre part, le temps exceptionnellement sec et doux de mars et avril invitait à se mettre en selle.

Peu importe la météo, les chiffres sont impressionnants: les Helvètes ont fait presque trois fois plus de vélo que les mois précédents, bien que les distances parcourues aient fortement diminué en raison du semi-confinement.

Les chiffres reposent sur les données de mouvement de plus de mille volontaires qui avaient déjà utilisé une application pour enregistrer leurs trajets quotidiens entre septembre 2019 et janvier 2020, dans le cadre du projet de recherche «Comportement en matière de mobilité en Suisse» (Mobis). Pour visualiser l'impact de la crise du coronavirus sur la vie de tous les jours et sur la mobilité en Suisse, l'EPFZ et l'Université de Bâle ont demandé aux personnes ayant participé à l'étude Mobis de réactiver le traceur GPS après l'instauration du confinement partiel.

Davantage de réparations

L'essor du vélo se voit également dans l'envol des demandes de réparations, ainsi que le confirme Martin Platter de

Velosuisse, l'Association suisse des fournisseurs de deux-roues: «Plusieurs importateurs ont annoncé une augmentation notable de la vente de pièces de rechange. J'ai aussi été informé que, grâce aux réparations, de nombreux magasins spécialisés ont pu compenser les pertes subies par la baisse de la quantité de vélos vendus.» Selon Martin Platter, la forte demande de pneus de 26 pouces – pratiquement tombés en désuétude aujourd'hui – révèle que beaucoup de gens remettent des modèles anciens en état de rouler.

Chez Velosuisse, la question de savoir si cette tendance va perdurer divise, mais Martin Platter se montre optimiste: «J'y crois, déjà parce que le trafic automobile est saturé dans les villes et les agglomérations. Parmi les personnes qui se sont mises au vélo par nécessité et en raison des règles sanitaires, beaucoup en garderont l'habitude.»

Les résultats d'une enquête menée par l'association Transports et environnement autrichienne sont également optimistes: un quart des 2500 personnes interrogées souhaite utiliser plus, voire beaucoup plus souvent le vélo après la pandémie. Pour que cet essor se perpétue, il est urgent d'investir davantage dans les infrastructures. Nous avons besoin de pistes cyclables sûres et de qualité.

Nelly Jaggi



© Katrina Sulikova/CTK Photo/Alamy

Des failles dans la loi de transition: l'objectif de 95 g de CO₂/km pour les voitures neuves ne s'appliquera qu'à partir de 2022 au lieu de 2021. On risque ainsi de diluer la seule mesure visant à réduire le CO₂ dans le secteur des transports.

Voitures neuves: objectifs menacés

Par Luc Leumann

Dans l'ordonnance sur le CO₂ en consultation, le Conseil fédéral veut édulcorer les objectifs climatiques applicables aux voitures neuves. Les importateurs font valoir la crise du coronavirus – un argument qui ne résiste pas à l'analyse.

En mai, le Conseil fédéral a fait savoir qu'il entendait assouplir les objectifs CO₂ applicables aux voitures neuves par rapport à ceux de l'UE. Suite au retard de la nouvelle loi sur le CO₂, il a mis en consultation une révision de l'ordonnance CO₂. Le Conseil fédéral y contredit ses objectifs climatiques à long terme, et ce, une fois de plus dans le domaine des transports.

S'il en va de la volonté du Conseil fédéral, le plafonnement des émissions de CO₂ à 95 g/km devrait être applicable à partir de 2022 seulement, au lieu de

sur ses promesses d'avant la votation sur la stratégie énergétique 2050.

Un pseudo-problème

Bien que la décision du Conseil fédéral porte sur les années 2021 et 2022, l'association des importateurs d'automobiles auto-suisse a déclaré explicitement à la radio suisse alémanique SRF que cette mesure était dictée par la crise du Covid-19. En outre, les problèmes de livraison de la Chine demandent des exceptions pour cause de pandémie, écrivait le «Tages-Anzeiger» le 18 avril. Mais qui peut affirmer qu'en 2021, la situation exigera que le Conseil fédéral assouplisse généreusement la loi?

Ces revendications sont en contradiction avec la position de l'industrie automobile européenne – réputée hostile aux mesures pro-climat – qui, selon la presse allemande, déclare ne vouloir en aucun cas réduire ou ajourner les objectifs CO₂ applicables aux voitures neuves.

Les propres chiffres des importateurs de voitures montrent qu'il s'agit d'un pseudo-problème: en mars 2020, ils ont atteint l'objectif qu'ils s'étaient eux-mêmes fixé, soit 10% de part de marché pour les voitures électriques et plug-in-hybrides, et ce, malgré le Covid-19.

Les agents des mesures au rabais

Dans le quotidien «Blick» du 3 mai, auto-suisse menaçait d'utiliser davantage encore une autre faille législative au cas où le monde politique resterait sourd à ses appels à l'aide: «Il est possible qu'il ne reste plus assez de voitures pour le marché suisse et qu'elles soient importées six mois plus tard comme occasions bon marché.» En effet, à partir de six mois un véhicule vaut comme occasion, même s'il n'a presque pas été utilisé. Il n'entre plus, dès lors, dans la «comptabilité CO₂» des voitures neuves. La Confédération serait bien avisée de prolonger ce délai.

Pour les poids-lourds, les failles seraient même admises par la loi. En effet, l'administration et la majorité de la Commission de l'environnement du Conseil national souhaitent que la Suisse n'adopte pas les prescriptions de l'UE. Les camions étrangers à fortes émissions de CO₂ en profiteraient. Il appartient au Parlement de corriger cette faille de la loi sur le CO₂. Le monde politique semble avoir oublié les catastrophes climatiques de 2019 – une piqûre de rappel s'impose. ■

Pour les poids-lourds, des failles seraient même admises par la loi.

2021. Le Conseil fédéral «dilue fortement les objectifs CO₂» – comme il avait lui-même qualifié cette faille législative devant le Conseil des États en 2015.

Une telle attitude est incompréhensible quand on sait que le plafonnement des émissions des voitures est, en matière de transports, la seule mesure de politique climatique de la Suisse et que, depuis 1990, elle ne parvient pas à réduire ses émissions de CO₂. Qui plus est, le Conseil fédéral fait fi de la position du Conseil des États du 2 décembre 2019 et revient même

Luc Leumann est coordinateur de la politique fédérale à l'ATE Suisse.



Éviter le rush: pour que davantage de pendulaires délaissent leur voiture au profit des transports publics, il faut pouvoir voyager hors des heures de pointe. Le télétravail et les horaires de travail flexibles font partie des solutions.

Un double transfert s'impose

Par Laura Schmid

Les transports publics sont bondés durant les heures de pointe. Comment y remédier? La révolution imposée dans nos habitudes ces dernières semaines a démontré que des horaires de travail flexibles, le télétravail et la vidéo-conférence réduisent l'encombrement des TP.

Préparer ses dossiers chez soi le matin tôt et se rendre plus tard au bureau ou tenir une réunion par vidéo-conférence avec ses collègues d'autres régions – les expériences faites ces dernières semaines ont démontré que nombre d'entre nous peuvent parfaitement effectuer au moins une partie du travail à domicile.

La Suisse doit d'urgence réduire ses émissions de gaz à effet de serre dues aux transports individuels motorisés (TIM). Pour y parvenir, il faut qu'une plus grande partie des déplacements s'effectue au moyen des transports publics

Le «work smart» fonctionne

La recette pour réduire les pointes d'occupation des TP compte trois ingrédients: horaire de travail flexible, télétravail et vidéo-conférence. Pendant la crise du coronavirus, la presque totalité du personnel de bureau de Suisse a pu expérimenter le télétravail. Ce n'est certes pas du goût de toutes, mais beaucoup d'entre nous ont pu constater que cela fonctionne très bien.

L'ATE s'investit depuis longtemps pour l'indispensable transfert sur des modes de transport écologiques. L'automne dernier, elle a signé la charte de

longtemps, la progression était lente et bien des personnes restaient sceptiques quant aux avantages du télétravail. La situation d'exception de ces dernières semaines a rendu le télétravail usuel et a forcé le monde professionnel à expérimenter de nouveaux modèles.

Chasser les réticences

Nombre d'ex-pendulaires affirment être plus détendus et performants en mode télétravail, simplement parce qu'on a davantage d'heures de sommeil du fait de ne pas devoir voyager. D'autres estiment que certaines réunions en vidéo-conférence sont plus efficaces: on fait l'économie du déplacement, tout en faisant face à chacun-e grâce au fractionnement de l'écran.

Il faut espérer que ces expériences conduiront à faire disparaître les réticences à l'égard des modèles de travail flexible. C'est un pas important vers la diminution du trafic pendulaire. Ces pratiques réduisent l'encombrement des TP et rendent ainsi possible l'abandon progressif de la voiture. ■

Il s'agit d'un transfert des transports individuels motorisés aux transports publics d'une part, et des heures de pointe vers le reste de la journée d'autre part.

(TP). Le problème: les TP sont saturés aux heures de pointe. L'exercice s'avère donc impossible.

Mais à y regarder de plus près, on constate que, sur la journée entière, le taux d'occupation des TP est d'à peine 30%. Dès lors, un double transfert s'impose: des TIM vers les TP et des heures de pointe vers le reste de la journée.

L'Initiative Work Smart, qui vise à encourager les formes de travail flexible en Suisse – notamment la configuration de l'horaire de travail par l'employé-e, le télétravail, le travail dans les TP et en bureaux partagés délocalisés.

Depuis sept ans déjà, l'Initiative Work Smart s'attache à promouvoir de tels modèles dans le monde du travail. Pendant

Laura Schmid, spécialiste des transports publics auprès de l'ATE, œuvrait pour des transports écologiques déjà bien avant la crise.



Ensemble, mais chacune chez soi. Les rédactrices de l'ATE ont testé le télétravail sous toutes ses coutures ces dernières semaines.



Le monde entre nos quatre murs

Travailler à domicile ou ne pas travailler à domicile? Ce n'était pas une question de préférences personnelles ces dernières semaines, mais simplement une nécessité. Expériences de deux personnes qui s'assoient habituellement l'une en face de l'autre.

Oui, mais... «Non, vous ne me dérangez pas, je suis sur le télésiège!» J'ai tellement souvent entendu mon père répondre ainsi à un appel professionnel pendant les vacances au ski que la phrase est devenue une blague récurrente avec mon frère et mes sœurs. Qui s'inquiète encore de savoir d'où notre interlocuteur-riche nous répond? Dans le monde professionnel, les paradigmes ne cessent d'évoluer.

Déjà dans «la vie d'avant», la définition de la place de travail était souple. L'ATE offrait aux collaborateur-rices qui le souhaitaient la flexibilité de travailler à la maison bien avant que le coronavirus n'y oblige la plupart d'entre nous. Limitation des déplacements,

S'éloigner de la routine pour trouver inspiration et créativité.

gain de temps, autres horaires, autre dynamique de travail: les enthousiastes y trouvent des avantages qui leur correspondent.

Le télétravail forcé bouscule nos habitudes. Et les conseils fleurissent: installer une routine, s'imposer des horaires, s'habiller, aménager un espace. Mais rien de tout cela n'est obligatoire – au contraire. Cette situation exceptionnelle offre l'occasion d'expérimenter une autre façon de travailler, de questionner notre fonctionnement et de découvrir dans quelles conditions s'épanouit notre productivité.

Au sortir de cette crise, certain-es auront apprécié de s'éloigner de la rigueur d'une routine professionnelle «traditionnelle» et y auront trouvé inspiration et créativité. Mais évidemment, les perspectives ne sont pas les mêmes pour tout le monde. La tâche est plus aisée lorsque le travail à la maison ne doit pas se conjuguer avec une fonction imprévue de maîtresse d'école, d'éducateur, de cuisinière, d'homme de ménage – ou tout cela à la fois.

Camille Marion est rédactrice pour le Magazine ATE et travaille un jour par semaine à la maison depuis plusieurs années.

Non, mais... Du lit à la cuisine et, café en main, direction le salon: je n'ai pas l'impression de me rendre au bureau. Et une fenêtre ouverte ne remplacera jamais le trajet à vélo jusqu'au travail. Depuis la mi-mars, le salon accueille, aux côtés du canapé et de la bibliothèque, une petite table en bois qui, ces dernières années, se sentait bien seule dans l'obscurité de la cave.

La chaise des premiers jours – un tabouret de cuisine en bois – a retrouvé sa place. Son successeur, un ballon de gymnastique bleu, n'a de cesse de me rappeler l'optimisation du moi actuellement si tendance. Pourquoi être nostalgique du fitness quand on peut rester chez soi? Au moins, mon postérieur

Les vidéoconférences sont source de profond désespoir.

ne se plaint plus. En plus du cours de sport à la sauce des Jane Fonda modernes, mes rares visites au bureau mettent un peu de mouvement dans mon quotidien. Soyons honnêtes: qui a une imprimante chez soi?

Les vidéoconférences sont, pour moi, source de profond désespoir. Aucune forme de communication non verbale n'est possible, l'encouragement par hochement de tête disparaît dans le no man's land numérique et tout «oui» approbateur interrompt l'autre dans son élan.

J'avoue cependant que le travail à domicile fonctionne. Ce numéro du magazine est entièrement né au salon ou à la cuisine, voire sur le balcon. Mais cela n'intéresse personne, car seul le résultat compte. Les échanges personnels ne sont-ils pas plus importants qu'une atmosphère de travail détendue sur le balcon?

Nelly Jaggi est responsable de la rédaction de l'ATE Magazine et se réjouit de rédiger le numéro de septembre au bureau.

Livraison à domicile: ce type d'achat est-il bon ou mauvais pour l'environnement? La réponse n'est pas la même dans tous les cas, mais un guide permet d'y voir plus clair.



Achats, livraison et environnement

Par Laura Schmid

Il est impossible d'estimer globalement le bilan écologique des services de livraison à domicile. Pour l'environnement, il y a une grande différence entre livrer à la porte une laitue en camionnette ou un téléviseur en vélo cargo. Un guide pour s'y retrouver.

Ces dernières semaines, nous avons dû rester le plus possible à la maison. Pour cette raison, et parce que de nombreux magasins étaient fermés, commander des produits en ligne a souvent été la seule option. Il a fallu par exemple se faire livrer des bouteures à la maison pour flurir le balcon.

Mais au moment de recevoir le paquet à la porte, une question s'est posée: cette manière d'acheter, est-elle un plus ou un moins pour l'environnement? Il est malheureusement difficile de répondre. En réalité, cela dépend principalement de cinq facteurs:

1. Comment faites-vous vos courses d'ordinaire?

Comment auriez-vous acheté les bouteures normalement? À vélo, à pied, en transports publics? Dans ces cas, la réponse est simple: la livraison à domicile est un moins pour l'environnement (sauf s'il s'agit d'une livraison à vélo mais nous y reviendrons). À l'inverse, si vous aviez fait vos courses en voiture, il est fort possible que la livraison à domicile soit un plus. Une voiture de livraison peut desservir un quartier et éviter plusieurs trajets en voiture pour acheter des bouteures. C'est plus efficace, mais pas toujours.

2. Où habitez-vous?

Une seule voiture de livraison peut-elle desservir tout le quartier? Cela ne fonctionne que dans les zones densément habitées. Si vous vivez à la campagne, ce gain d'efficacité est perdu.

3. Qu'avez-vous commandé?

Du point de vue environnemental, il vaut mieux commander à domicile un téléviseur qu'une laitue. Ce n'est pas clair? Imaginez: quand vous allez dans un magasin d'électronique, vous achetez rarement plusieurs téléviseurs et deux aspirateurs. Il y a un déplacement par article. Si le magasin groupe les commandes et les livre en une fois, cela préserve l'environnement. À l'inverse, quand vous achetez des denrées alimentaires, il est peu probable qu'il n'y ait qu'une laitue dans votre panier. Ce serait inefficace. D'une manière générale, on dit qu'en groupant les achats, on préserve l'environnement. Quand on prend la voiture pour faire les courses, il vaut mieux faire les courses de la semaine en une fois.

4. Quel est le délai de livraison?

Un magasin livre plus facilement les commandes de manière groupée quand il peut les rassembler et les livrer en même temps. C'est presque impossible

pour les livraisons express ou les livraisons le jour même.

5. Avec quel véhicule livre-t-on la marchandise?

Le véhicule de livraison joue évidemment un grand rôle: un vélo cargo ou une voiture de livraison électrique préservent beaucoup plus l'environnement qu'une voiture de livraison à moteur diesel.

Résumé: il est difficile d'évaluer globalement l'impact des services de livraison à domicile sur l'environnement. Les trajets à vélo, à pied ou en transports publics restent la meilleure option. Dans les autres situations, il faut juger au cas par cas. ■

Laura Schmid est spécialiste des transports publics pour l'ATE Suisse. Elle possède un vélo cargo qui lui permet de faire ses courses sans émettre de CO₂.

Quelques règles pratiques:

- Faire le plus possible ses courses à vélo, en transports publics ou à pied.
- Regrouper les courses le plus possible et faire un seul trajet est toujours préférable.
- Renoncer aux livraisons express.
- Préférer les services de livraison dont les véhicules sont respectueux de l'environnement.



Petite puce d'Aletsch, tu n'es pas seule

Le grand glacier d'Aletsch transpire. L'eau de fonte vient d'emporter l'appartement de la petite puce d'Aletsch. C'est

pour les enfants à partir de quatre ans. Le livre parle de la recherche du bonheur, des amitiés, de la solidarité, du changement du monde. Les thèmes de l'espace alpin, du climat et du rapport à la nature sont abordés dans une seconde partie. Vous y trouverez également des conseils pour des excursions sur le site du patrimoine mondial de l'UNESCO.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

commandez le livre «Petite puce d'Aletsch, tu n'es pas seule» au prix spécial de Fr. 25.- au lieu de Fr. 29.-, frais de port inclus.

Commander:

sur www.ate.ch/bonus, avec le code-rabais 0447.

ce que constate la vanesse du chardon, un papillon bariolé vivant aux alentours de la glace éternelle. C'est l'histoire illustrée de «Petite puce d'Aletsch, tu n'es pas seule», conçue par Beat Hugli et Karin Widmer

Ballenberg, le musée suisse en plein air

Au musée Ballenberg, vous découvrirez plus d'une centaine de bâtiments originaux, plus que centenaires, de tous les coins de Suisse. Assistez à la fabrication du fromage, regardez travailler le potier par-dessus son épaule et rencontrez-y les quelque 200 animaux de la ferme. Les gourmets auront plaisir à visiter la «Chocolaterie du Ballenberg» et à se restaurer dans les charmantes auberges.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

profitez du rabais de 25% sur le billet d'entrée ordinaire. L'offre est valable jusqu'au 31 août 2020, pour deux personnes au maximum.

Commander:

sur www.shop.ballenberg.ch/FR en indiquant le code-rabais «VCS2020» dans la catégorie «Tickets». Le rabais ne s'applique pas aux prix réduits (famille, AVS, etc.) et n'est pas cumulable.



Le glacier d'Aletsch à vos pieds



Depuis les points de vue de l'Aletsch Arena, un panorama grandiose s'offre à vous sur le grand glacier d'Aletsch, dans le site du patrimoine mondial de l'UNESCO Alpes suisses Jungfrau-Aletsch. Avec ses 300 kilomètres de chemins pédestres, l'Aletsch Arena est un paradis de la détente et de la randonnée.

La carte journalière spéciale «Mountain Lunch Package» offre libre parcours dans tous les transports de l'Aletsch Arena et un repas dans un restaurant d'Aletsch Bahnen. La carte journalière comprend le trajet à bord du Matterhorn Gotthard Bahn entre Mörel, Betten vallée, Fiesch et Fürgangen.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

profitez de 20% de rabais sur le «Mountain Lunch Package», valable pour toute la famille (adultes Fr. 52.- au lieu de Fr. 65.-, enfants et demi-tarif Fr. 36.- au lieu de Fr. 45.-, prix AG Fr. 28.- au lieu de Fr. 35.-). Offre valable du 1^{er} juillet au 11 septembre 2020.

Commander:

présenter la carte de membre ATE au guichet d'Aletsch Bahnen à Mörel, Betten vallée ou Fiesch. Sous réserve de changements d'horaire, renseignez-vous avant le départ sur www.aletscharena.ch.

Assurance dépannage pour e-bike et voiture

Pour ses membres avides de mobilité, l'ATE combine l'assurance dépannage pour e-bike et pour voiture: elle couvre la prise en charge sur place, ainsi que les frais de remorquage, de rapatriement du véhicule, de poursuite du voyage ou de retour au domicile. L'assurance est valable en Suisse et au Liechtenstein et, pour l'e-bike, jusqu'à 150 kilomètres au-delà de la frontière suisse.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

souscrivez l'assurance dépannage combinée au tarif semestriel promotionnel de seulement Fr. 29.- au lieu de Fr. 35.- (prime annuelle Fr.70.-). Si vous avez déjà souscrit une assurance dépannage de l'ATE, vous profitez de l'assistance vélo électrique au prix unique de Fr. 9.- jusqu'au 31.12.2020. La couverture d'assurance est valable pour les deux assurances dépannage (Suisse/FL) jusqu'au 31.12.2020.

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



© kai19 / iStock

Wildsocks – les chaussettes bio



Issu de l'imagination d'une famille bernoise, le label Wildsocks est aujourd'hui un projet phare en termes de durabilité. Le concept et le design sont d'origine suisse et la production s'effectue en Italie du Nord. L'accent est mis sur la sélection de textiles de production durable; le coton bio qui entre dans la fabrication des Wildsocks est certifié GOTS®. Les directives du Global Organic Textile Standard (GOTS®) garantissent le respect de l'environnement et des conditions de travail équitables pour les producteur-rices de coton et les ouvrier-ères du textile. Les chaussettes écologiques Wildsocks sont emballées dans une simple bandelette de papier, sans plastique. Qu'elles soient bigarrées, unies ou décorées de motifs, ces chaussettes, composées à 80% de coton bio, garantissent confort et bonne conscience.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

en indiquant le code rabais mag0320, les modèles illustrés ici sont vendus au prix de Fr. 13.40 au lieu de Fr. 16.80 dans les tailles 37-40 et 41-44. L'offre est valable jusqu'au 19 juillet 2020 et jusqu'à épuisement du stock.

Commander:

sur www.boutique-ate.ch ou au 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).

Bâtons télescopiques faits en Suisse

Par passion pour le sport en général et pour la montagne en particulier, l'entreprise suisse RocAlpes a développé les bâtons télescopiques ultra-légers Roc Trekking RT620 Carbon E. Conçus et produits à Yverdon-les-Bains, les Alpes et le Jura sont leur terrain de prédilection. Composés de carbone et dotés de leviers de fixation faciles à manier, ces bâtons offrent stabilité à la montée et confort à la descente. Leur longueur est réglable avec aisance et précision, en fonction des besoins et exigences: entre 63 centimètres (taille de rangement) et 135 centimètres. Les bâtons Roc Trekking se prêtent aussi bien à la marche qu'à la randonnée en raquettes et sont livrés avec rondelles d'été et de ski garantissant une utilisation polyvalente.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

en indiquant le code-rabais mag0320, les bâtons télescopiques RocAlpes RT620 Carbon E vous sont vendus au prix de Fr. 109.- au lieu de Fr. 119.-. L'offre est valable jusqu'au 19 juillet 2020 et jusqu'à épuisement du stock.

Commander:

sur www.boutique-ate.ch ou au 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).



© mad



Neuchâtel

Pour une mobilité d'avenir

Notre mobilité s'est fortement réduite pendant la crise du coronavirus. L'ATE Neuchâtel a annulé ses séances de comité ainsi que son assemblée générale. De même, les bourses aux vélos ont été supprimées, et il n'est pas certain que les séances et activités de juin seront maintenues.

Cette crise a eu d'importantes conséquences: tout le monde est resté à la maison, routes désertes, trains très peu occupés, le prix du baril de pétrole au plus bas, réduction du CO₂. On dit très justement qu'il y aura un «avant» et un «après». À quoi va ressembler ce nouveau monde? Nombreuses seront les personnes à souhaiter un retour à la situation d'avant la crise en raison de leur intérêt financier et pour compenser les pertes de ces mois de confinement. On peut comprendre cette demande de la part des indépendant-es, des personnes licenciées, des commerçant-es ou

encore de celles et ceux qui ont dû fermer boutique.

Néanmoins, il faut apprendre de cette crise, et ne pas s'empreser de l'oublier. Elle a montré que l'on arrive à faire des choses que l'on croyait impossibles ou utopiques. Un redémarrage de l'économie doit permettre de consolider notre société face à de futures crises, bien sûr comme celle du coronavirus, mais surtout celle liée aux changements climatiques.

Apprendre et changer

Grâce au télétravail et à l'arrêt de plusieurs industries et magasins, le système de transport s'est

trouvé totalement surdimensionné. Cela doit également être une opportunité de repenser nos déplacements, qui doivent être nécessaires – que ce soit pour le travail, pour les courses ou pour les loisirs. On se rend ainsi compte qu'aucune nouvelle route ne doit être construite. La réduction du trafic due au télétravail doit dégager des surfaces que l'on pourra utiliser pour la mobilité piétonne, les vélos et les voies de transports publics.

Dans la même ligne, les avions ne devraient être utilisés que si nécessaire et non pas pour des loisirs ou des rencontres que l'on

peut faire par téléconférence. Notre future mobilité devrait permettre de redécouvrir des loisirs simples et respectueux de notre planète. Faire couler un peu plus Venise, encombrer Barcelone, se soûler à Prague (voire encore plus loin, car l'herbe est toujours plus verte ailleurs); notre société devient absurde. Après cette crise, ce sera le moment pour chacun et chacune, y compris les associations, de militer très sérieusement pour une mobilité réduite, se limitant à celle qui est nécessaire.

Christian Piguet

Co-président, ATE Neuchâtel



Genève

Avant, pendant et après la crise

Comme toute la population suisse, l'ATE Genève a dû se réinventer pendant cette période de crise sanitaire. Après l'annulation de plusieurs de nos événements (dont notre assemblée générale), nous avons continué notre travail pour défendre une mobilité durable à Genève et les enjeux restent majeurs, même en période de confinement!



© ATE Genève

Concours de dessin « Ma ville sans voiture »

La section genevoise de l'ATE invite chacun et chacune à imaginer la vi(II)e sans voiture.

Pendant cette période de «pause» pour la mobilité, certains besoins se sont montrés plus criants. C'est le cas notamment de l'accès à des réparateurs pour vélos – notamment pour les personnes qui devaient encore se rendre à leur travail et pouvaient ainsi le faire en

respectant toutes les normes sanitaires. L'ATE Genève a donc créé une liste des magasins de vélos encore ouverts, mise à jour régulièrement.

À pied et à vélo

La mobilité cycliste et piétonne est aussi revenue sur le devant de la scène pendant cette période de confinement et surtout pour accompagner le déconfinement. Le vélo et la marche à pied sont des solutions efficaces et peu coûteuses pour se mouvoir en respectant la distanciation sociale. Pour que le maximum de personnes puisse les pratiquer en toute sécurité, plusieurs associations dont l'ATE se sont unies pour demander au Conseil d'État des mesures

fortes pour la création d'infrastructures cyclables et piétonnes éphémères, notamment sur les grands axes de circulation.

L'ATE et ses partenaires genevois et français ont par ailleurs demandé au Service des Douanes une ouverture des frontières sur certains passages pour vélo. Les cyclistes doivent en effet faire de grands détours et emprunter des axes routiers très peu sécurisés. À l'heure de mettre ce texte sous presse, nous n'avons pas encore reçu de réponse satisfaisante mais continuons à faire du lobbying.

Dessiner et rêver

Finalement, et pour faire un peu rêver les Genevois-es, l'ATE Genève a lancé un grand concours

de dessin sur le thème «Ma ville sans voiture». La période de semi-confinement a amené une baisse drastique du trafic nous faisant réaliser la place que la voiture prend dans l'espace public. L'ATE a proposé de se demander comment nos rues et nos quartiers pouvaient être utilisés. Les résultats seront bientôt à découvrir sur notre site internet!

Si les défis ont été nombreux, cette période a aussi permis de créer des synergies avec les autres associations actives dans la mobilité durable, synergies qui, nous l'espérons, nous permettront d'obtenir des avancées significatives pour une Genève plus durable.

Alice Genoud, coordinatrice, ATE Genève



L'ATE a appris avec une peine immense le décès de Rolin Wavre, vice-président de Pro Vélo Genève, député et figure de la défense de la mobilité durable genevoise et suisse. Sa route a souvent croisé la nôtre et celle des acteurs et actrices du terrain. À chaque fois, nous avons pu apprécier sa grande humanité, son engagement sans failles et ses idées souvent novatrices. Avec ses multiples casquettes, Rolin Wavre était un passeur d'idées et un homme capable de construire des compromis de qualité. Il a toujours su faire avancer ses projets de cœur, pour le bien de la collectivité. C'est une grande perte pour le monde associatif genevois. Toutes nos pensées vont à sa famille et à ses proches.

Pandémie et solidarité

La pandémie de covid-19 a perturbé les activités de notre section. Ce fut aussi l'opportunité d'expérimenter le télétravail et de faire preuve de solidarité tout en acquérant une précieuse expérience.

L'assemblée générale prévue le 26 mars ainsi que la plupart des réunions concernant des différends ont dû être reportées. C'est par télétravail que le bureau de l'ATE Jura a réglé les tâches courantes et a assuré son implication dans les dossiers et les projets. Prochainement, les membres de notre section seront informés du nouveau calendrier des événements et des projets.

Solidarité et expérience pratique

En mettant à disposition son vélo-cargo, l'ATE Jura a été solidaire avec Emmaüs Jura et la commune de Boncourt pour assurer l'approvisionnement et le soutien des personnes à risque et vulnérables durant le confinement. En huit semaines, près de 300 kilomètres ont été parcourus pour livrer des biens de pre-

mière nécessité ou rendre service à domicile. En plus des aspects humains, cette implication nous a permis d'évaluer dans la pratique les avantages et les limites de l'utilisation de ce type de véhicule. L'expérience ainsi acquise nous permettra de conseiller et d'appuyer, en connaissance de cause, ce mode de livraison à faible émission carbone. Ce projet se poursuivra avec des commerces jurassiens qui pourront utiliser le vélo-cargo ATE pour leur propre évaluation.

Vincent Chapuis,
Secrétaire général, ATE Jura



Le vélo cargo de l'ATE Jura a permis d'effectuer des livraisons pour les personnes à risque et vulnérables.



GRUPE RÉGIONAL BIENNE

Un service de livraison à domicile

À Bienne, un groupe de bénévoles livre à domicile les personnes à risques. Cette action a été mise sur pied par l'Action paysage Bienne-Seeland en collaboration avec le Groupe régional ATE, Pro Senectute, Velokurier et Benevol Bienne.

«Biennevole» (contraction de Bienne et bénévole): un nom et un numéro de téléphone que tous les habitants de Bienne et de Nidau doivent absolument retenir. Il s'agit d'une action de solidarité avec celles et ceux qui, en raison des risques sanitaires liés au coronavirus, ne devraient plus sortir, même pour aller faire les courses.

Le service de livraison bien connu 1-2 Domicile a malheureusement dû être interrompu, puisqu'il ne concernait que l'acheminement de courses réalisées en magasin. L'action de solidarité menée par ces bénévoles, qui disposent par exemple de temps libre suite à un chômage technique ou à la suspension des

cours universitaires, fonctionne différemment. Les personnes vivant à Bienne et à Nidau, qui doivent éviter de quitter leur maison en raison du risque sanitaire peuvent composer le 032 328 11 44 et transmettre leur liste de courses. Elles placent ensuite un montant suffisant dans une enveloppe qu'elles déposent

dans leur boîte à lait. Le ou la cycliste recueille l'argent et effectue les achats dans un commerce de proximité. Les courses sont ramenées dans un sac neuf et déposées devant la porte avec la monnaie en retour. Le ou la cycliste sonne à la porte pour avvertir que les achats ont été effectués et repart accomplir une prochaine



commande. Tout contact direct est ainsi évité avec la clientèle et les recommandations de l'Office fédéral de la santé publique sont respectées. De plus, nous veillons à ce que les livraisons soient effectuées à vélo, et non en voiture, pour tenir compte des enjeux environnementaux. Grâce à leurs

vestes jaunes spécialement équipées, les coursiers et coursières sont facilement identifiables.

Début mai, environ 200 livraisons avaient déjà été effectuées. Il s'est avéré que le service remplit également une importante fonction sociale. Prendre une commande par téléphone

est un contact bienvenu avec le monde extérieur et les conversations peuvent parfois volontiers s'étendre.

Le groupe régional de l'ATE est fier de soutenir cette action lancée et coordonnée par l'Action paysage Bienne-Seeland. Le service «Biennevole» restera actif

aussi longtemps que les mesures de protection des personnes à risques sont maintenues. Celles-ci peuvent ainsi rester chez elles, tandis que des personnes actuellement sans activité s'impliquent au service de leurs concitoyens.

Mario Nobs, responsable du Groupe régional ATE Bienne



Fribourg

L'ATE, section Fribourg à l'heure du confinement

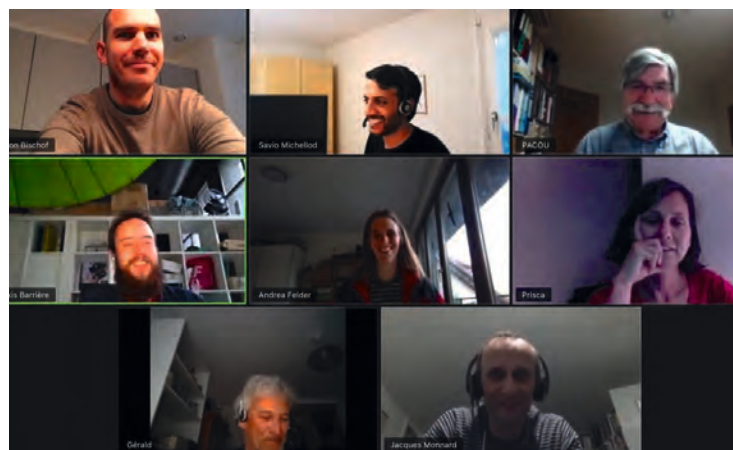
Pendant le confinement, l'ATE section Fribourg est restée active en respectant les mesures mises en place par la Confédération.

Durant cette période particulière, la section Fribourg a continué sa mission au mieux. Le secrétariat s'est organisé pour se rendre au bureau au maximum une fois par semaine et les séances du comité se sont déroulées en ligne. Après les quelques soucis techniques, la séance du comité s'est déroulée sans encombre. Les dossiers sont nombreux et les échanges riches.

Nombreux dossiers en cours

Nous avons notamment discuté des comptes 2019 et du bud-

get 2020 présenté par Alexis Barrière, notre comptable, du recours à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions pour le plan d'aménagement de détail Stöckentilen – Wegmatt de neuf hectares et quelques 1300 places de stationnement (pour lequel, à notre connaissance, aucun rapport d'impact environnemental n'a été réalisé), des projets routiers (jonction de Matran, Birch – Luggiwil, Marly – Matran), des projets rails (troisième produit Genève – Berne, ligne Pa-



Les séances du comité ont pu se poursuivre grâce à la technologie.

Convocation à la rencontre des membres et à l'assemblée générale

Samedi 12 septembre 2020

À la salle de la Salle Rossier,
Rue de l'Hôpital 2, 1700 Fribourg

11 h 00: Assemblée générale

Ordre du jour:

1. Procès-verbal de l'Assemblée générale du 9 mai 2019 à Fribourg
2. Rapport annuel 2019
3. Rapport du caissier 2019
4. Rapport des réviseurs 2019
5. Approbation des comptes 2019
6. Budget 2020
7. Élections
8. Programme d'activité 2020
9. Divers

12h30: Apéritif avec une collation

13h00: Conférence (thème à définir)

14h30: Visite des remparts Est – Fribourg par Madame Florence Da Cruz

lézieux-Romont-Fribourg et le LGV Lausanne – Berne), de la consultation sur la stratégie du développement durable du canton de Fribourg et des dossiers en cours au Grand Conseil fribourgeois.

Concernant les dossiers mis à l'enquête et les procédures en cours, le Conseil fédéral a décidé de suspendre les délais liés aux procédures de permis de construire. Nous saluons la sage décision du Canton de Fribourg d'avoir repris cette décision contrairement à d'autres cantons. Cette mesure a pris fin le lundi 20 avril 2020 mais par chance, les dossiers que nous souhaitons étudier ont été soit mis en ligne par la commune concernée, soit transmis sous format électronique. Nous

sommes extrêmement reconnaissants de cette excellente collaboration.

Pour l'avenir

Cette crise nous a appris que nous pouvions ensemble réagir rapidement et efficacement afin de prendre soin les uns des autres. L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction du bruit routier sont impressionnantes. À l'ATE, section Fribourg nous espérons vraiment que nous allons tous ensemble profiter de cette crise pour inventer une nouvelle mobilité plus sobre en quantité et en qualité, plus propre et partagée.

Prisca Vythelingum
Secrétaire générale, ATE Fribourg



Prolonger l'expérience du silence

Avec la diminution du bruit liée à la baisse de la circulation en avril, l'ATE Vaud a travaillé à rendre visible la mobilité douce et s'engage durablement pour la mise en place d'aménagements temporaires aux quatre coins du canton.

Le 29 avril dernier était la Journée internationale contre le bruit, date à laquelle a été publié un appel d'une vingtaine de spécialistes de la santé: ce silence, lié en grande partie à la disparition ou la raréfaction de la circulation routière en raison de la crise sanitaire, est une bénédiction pour la qualité de notre sommeil, notre niveau de stress, nos poumons et notre qualité de vie.

Pour l'ATE Vaud, c'est l'occasion de mettre en valeur les combats qui nous sont chers et qui riment avec une amélioration de la qualité de vie, une protection de l'environnement et un bénéfice collectif considérable.

Entretien des vélos

Dès le début des mesures liées au coronavirus, l'ATE Vaud a réalisé sur son site internet une liste de tous les magasins de vélo du canton offrant des services de réparation ou d'entretien de vélo. Il faut rappeler que le vélo, lorsque l'usage des transports publics est déconseillé et que la circulation routière a diminué, est le transport individuel idéal pour certain-es pendulaires. Pour la section, cela a aussi été un moyen de soutenir les magasins de vélo en difficulté. Sur les réseaux sociaux, plus de 14000 Vaudois-es

ont été informé-es de l'existence de cette liste, tout comme les 7500 membres de l'ATE Vaud.

Adapter l'aménagement

La section a aussi lancé une pétition afin que le canton et les communes s'engagent dans les plus brefs délais à mettre en place des aménagements tactiques en milieu urbain. «L'urbanisme tactique» est une démarche permettant (avec un minimum de mobilier et de modification des infrastructures) de démontrer des changements possibles dans l'aménagement urbain. Plus de 500 signatures ont été récoltées en moins de deux semaines.

Pour la qualité de vie

Enfin, l'appel du corps médical à l'occasion de la Journée internationale contre le bruit rappelle le besoin de mettre en place des zones très larges à 30km/h en ville. L'expérience positive

Une période idéale pour questionner la place accordée à la mobilité douce dans notre quotidien

Vaud



Convocation à l'assemblée générale ordinaire

Chères et chers membres vaudois-es,

Nous avons le plaisir de vous convier à l'assemblée générale ordinaire de la section vaudoise qui aura lieu le lundi 29 juin 2020 à 19h à la salle «L'Atelier», Place de la Gare 11 à Lausanne (au 2e étage au-dessus du restaurant Tibits)

L'ordre du jour sera le suivant:

- Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire de mai 2019 et de l'assemblée générale extraordinaire de décembre 2019
- Rapport du Président
- Rapport du caissier et des vérificateur-rices des comptes
- Approbation des comptes
- Adoption des activités et du budget 2020
- Elections du comité et des vérificateur-rices des comptes
- Proposition et vote de modifications des statuts de l'ATE Vaud
- Divers et propositions individuelles

Tous les détails et documents sont disponibles dès le 11 juin sur www.ate-vaud.ch.

L'ATE Vaud précise que, contrairement aux années précédentes et en raison de la crise sanitaire, l'assemblée générale ne sera pas suivie d'une conférence-débat. Pour ces mêmes raisons et en fonction de l'évolution de la situation, la section se réserve le droit d'annuler l'évènement ou de le modifier en communiquant avec sa newsletter. Les membres désirant être averti-es par courrier doivent en effectuer la demande auprès de l'ATE Vaud au moins 10 jours avant ladite assemblée.

du 30km/h de nuit dans les rues lausannoises doit être étendue à d'autres axes et dans d'autres villes du canton. Elle doit être suivie d'une réflexion globale sur l'usage de la voiture dans l'espace urbain et la place qui devrait (ou non) lui être accordée.

Les bénéfices cumulés de ces quelques mesures sont loin d'être anodins. Selon une étude du Swiss Medical Forum de 2019, ce

sont quelque 500000 personnes en Suisse qui souffriraient de perturbations nocturnes en raison de bruits liés à la circulation, alors qu'une mauvaise qualité de sommeil dégrade notre santé. Les mesures ci-dessus permettraient de poser les jalons pour de futurs aménagements définitifs en faveur des cyclistes et des piétons.

Romain Pilloud

Secrétaire général ATE Vaud

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 026 422 29 74

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 079 345 01 81

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 463 24 32

VD: www.ate-vaud.ch
Tél. 021 323 54 11

Groupe régional Bienne
www.vcs-be.ch
Tél. 032 341 75 34

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

À la découverte du terroir vaudois

Au nord du canton de Vaud, accolé à la frontière française, le Parc Jura vaudois plonge les touristes au cœur de la nature. À vélo, on sillonne ses collines pour une jolie expédition entrecoupée d'étapes culturelles et culinaires. Par Camille Marion

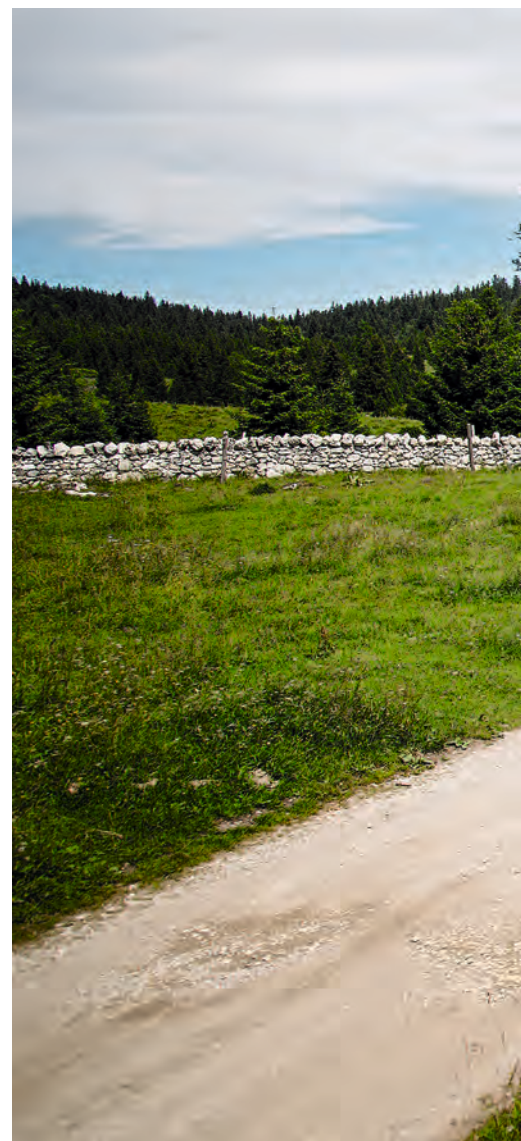
En plus de la préservation de la nature et des paysages, les parcs naturels régionaux suisses poursuivent un objectif de mise en valeur de la culture et de la production locale. C'est le cas du Parc Jura vaudois, qui regroupe trente communes et s'étend sur les régions de Nyon, Morges, la vallée de Joux et le Jura nord vaudois.

Le nord du canton de Vaud peut compter non seulement sur la variété de ses paysages, mais également sur un terroir et un savoir-faire reconnus – l'industrie horlogère du côté de la Vallée de Joux, par exemple. Un joli circuit cyclable sur deux jours permet d'en découvrir les richesses. Nous avons opté pour le vélo électrique, idéal pour dompter les reliefs vaudois.

À l'assaut des pâturages boisés

Le périple commence au Sentier, dans la Vallée de Joux. L'office du tourisme propose la location de vélos électriques pour les deux jours. On prend le temps de s'habituer à cette monture, un peu plus lourde qu'un deux-roues classique, avant de se mettre en route.

La première étape nous emmène en direction du col du Marchairuz, dont les premiers lacets nous confortent déjà dans le choix de l'assistance électrique. L'itinéraire s'éloigne de la route principale pour traverser la Combe des Amburnex, loin du trafic automobile. Le chemin serpente au cœur des alpages et des collines sur lesquels courent les murs en pierre sèche typiques de la région.



© Claude Jaccard - www.vaudois-photos.ch

Au bord du lac de Joux, l'été a des airs d'ailleurs.

Après une trentaine de kilomètres au cœur de la nature, il est temps de faire un premier arrêt dans la petite commune de Le Vaud pour y visiter le parc animalier de la Garenne. Pas d'animaux exotiques ici: le parc recueille des animaux blessés et contribue à la sauvegarde d'espèces menacées. On y fait un important travail d'éducation et de sensibilisation. Ce jour-là, des enfants du Passeport Vacances écoutent, fascinés, les explications d'un soigneur au sujet du lynx. À la Garenne se trouve la plus haute volière d'Europe, dans laquelle on admire notamment le fameux gypaète barbu.

Du fromage pour déjeuner

La suite de l'itinéraire nous emmène à travers les villages vaudois de Gimel, de Bière, puis de Berolle – les Alpes en toile de fond. La journée s'achève à Montricher, où les chambres



© D. Carlier/davidcarlierphotography.com

Les nombreux itinéraires balisés permettent de découvrir le Parc Jura vaudois à pied ou à vélo.

pittoresques de l'«Auberge aux 2 Sapins» assurent une bonne nuit de repos.

Le lendemain matin, les batteries rechargées (celles des vélos comme des cyclistes), on prolonge le séjour à Montricher par une visite de la Fromagerie Gourmande. Cette structure villageoise regroupe 20 producteurs et productrices de lait de la région. Au premier étage du bâtiment se trouve l'Espace Gourmand dont le sol vitré permet d'assister à la fabrication du Gruyère AOP, juste en dessous.

Méditation et recueillement

Le temps magnifique rend la pratique du vélo particulièrement agréable. Nous repartons en direction de L'Isle, Mont-la-Ville, La Praz. Entre les charmants villages, la route est peu fréquentée et les rares voitures qui y circulent dépassent les cyclistes avec prudence. À Ro-

Informations utiles

Itinéraire:

Arrivée et départ au Sentier.

95 km, 1950 m de dénivellation

Location de vélos électriques au Sentier:

- À l'office du tourisme de la Vallée de Joux (Rue de l'Orbe 8)
- À la gare Sentier-Orient (Rue de la Gare 12)

Arrêts recommandés:

- Parc animalier de la Garenne (Le Vaud)
- Fromagerie Gourmande (Montricher)
- Abbaye de Romainmôtier et Maison du Prieur

Hébergement

- «Auberge aux 2 Sapins» à Montricher



mainmôtier, une pause est indispensable pour découvrir la richesse de cet endroit. Le village est connu pour son bourg médiéval et son impressionnante abbatiale clunisienne, construite au 10^e siècle. Mais ses ruelles historiques sont surtout un lieu de silence et de recueillement. Situé sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, Romainmôtier accueille une foule de pèlerin-es tout au long de l'année.

L'abbatiale clunisienne, construite entre 990 et 1030, elle est l'une des plus anciennes

églises romanes de Suisse. À ses côtés se trouvent le monastère et la Maison du Prieur, témoin de l'histoire de la bourgade. Ses murs racontent le passé pieux, puis l'impact de l'invasion bernoise et enfin le passage de divers propriétaires. L'intérieur est à la fois mystérieux et impressionnant. Aujourd'hui s'y tiennent entre autres des réceptions privées.

Le lac derrière la montagne

L'après-midi est déjà avancé lorsque nous remontons en selle pour affronter les derniers

kilomètres de cette excursion. Un crochet par le petit village de Premier permet de faire une rapide pause pour profiter de la vue; d'ici et par temps dégagé, on aperçoit à la fois le lac de Neuchâtel, le Léman et le lac de Joux.

Cela ne rivalise assurément pas avec la vue au sommet de la Dent de Vaulion, non loin d'ici, mais son ascension n'est pas au programme. L'itinéraire nous permet de contourner la montagne et de profiter d'une grande descente pour rejoindre finalement l'extrémité du lac de Joux. Nous longeons son rivage en admirant la surface paisible de l'eau. Il s'agit du plus grand plan d'eau du massif jurassien.

Après un peu moins de cent kilomètres de voyage, nous rejoignons Le Sentier pour y rendre les vélos électriques. Depuis la petite gare du village, le train s'échappe de cette parenthèse en pleine nature. ■



© Camille Marion



© Fromagerie Gourmande

L'abbatiale de Romainmôtier, havre de paix au milieu de la nature. À la Fromagerie Gourmande de Montricher, on peut assister tous les matins à la fabrication du Gruyère AOP.

PETITES ANNONCES

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.levanteli.ch

Appartement douillet, 3 pièces, dans ferme au Locle/NE. Randonnées, vélo, etc. www.crozot.ch / Tél. 079 924 35 43

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.

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

Vacances dans le **Val Onsernone** avec baignade dans la rivière de montagne Isorno. **Deux maisons rustiques** à louer dans un hameau sans voiture. www.mosogno-sotto.ch

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

Bettmeralp, sans voiture: studio 4*, 2 p., Balcon sud, calme. Tél. 032 389 17 59, www.allegro1.bettmeralp.ch

Ancienne maison tessinoise, jardin, PP, **dans un village près de Biasca.** Grotte, baignade dans la cascade, randonnée, christacaflisch@gmail.com

Anzère, app. 3 gdes pièces, vue splendide, soleil, calme, idéal pour famille, activités montagne et village. Location à la semaine. 079 212 71 67

Evolène, appartement confortable, 8 lits, ascenseur, 2 salles de bain, 079 200 29 14 cadouxjc@bluewin.ch

Charmant studio indépendant, 35m2, jardin, calme, nature, **petit village, Gros-de-Vaud**, Randonnées, vélo, lac 12 km. www.ecrinpastel.vpweb.ch, 077 400 07 83

Nous louons des appartements (2, 4 et 8 lits) **dans l'accueillant village de Grächen.** Renseignements 044 261 29 93

Dans la vallée des trésors cachés, à Heiligkreuz dans le Binntal (VS), se trouve une oasis loin de toute agitation. L'endroit parfait pour se reposer, faire de la randonnée ou du VTT dans ce parc naturel. www.gasthaus-heiligkreuz.ch

www.ferien-wohnung-wengen.ch, BE, detox numérique et sans voiture, 2,5 pièces, appt. pour 2-5 personnes dans la marche, la fantastique région de la Jungfrau

Vacances en Suisse! Petit **chalet de famille charmant** pour 4 pers. à **Rougemont VD** au beau Pays-d'Enhaut. magyansevanti@yahoo.com.

Vacances À L'étranger

BOURGOGNE Maison du 18ème siècle, appartement de 2,5 pièces, joliment décoré, chauffage central, clair, cour, jardin, calme, nature, culture, vélos, randonnées, vin. Tél. 076 589 60 43/ 0033 385 91 18 72, www.maisonrose.ch

Appartement 3 pièces à **Collioure (Roussillon, F)**. Pour 4-6 p., Adapté aux enfants. Vue sur la mer. Idéal: printemps et automne. Randonnée, vélo et baignade (été et automne). Bons transports en commun. Tél. 031 735 50 36, Mail: 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

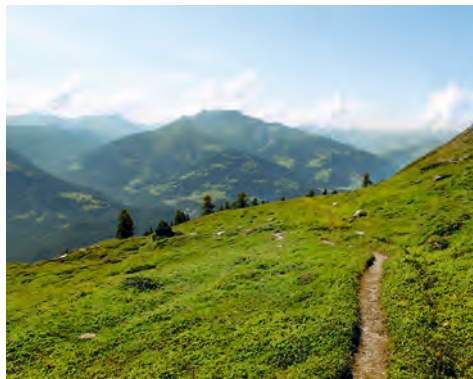
GR Peloponnes, Koroni: maison de vacances soignée, direct à la mer, nature et silence. Tél. 041 811 51 16 - www.koroni.ch

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

Provence/Côte d'Azur: magnifique MdV, merveilleusement située! 077 414 1191 www.airbnb.ch/rooms/21762372

Les marmites glaciaires de l'Alp Mora assurent une pause revigorante.

En altitude, le chemin de randonnée offre une superbe vue sur les sommets grisons.



Fraîche baignade sur l'Alp Mora

Texte et photos: Camille Marion

Autour du Piz Sardona, à cheval sur les cantons de Glaris et de Saint-Gall, s'étend un vaste site tectonique témoin de la création des Alpes. On peut s'y baigner dans les marmites glaciaires qui couronnent une superbe randonnée.

La randonnée dans les Alpes glaronaises commence du côté des Grisons, dans le village de Trin. Depuis Coire, le car postal serpente au cœur d'une région montagneuse et accueillante. Il est encore tôt, l'air est frais et le soleil brille. Le départ se fait à l'arrêt de bus Trin, Quadris. L'objectif est assez ambitieux; la montée depuis Trin jusqu'aux marmites glaciaires prend près de quatre heures, avec un dénivelé de 1200 mètres environ.

Pour la première partie de la randonnée, on emprunte l'ancien sentier alpin (Alpweg), chemin bordé d'herbes ébouriffées et de fleurs sauvages. Les insectes s'affairent, tournoyant, butinant et bourdonnant au ras du sol. La marche est agréable, et les arbres offrent un abri apprécié face aux assauts d'un soleil estival. Puis la forêt disparaît, dégageant la vue sur la plaine et les sommets environnants. La montée se fait plus raide et le chemin plus étroit.

Des perles dans la roche

Les paravalanches de Platt Alva indiquent que nous sommes sur la bonne voie et que

notre but n'est plus très loin. Nous marchons maintenant sur les prairies du Val Maliens, vastes alpages qui accueillent des troupeaux de vaches dont plusieurs panneaux invitent à se méfier. Le décor a changé; il n'y a plus de chemin, seulement des traces de pas dans l'herbe.

Un profond sillon balafre l'épais tapis de végétation. Le petit sentier de randonnée longe ce canyon de roche blanche avant d'atteindre enfin l'objectif de la randonnée. Les marmites glaciaires se trouvent à nos pieds, leur eau cristalline reflète les rayons du soleil. Ces piscines naturelles ont été creusées dans la roche calcaire par le tourbillon répété de l'eau qui ruisselle, intarissable. La baignade est méritée et revigorante!

S'arrêter et admirer la vue

Le retour peut se faire par le même chemin, mais il est également possible de passer par Bargis pour un parcours un peu plus long mais moins pentu et joliment varié. On y croise quelques randonneurs et randon-

neuses ainsi que des vététistes qui dévalent les pentes à vive allure. L'immensité de ce théâtre montagneux est écrasante.

Depuis le point de vue Plaunca Dira, à 2140 mètres d'altitude (il s'agit du point culminant de la randonnée), on prend le temps de s'arrêter devant le spectacle vertigineux qui s'offre à nous. Tout en bas, les lacs de Cauma et de Cresta dessinent deux larmes turquoise au milieu des sapins.

Fin d'une belle journée

Il faut compter près de trois heures pour atteindre Bargis depuis les marmites glaciaires. La marche est agréable – pas de fort dénivelé, plutôt un juste équilibre entre plat, douces pentes et dernières montées caillouteuses. À Bargis, la terrasse du petit restaurant offre un parfait retour à la civilisation. Depuis Trin, cette belle randonnée nous aura fait parcourir 17,5 kilomètres. Les pieds fatigués seront ravis de profiter de la navette pour rejoindre les prochains villages. Les plus braves termineront à la marche. ■



Vue sur le Plattenjoch, dans le prolongement de l'arête sur laquelle notre groupe descend du sommet de Madrisella.

Convivialité et simplicité

Textes et photos: Urs Geiser

Des copines enthousiasmées par un séjour de ski au Montafon, des amis exaltés par l'hospitalité et les récoltes de champignons dans la région... Autant de bonnes raisons d'aller découvrir par soi-même cette partie méridionale du Vorarlberg. Départ de Prättigau, dans les Grisons.



Jolis itinéraires
au-delà de la frontière

Plus nous nous élevons, plus le panorama gagne de l'ampleur. Sous un ciel bleu vif, les buissons de myrtilles parsèment la pente opposée de notes jaune, orange et rouge. Quant au glacier du Silvretta, il étincelle comme dans ses grands jours. À mi-chemin de la Seetalhütte, revoilà les familles avec qui nous avons partagé le taxi entre Klosters et le très bel alpage Sardasca (1646 mètres d'altitude). Un père demande aux enfants: «Vous avez déjà bu l'eau d'un ruisseau?» La réponse nous échappe, mais pas les cris de joie lorsque nous relevons le défi.

Les enfants ont aussi dû aimer la cabane non gardiennée du CAS, qui ressemble à une maison de sorcière. L'intérieur, confortablement meublé, compte douze lits. À quelques pas se trouve le «Lac» («See», 2062 m), ainsi que l'appelle sans fioriture la carte nationale, ce qui ne rend pas hommage à sa couleur turquoise quasiment surnaturelle selon la lumière.

Même en habitant le plateau suisse, on peut poser le pied à Sardasca autour de midi grâce au Gotschnataxi, et ainsi rejoindre notre destination du jour – la Tübinger Hütte – avant le crépuscule. Y compris à la fin septembre. Il faut prévoir environ quatre heures, pauses non comprises. Sur le sentier de montagne devenu étroit et difficile, nous poursuivons notre ascension dans la vallée dominée par le Chlein et le Gross Seehorn. Soudain apparaît le «cru», le passage clé: une barrière rocheuse de plusieurs mètres où l'on s'agrippe à des tiges et poignées en fer.

Une frontière de sinistre mémoire

Quatre cents mètres plus haut, nous voici déjà tout en haut du Seetal, dans le lit étonnamment vert de ce qui fut le glacier Seegletscher. À gauche se trouvent les eaux sombres du Schottensee et, dans le paysage rocheux en face, le col à traverser. Parfois peu visible, le sentier est heureusement bien balisé. Nous croisons bientôt le chemin qui vient de la cabane Sarrbrücker par la brèche baptisée Seelücke. La raide montée finale vers le

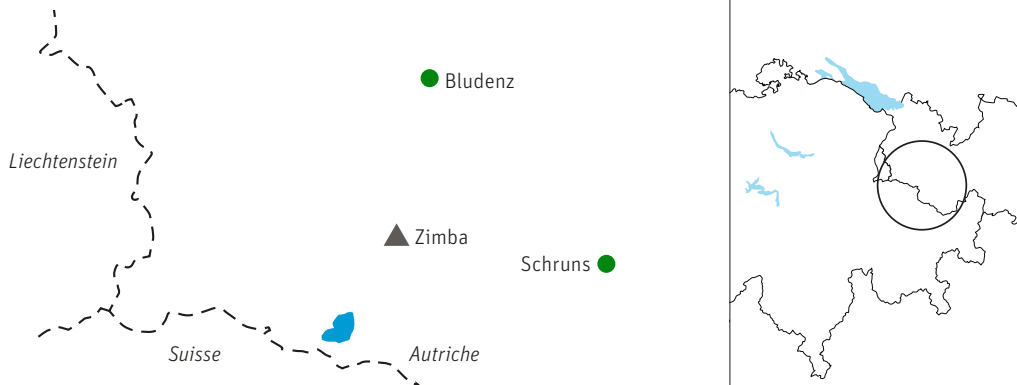
col du Plattenjoch (2727 m) fait grimper également le rythme cardiaque.

Les frontières relient ou séparent. Démontables, déplaçables ou éphémères, elles peuvent resurgir brutalement. C'est à cela que nous songeons en passant d'un pays à l'autre, comme aujourd'hui. Quelle chance de pouvoir les franchir. En été, un théâtre itinérant s'arrête au village de Gargellen, dans le Montafon, et raconte l'histoire tragique de cette portion de frontière à l'époque du régime nazi. On y évoque des tentatives d'évasion à faire froid dans le dos, des anecdotes qui révèlent le pire et le meilleur dont sont capables les gens poussés dans leurs limites, et aussi des zones grises entre les deux extrêmes. Les représentations affichent complet depuis des années.

Les cent premiers mètres de dénivelé négatif sur sol autrichien ne sont que glissades sur des débris de moraine et parmi des blocs rocheux ponctués de glace vive – maigres reliefs du glacier. En début de saison, une bonne couche de neige adhérente pourrait rendre le passage un peu plus amusant.

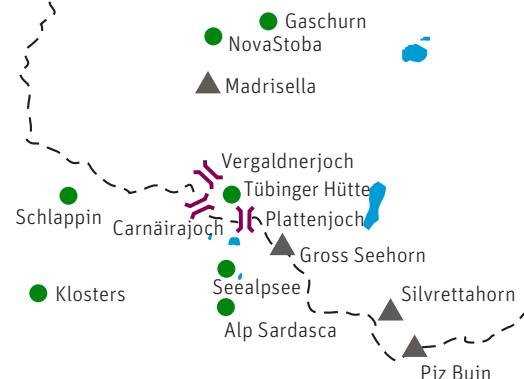


Les eaux de fonte du glacier se dirigent vers le Schottensee dans un cadre enchanteur.



Informations pratiques

- Pour l'itinéraire décrit: carte de randonnée 5002 T Coire – Arosa – Davos au 1:50 000°, carte nationale 1178 Gross Litzner au 1:25 000°.
- Taxi à Klosters: tél. 081 420 20 20, www.gotschnataxi.ch
- Dans le Montafon (arrivée depuis la Suisse par Buchs SG jusqu'à Bludenz, changement pour le chemin de fer Montafonerbahn, lignes de bus depuis Schruns), les transports publics proposent un réseau dense et de bonnes liaisons: www.montafonerbahn.at
- Le «portail d'entrée»: www.montafon.at



Randonnée idéale jusqu'à Tübingen

Nous parcourons avec élégance et légèreté le reste de la descente. Tel est du moins notre avis, peu importe ce que sifflent les marmottes. La Tübinger Hütte (2191 m) se révèle comme nous l'imaginions: une cabane hospitalière et (très) fréquentée, des repas délicieux. En fin de soirée, sur la grande terrasse, l'inquiétude nous fait crisper les doigts autour d'un dernier verre de bière: le beau temps se maintiendra-t-il? Pourrons-nous profiter de la vue fantastique sur le Montafon depuis le sentier d'altitude Tübinger Höhenweg?

À huit heures, nous partons malgré le crachin, contournons la cuvette de la vallée, traversons un premier torrent, un deuxième, un troisième... Oui, la vallée de Garneratal approvisionne généreusement la région en énergie locale. Les nuages cessent d'y contribuer alors que nous atteignons la bifurcation où nous aurions abouti en passant par le Carnäirajoch au lieu du Plattenjoch (de Klosters à Schlappin – joli village de montagne –, puis quatre heures de randonnée facile jusqu'à la Tübinger Hütte).

La montée au Vergaldner Joch (2511 m) parcourt une portion de terrain dissimulée, après quoi, plus haut que nous, on voit seulement le ciel: sur l'arête qui rejoint la Heimspitze, au col du Matschuner, ou encore sur la chaîne de montagnes au milieu de laquelle trône la Madrisella (2466 m). Son ascension jusqu'au sommet vaut vraiment le détour. En été, il doit en aller de même pour les petits lacs blottis sur son flanc est.

La Zimba, un petit Cervin

Nous avons derrière nous cinq bonnes heures de divine randonnée quand nous arrivons à Nova Stoba, immense restaurant de la station supérieure du téléphérique de Versettla (2020 m). En étanchant notre soif, nous réalisons que le silence et la solitude connaissent des exceptions dans le Montafon. Toutefois, la place ne manque pas dans et entre les massifs de la Silvretta, du Verwall et du Rätikon: beaucoup d'espace particulièrement destiné aux familles, pour les vacances comme pour toutes sortes de disciplines sportives.

En sortant du téléphérique à Gaschurn, nous atteignons un village peu spectaculaire à première vue. Mais qu'on opte pour un établissement quatre étoiles avec univers dédié au bien-être et cuisine renommée ou pour une simple auberge de campagne, le prix inclut toujours un accueil sympathique. Voilà d'ailleurs ce qui nous inspire le titre de cet article.

La Suisse peut s'enorgueillir de posséder le plus beau côté du Cervin. Or, même avec certaines compétences en matière d'alpinisme, nous n'y monterions pour rien au monde. Nous pourrions en revanche nous laisser tenter par la Zimba, le «Cervin du Montafon». Et encore plus par la réserve naturelle européenne du Verwall, au nord et à l'est de Gaschurn.

Urs Geiser, rédacteur des pages régionales suisse-allemandes du Magazine ATE, attend avec impatience la levée des barrières contre le coronavirus en Suisse.



Landart rustique, sur le chemin du Plattenjoch à la Tübinger Hütte.



Le «bar à sirop» en libre service à la fontaine de l'Alp Sardasca, avant de partir vers le Seetal ou la cabane Silvretta.



© swiss-image.ch/livo Scholz

Le lieu que nous recherchons a inspiré un auteur anglais pour mettre en scène la mort de son héros.

CONCOURS

Un grand plongeon

Le site naturel que nous recherchons a servi de toile de fonds pour la supposée mort de l'un des plus célèbres personnages de fiction anglais. Situé dans une longue vallée des Préalpes, cet endroit est notamment accessible à l'aide d'un antique funiculaire en bois, réplique de l'original inauguré à la fin du 19^e siècle.

The end?
Poursuivi par son archennemi, le professeur M., notre héros de la littérature fuit dans les Préalpes suisses où un duel final au lieu-dit les entraînera dans une longue chute mortelle. Le noble écrivain de ces aventures, grand appréciateur de cette magnifique région et quelque peu lassé par son protagoniste,

avait choisi de le faire mourir avant de – par appât du gain notamment – le ressusciter quelques années plus tard.

Le créateur de notre personnage qui – alerte spoilers – porte un chapeau ridicule et fume une pipe quelque peu disproportionnée, a contribué, avec d'autres auteurs, à populariser la Suisse comme destination touristique prisée des riches britanniques. Il aurait même contribué au développement du ski sur le territoire helvétique.

À GAGNER:

Un abonnement annuel aux vins bio de Delinat



© mad

Découvrez facilement de nouveaux vins à la maison: avec un abonnement au vin Delinat, le bon goût sonne à votre porte. Goûtez à nos perles de vin exclusives et approfondissez en même temps vos connaissances sur le vin. Delinat est le pionnier suisse du vin biologique depuis 40 ans. Gagnez un lot de départ comprenant une bouteille de Conterocca, Toscana IGT, 2017, Château Coulon Sélection spéciale, Corbières AOP, 2018 et Osoti Vendimia Seleccionada, Rioja DOCa, 2017 ainsi qu'un tire-bouchon professionnel. Vous recevrez ensuite quatre autres paquets de trois bouteilles chacun durant l'année.

Pour plus d'informations:
www.delinat.com/weinabo.

Excursion culturelle, panoramique et gustative

En plus d'offrir de magnifiques randonnées, la petite ville où se situe le site naturel que nous cherchons saura vous cultiver avec un musée consacré au personnage susmentionné. Pour les gourmandes parmi vous, de bonnes meringues noyées de «Schlagrahm» sauront vous récompenser après une belle journée riche en aventures.

Camille Lepetit est stagiaire à l'ATE Suisse. Il aime explorer la Suisse, de préférence sans chuter mais avec des meringues.

Quel est le site naturel recherché?

Envoyez-nous votre réponse d'ici au 12 juillet 2020 pour participer au tirage au sort.

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

Une seule participation par personne.

Réponse du dernier numéro:

Une offensive vélo

Gagnant: Brigitte Bänziger, de St-Gall, remporte le vélo électrique Relax RLX 10.

Prix offert par



«Le tourisme constitue un secteur économique important. Pourquoi ne pas saisir cette opportunité pour nous repositionner en tant que consommatrices et consommateurs?»



MARTIN ENZ

Voyager en toute conscience et faire la fête chez soi

Dans le numéro de mars de l'ATE Magazine, j'évoquais ici les vacances à la maison, les voyages «avec ménagement» et les marées de touristes qui affluent dans les destinations à la mode. Jamais je n'aurais imaginé que mes pensées deviendraient aussi vite réalité. Actuellement, cette situation prévaut: les environs proches sont devenus le lieu privilégié des loisirs et des vacances.

Le trafic a ainsi considérablement diminué. Les personnes qui voyagent malgré tout ne dépassent en règle générale pas les frontières nationales, car nos pays voisins ont en principe fermé les leurs (en tout cas à l'heure où j'écris ces lignes). Ce comportement, pas uniquement celui de la population suisse, mais partout dans le monde, a de magnifiques effets sur l'environnement: un air plus pur et une eau de meilleure qualité, une flore et une faune qui se régénèrent. Malheureusement, il ne s'agit que d'un phénomène temporaire, qui n'a aucun rapport avec l'évolution du climat. Mais cela nous montre à quel point cela peut être beau et pourrait l'être à l'avenir.

Le revers de la médaille, ce sont cependant les répercussions économiques. Le tourisme constitue un secteur économique important – en Suisse, en Europe, à l'échelle mondiale. L'offre et la demande doivent pouvoir se retrouver. Pourquoi ne pas saisir

cette opportunité pour nous repositionner en tant que consommatrices et consommateurs? Diminuer la demande pour les voyages en avion, choisir les destinations de manière plus judicieuse (ne pas aller là où tout le monde va), opter pour des endroits proches de chez nous (maintenant, nous les connaissons), privilégier le cyclotourisme et la randonnée. Bref: tout simplement revoir nos habitudes en matière de voyage.

Le tourisme n'est pas important uniquement en tant que facteur économique. Notre cohésion nationale, continentale et mondiale suppose l'entente mutuelle. Et cela ne va pas sans la découverte d'autres cultures. Les voyages permettent ces expériences culturelles, ils forment la jeunesse. Mais je ne suis pas certain que des vacances balnéaires passées sur les plages bondées ou les soirées festives sans retenue soient formatrices. On peut tout bonnement y renoncer, prendre son bain de soleil sur le balcon et faire la fête entre voisins. Nous venons d'avoir suffisamment d'opportunités de faire plus ample connaissance avec les gens qui habitent près de chez nous.

Martin Enz est responsable du domaine Marketing, Produits, Services et membre de la Direction de l'ATE Suisse. Il connaît aussi bien le tourisme en tant que professionnel de la branche qu'en tant que vacancier.

ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Yves Chatton, Martin Enz, Urs Geiser, Oliver Kempa, Camille Lepetit, Luc Leumann, Noëlle Fischer, Stéphanie Penher, Laura Schmid, Pascal Steinemann, Lea Schmutz, Anina Schweighauser, Martin Winder. **Sections:** Camille Marion. **Annonces:** Edith Weber, tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch. **Graphisme:** 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:** 10 septembre 2020. **Remise des annonces:** 11 août 2020. **Changements d'adresse:** mga@ate.ch

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

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

Famille et mobilité

Le dossier de l'édition de septembre du Magazine ATE sera entièrement consacré à la famille. De quoi une famille a-t-elle besoin pour pouvoir vivre à la campagne sans posséder de voiture? Le magazine de l'ATE a mené l'enquête à Almens, village grison de 250 âmes où «La Pumera», un lotissement sans voiture, verra bientôt le jour. Nous avons demandé à un enfant quel regard il porte sur le trafic routier et analysé des offres de mobilité durables pour toute la famille. Sans oublier de nous intéresser au trajet pour se rendre à l'école, un thème phare de l'ATE.



Dépannage
e-bike et voiture
combinés



Nous combinons nos assurances de dépannage!

Souscrivez l'assurance dépannage combinée au tarif semestriel promotionnel de seulement Fr. 29.– au lieu de Fr. 35.–*. Si vous avez déjà souscrit une assurance dépannage de l'ATE, vous profitez de l'assistance vélo électrique au prix unique de Fr. 9.– jusqu'au 31.12.2020. La couverture d'assurance est valable pour les deux assurances dépannage (Suisse/FL) jusqu'au 31.12.2020. * Prime annuelle Fr. 70.–

Accès rapide à l'offre:

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



Participez à notre quiz et gagnez des vacances en e-bike
<https://ebike-quiz.ate.ch>

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Dès maintenant dans la nature

Rechercher... Lieu Itinéraire Service

Mes parcours

Hiver

La Suisse à pied

Hébergements

Services

Nature | Paysage

Photos

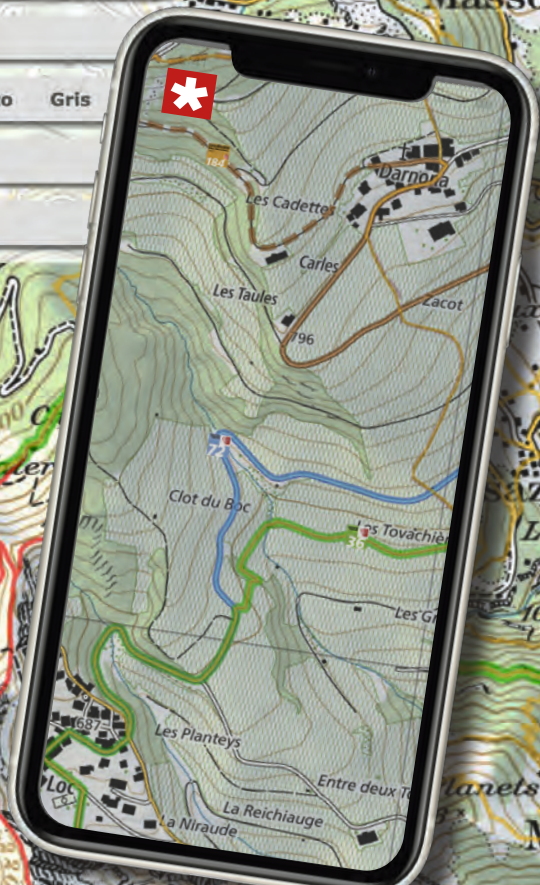
Numéros d'itinéraires

Météo | Neige


3D Carte Photo Gris


Imprimer


Partager





SuisseMobile

 La Suisse à pied 12'800 km

 La Suisse à vélo 11'000 km

 La Suisse à VTT 9'500 km

 La Suisse en rollers 1'200 km

 La Suisse en canoë 350 km

Cartes jusqu'au 1:10'000

40'000 photos sur les itinéraires

Appli gratuite

Impression gratuite de cartes

www.suissemobile.ch