

# ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE



## Dans les yeux des enfants

Mobilité, durabilité et sécurité –  
du chemin de l'école aux loisirs

Page 6



Pour une mobilité  
d'avenir







**Bonus ATE**

Echangez le bon  
ci-contre et  
voyagez librement!

 **SBB CFF FFS**

## Bénéficiez pendant un mois du libre parcours dans les TP suisses **AG découverte**

Sillonner le pays au gré de ses envies et sans devoir prendre le moindre billet? C'est possible grâce à l'abonnement général (AG) découverte. Ce titre de transport est disponible dans la plupart des points de vente des transports publics (TP).

**Vente seulement en échange du bon ci-contre  
(ou à télécharger sur [www.ate.ch/bonus](http://www.ate.ch/bonus)).**

Validité de l'offre: **achetez l'AG découverte entre le 10 septembre et le 21 octobre 2020**, et il sera valable un mois à partir d'une date comprise durant cette période.



Découvrez les autres offres Bonus  
à l'adresse [www.ate.ch/bonus](http://www.ate.ch/bonus)  
ou au no de tél. 031328 58 58

Pour une mobilité  
d'avenir



# Commandez maintenant le nouvel Indicateur!

Changement d'horaire le 13.12.2020



**Fr. 19.80**  
+ frais de port  
de Fr. 6.90

Apparaît de  
nouveau en  
format A5!

Livraison à domicile avant le changement d'horaire

**Commandez l'Indicateur 2021:**

- dans le webshop: [www.ate.ch/indicateur](http://www.ate.ch/indicateur)
- par téléphone: 031 328 58 58
- par courriel: [indicateur@ate.ch](mailto: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**
- 19 **Initiative paysage:** pour freiner le mitage du territoire
- 20 **Portrait:** Tom Tirabosco dessine pour l'ATE
- 21 **Trafic ferroviaire:** les nouveautés
- 22 **Émissions des voitures neuves:**  
un effort largement insuffisant
- 24 **«Le potentiel de croissance est évident»:**  
interview avec Armin Weber
- 28 **Assurances:** une nouvelle offre pour compenser  
les émissions
- 32 **Le point sur le climat:**  
ce qui se passe si la température augmente de 2° C
- 33 **Loi sur les voies cyclables:** point de situation
- 34 **Stratégie 2030:**  
six points d'action stratégiques pour l'avenir
- 40 **Voyage en train dans le Nord:**  
Åland rapproche la Suède et la Finlande
- 42 **À vélo avec les cartes de l'ATE:**  
trois femmes suivent les lignes vertes
- 43 **Excursion à Avenches:** un été à la maison

© Urs Geiser



44 **Randonnée de Romont à Bienn:**  
ode à la bourgeoisie

- 29 **Offres pour les membres**
- 35 **Rapport des sections**
- 47 **Concours**
- 49 **Réfléchissez-y! avec Stéphanie Penher**
- 50 **Cartoon**

En couverture:  
«Avec le Pedibus, on marche en file indienne sur le muret qui sépare le chemin des vignes du trottoir.»  
Mihaly, Satigny (GE)

© Fred Merz/Lundi13

## DOSSIER

### En route – en famille

À pied ou à vélo, sur le chemin de l'école, pendant les loisirs ou en voyage: les enfants et les jeunes occupent une place importante dans le trafic. Notre dossier prend en compte leur perspective.

## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur,



La famille est au centre de la présente édition du Magazine ATE. Les familles avec de jeunes enfants sont particulièrement vulnérables face

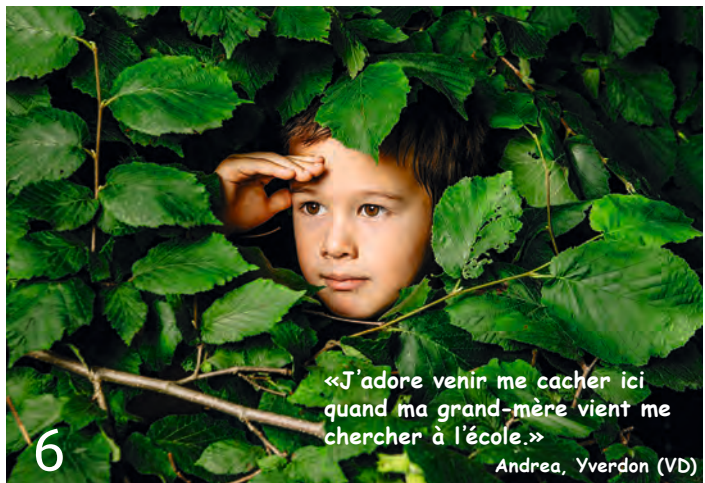
à la circulation routière et exposées au bruit et aux gaz d'échappement. Il est crucial qu'elles soient prises en compte par les autorités, le monde politique et l'opinion publique.

L'ATE s'engage depuis plus de 40 ans pour une mobilité favorable aux familles, et ce, avec succès: la création des zones 30 est par exemple en grande partie le fruit du travail de l'ATE. Le Pedibus et les plans de mobilité scolaire – autres réalisations de l'ATE – contribuent à améliorer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

Les familles qui choisissent de vivre sans voiture privée sont toujours plus nombreuses. Ce qui, dans les villes et les agglomérations, s'impose presque déjà comme une évidence devient aussi possible à la campagne: un projet de lotissement sans voitures a été lancé dans le village grison d'Almens. Apprenez-en davantage à ce sujet dans notre dossier.

Je vous souhaite une lecture enrichissante!

Anders Gautschi,  
directeur de l'ATE Suisse



«J'adore venir me cacher ici quand ma grand-mère vient me chercher à l'école.»

Andrea, Yverdon (VD)

6



## L'initiative «multinationales responsables» passera aux urnes

Le 29 novembre, l'initiative pour des multinationales responsables sera soumise à votation. Elle ne demande rien d'autre que l'évidence: lorsque des multinationales polluent des rivières ou qu'elles font travailler des enfants, elles doivent rendre des comptes.

L'ATE soutient cette initiative fédérale en raison des liens étroits entre la mobilité et les activités des multinationales suisses à l'étranger, comme par exemple l'exploitation du cobalt et du lithium pour les batteries électriques, le commerce des matières premières fossiles ou les cultures d'arbres à caoutchouc pour la fabrication de pneus.

Montrez votre soutien: équipez votre vélo d'un triangle aux couleurs de l'initiative!

Commandez-le gratuitement sur

[www.initiative-multinationales.ch/materiel-de-campagne](http://www.initiative-multinationales.ch/materiel-de-campagne)



## Le Président et le Comité central de l'ATE reconduits

Suite aux prescriptions émises dans le cadre de la crise du coronavirus, l'ATE avait pris ses dispositions au mois d'avril déjà et avait ainsi renoncé à la tenue de l'Assemblée des délégués à Stans (NW). Une fois n'est pas coutume, l'organe dirigeant de l'association a donc été élu par voie électronique.

Le Président Ruedi Blumer (SG), la conseillère aux États Lisa Mazzone (vice-présidente, GE) et le conseiller national Bruno Storni (vice-président, TI) ont été réélus à une large majorité. En outre, l'Assemblée a renouvelé les mandats de Samuel Bendahan (VD), d'Evelyne Bezat (VS), de Heinz Flück (SO), de Raphael Fuhrer (BS), de Franziska Grossenbacher (BE), de Martin Perrez (BE), de Gabi Petri (ZH) et de Michael Töngi (LU) au Comité central.



## Être mobile – et le rester

Tout le monde vieillit – mais comment faire pour rester mobile le plus longtemps possible? C'est à cette question que s'attachent à répondre les cours pour les seniors «être & rester mobile». Une nouvelle plateforme a été créée sous le même nom et s'adresse aux personnes âgées qui souhaitent non seulement maintenir leur mobilité, mais aussi l'entretenir et l'améliorer. Elle propose un vaste éventail de cours, un guide des prestations existantes, des articles scientifiques et un blog.

Le cours de base d'un demi-jour «être & rester mobile» – également proposé par quelques sections de l'ATE – donne notamment de nombreux conseils pour se déplacer à pied ou avec les transports publics en toute sécurité.



Informations et programme des cours: [www.restermobile.ch](http://www.restermobile.ch)

## Vivre sans voiture: séminaire en ligne

La plateforme de l'ATE Habitat à stationnement réduit organise un webinaire le jeudi 5 novembre 2020. Ce séminaire gratuit sera l'occasion de découvrir divers exemples – notamment européens – de quartiers et de logements dans lesquels le stationnement a été réduit ou supprimé. Les présentations se feront en anglais.



Inscription ouverte dès cet automne sur [www.ate-hsr.ch](http://www.ate-hsr.ch)

**SAVE  
THE  
DATE**

### Changement d'adresse – pensez-y!

Vous déménagez? N'oubliez pas de nous transmettre votre nouvelle adresse à [mga@ate.ch](mailto:mga@ate.ch) ou par téléphone au 031 328 58 58. Vous nous aiderez ainsi à éviter d'inutiles retours de courrier de la poste et à réduire nos frais administratifs. Un grand merci!



## En mémoire de Beat Schweingruber (1948–2020)

La fondation d'ATE en 1979 était une affaire de cœur pour Beat Schweingruber, qui plus tard a parfois été liée à quelques disputes. Il faut dire que le rédacteur en chef de la déclaration de mission de l'ATE de 1983, chargé de diverses tâches rédactionnelles de l'association jusqu'en 1990, n'aimait pas la demi-mesure.



© Beat Ringger

Dans la seconde moitié de sa vie professionnelle, Beat Schweingruber s'est concentré sur la mobilité des personnes handicapées dans les transports publics. Ce faisant, il a acquis la réputation d'un expert reconnu et apprécié au niveau international. Au vu de son parcours, il n'est pas exagéré de dire que Beat a participé à la naissance d'une mobilité durable.

## À la montagne avec le Bus alpin

Avec un léger retard, le Bus alpin a repris ses activités en juin de cette année. Bus alpin, en collaboration avec les régions membres, dessert quelques-uns des plus beaux coins du pays dans 18 régions de montagne qui ne seraient atteignables qu'avec des transports privés. L'ATE est l'une de ses organisations membres. Pour soutenir le tourisme local et pour contribuer à réduire le trafic routier sur ces sites, il est important de faire usage de cette précieuse offre en transports. Une nouvelle région est venue compléter l'éventail: l'Oberland zurichois. Sur la plupart de ces lignes, le service estival se poursuivra jusqu'à fin octobre. En outre, Bus alpin propose un service hivernal dans six de ces régions.

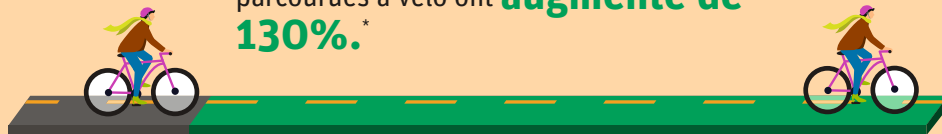
Horaires, infos et idées d'excursions: [www.busalpin.ch](http://www.busalpin.ch)



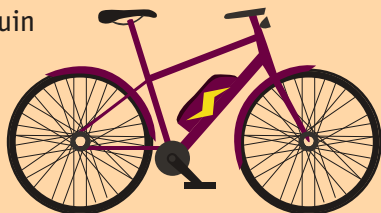
© mad

## Électrique, neuf ou retapé, le vélo est en vogue

Durant le printemps 2020, les distances parcourues à vélo ont **augmenté de 130%\***.



Entre juillet 2019 et juin 2020, **165 000 vélos électriques** ont été importés en Suisse.\*\*



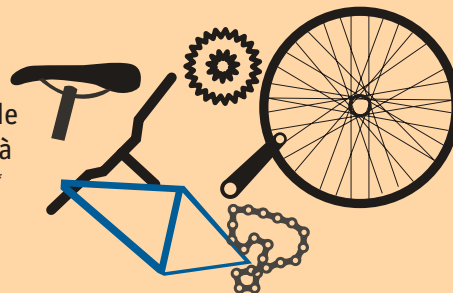
\* par rapport à l'automne 2019, résultat d'une étude de l'EPFZ

\*\*Extrapolation de l'Office suisse pour le vélo et l'e-bike

\*\*\* par rapport à l'année précédente, estimation de l'Office suisse pour le vélo et l'e-bike

C'est une nouvelle réjouissante: la pratique du vélo en trafic pendulaire, au quotidien ou pour les loisirs a augmenté. La tendance est clairement visible en termes de kilomètres parcourus, de ventes de vélos et de pièces de rechange. Alors que par le passé, une météo fraîche et pluvieuse se traduisait par une baisse subite de l'intérêt pour le vélo, cette année, il en est allé tout autrement.

La hausse du chiffre d'affaires des pièces de rechange est estimée à **plus de 25%\*\*\***.







Comment pouvons-nous aider les enfants à se rendre à l'école à pied en toute sécurité? Comment éveiller l'intérêt des jeunes sur l'impact environnemental de leurs voyages et les encourager à agir? Et pourquoi le vélo est-il le meilleur moyen de transport pour toute la famille? Notre dossier est consacré à l'une des principales préoccupations de l'ATE: une mobilité sûre et durable pour toute la famille.





En route – en famille



# Récits du chemin de l'école

Texte et photos: Giulia Coviello

Un lit volant, des vers de terre, des animaux en peluche: le chemin de l'école réserve bien des surprises. Une des classes gagnantes du concours «walk to school» 2019 raconte son expérience.



L'établissement scolaire Mariahilf, proche de la vieille ville de Lucerne, est plus facile à atteindre à pied.

Un «ooooh» de déception traverse la classe quand Linda Zraggen, la maîtresse, annonce la fin de la ronde d'histoires. Les élèves de première et deuxième années de l'école Mariahilf, à Lucerne, auraient bien voulu raconter encore d'autres anecdotes.

Au début de l'année scolaire, déjà, la jeune enseignante avait choisi d'intégrer le sujet du chemin de l'école dans sa classe. Celle-ci a donc participé à la campagne «walk to school» pendant deux semaines, l'automne dernier. Comme elle le souligne avec raison, «la journée d'école commence sur le chemin qui y mène, c'est-à-dire bien avant d'arriver en classe».

Linda Zraggen attache beaucoup d'importance à l'éducation routière, mais aussi à un comportement adéquat dans la circulation. Elle essaie toujours d'en parler à l'occasion de courses d'école

Par son accès plutôt difficile en voiture, l'école ne subit pas le problème de parents-taxis. Même les enfants pensent qu'il est inutile de venir en auto: «J'aime mieux respirer l'air frais quand je vais à l'école. En voiture, je trouve que ça pue un peu. Je préfère marcher», dit une élève. «Ça ne sert à rien de se faire conduire à l'école: on perd du temps. C'est pour ça que je viens toujours à pied ou à trottinette», renchérit une de ses camarades.

La plupart des enfants de la classe de Linda Zraggen vont à l'école à pied, par tous les temps et en toute saison. La marche les aide à développer des aptitudes, par exemple l'autonomie et le sens des responsabilités. Anina Schweighauser, collaboratrice du projet «walk to school» à l'ATE, confirme: «Le chemin de l'école est une école de la vie. Il permet aux enfants de se familiariser avec la cir-

**«Le chemin de l'école est une école de la vie. Il permet aux enfants de se familiariser avec la circulation et avec leur environnement, d'y trouver leurs marques.»**

Anina Schweighauser, ATE

ou d'excursions. Par exemple en disant aux enfants qu'il est poli de laisser les gens descendre du bus avant d'y monter.

## Une école au centre-ville

L'établissement scolaire Mariahilf est proche de la vieille ville de Lucerne. On s'y rend notamment par un escalier long et raide – fatigant mais la vue récompense l'effort. Depuis les fenêtres de l'école, on peut admirer la ville, les montagnes enjuguées et le lac des Quatre-Cantons.

culcation et avec leur environnement, d'y trouver leurs marques. C'est une fierté pour chacun et chacune de pouvoir relever ce défi.»

## Des souvenirs visibles

L'ATE organise les semaines d'action «walk to school» depuis 2011. Elles consistent à sensibiliser les parents, les enfants et le corps enseignant aux nombreux avantages qu'apporte le fait de parcourir le chemin de l'école à pied. Et elles



Ronde d'histoires dans la classe de première et deuxième années de Linda Zraggen: le chemin de l'école inspire des récits passionnants.



s'inscrivent parfaitement dans le plan d'apprentissage: après les longues vacances d'été, les élèves des classes de 1H à 6H font les trajets en marchant afin de récolter des points. Beaucoup d'enfants découvrent alors une autre façon d'aller à l'école et peuvent la pratiquer de manière ludique – cela d'autant plus qu'après les grandes vacances, les parents ont plus facilement le réflexe «voiture».

Dans la salle de classe de Lucerne, même après une année, la participation à «walk to school» est encore très présente. Sur chaque pupitre trône une boîte de crayons de couleur avec le logo de l'ATE: prix de participation au concours de dessin dans le cadre des semaines d'action 2019. On remarque aussi sur le mur le diplôme qui honore la troisième place.

### Histoires et découvertes

Loin d'être ennuyeux, le chemin de l'école donne une possibilité très précieuse d'accumuler des expériences. La classe lucernoise a reçu le message 5 sur cinq! Qu'il s'agisse des fraises du voisin, de vers de terre sur le trottoir ou du pont de la chapelle, le chemin de l'école laisse des impressions captivantes.

Les enfants vivent aussi des histoires qui font rire toute la classe. Un élève raconte: «Une fois, j'étais tellement fatigué que j'ai oublié où était l'école. Alors j'ai failli marcher jusqu'au jardin d'enfants où j'allais avant.» L'imagination s'invite parfois: «C'est bête de ne pas pouvoir dormir plus longtemps. Si j'avais un lit volant, je viendrais avec en classe et je dormirais tout le temps», glisse une écolière.

Certains trajets pour aller à l'école s'avèrent particulièrement intéressants. Des yeux s'ouvrent tout ronds à l'évocation de trouvailles étonnantes comme des animaux en peluche, des pièces de monnaie, ou même des billets de vingt francs.

### Un chemin animé

Au cours d'une sortie dans le quartier, Linda Zraggen et sa classe ont passé devant le domicile de chaque élève, ce qui leur a permis de découvrir où vivaient leurs camarades ainsi que les différents trajets pour se rendre à l'école. Les enfants ont en outre pu mesurer la distance entre l'école et leur maison. Ces activités leur ont ouvert de nouvelles perspectives.

Anina Schweighauser explique que «pour l'ATE, il est important que l'action «walk to school» donne aux enseignantes et aux enseignants l'occasion d'aborder en classe la question de la sécurité sur le chemin de l'école et, si nécessaire, de l'approfondir. De plus, le sujet du chemin de l'école peut être lié à d'autres domaines comme l'environnement, la santé et l'activité physique.» Ce dernier aspect compte d'ailleurs beaucoup pour Linda Zraggen. Elle affirme que ses élèves se concentrent plus facilement après avoir pu bouger et se défouler.

L'expérience de la classe lucernoise montre tout l'intérêt de la participation aux semaines «walk to school» et combien il peut être amusant de parcourir le chemin de l'école à pied. Les trajets permettent en outre de raconter plein d'histoires. On l'a vu lors de la ronde: dès qu'on invite les enfants à s'exprimer à ce

sujet, les mains se lèvent. La conclusion – unanime – est que le chemin de l'école devrait inclure des sucreries gratuites et des terrains d'aventure, avec toboggans et escaliers roulants. ■

Informations sur les semaines d'action:



[www.chemindelecole.ch/walk-to-school](http://www.chemindelecole.ch/walk-to-school)

Giulia Coviello, stagiaire à l'ATE, s'occupe de la sécurité sur le chemin de l'école. Enfant, elle organisait des courses d'escargots dans son quartier.

Les bosses du parc est l'endroit où nous sommes libres. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est un endroit où on parle de choses positives.



Anais, Petit-Lancy (GE)

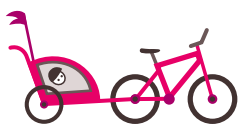
© Fred Merz



# Pour faciliter le quotidien cycliste

Par Christine Steinmann

Pratiques et écologiques, les remorques à vélo et les vélos cargo sont de précieuses aides pour les déplacements de tous les jours. Voici un aperçu des besoins couverts par les différents modèles.



## Remorques pour vélo

Une remorque pour le transport d'enfants devrait être solide et équipée d'un arceau de sécurité. Un centre de gravité bas et un grand écartement des roues limitent les risques de retournement.

Les sièges et ceintures de sécurité doivent être aisément adaptables. Nettement plus en sécurité que dans un siège de vélo, les enfants sont en prime à l'abri des intempéries.



## Siège pour enfant

Un siège pour enfant convient aux trajets courts. Les critères importants sont la présence d'un dossier haut faisant office d'appui-tête, une ceinture de sécurité réglable, des supports pour les pieds et un système de suspension.

Le vélo doit être équipé d'une bonne béquille (si possible à double appui) assurant un maximum de stabilité durant l'installation de l'enfant. Les sièges fixés au guidon sont déconseillés.



## Remorques de transport et de voyage

Une remorque de transport peut remplacer le coffre de la voiture. Un modèle monoroue est idéal pour les grands tours à vélo avec beaucoup de bagages. Celui à deux roues est parfait pour transporter de lourdes charges sur de courtes distances.

Par rapport au vélo cargo, l'avantage est de pouvoir utiliser le vélo sans la remorque. La «charrette à commissions», ou «bike trolley», s'emmène aisément dans les magasins.



## Vélo cargo

Le vélo cargo est idéal pour les familles et peut souvent remplacer une voiture. Il permet de transporter des enfants et des marchandises en même temps. Le choix d'un modèle électrique est recommandé.

Comme le vélo cargo prend beaucoup de place, il vaut la peine de réfléchir à l'endroit où il pourra être stationné, de préférence à l'abri de la pluie.



## Vélo d'enfant attelé

Les vélos attelés et les semi-vélos-remorques sont une bonne solution transitoire pour les enfants qui savent déjà rouler à vélo, mais qui n'ont pas l'expérience de la circulation. Le système

d'attelage Follow Me permet d'accrocher simplement le vélo de l'enfant à celui d'un adulte, la variante tandem la plus sûre. Mais attention: si l'enfant s'endort au guidon de son vélo, la chute est inévitable!

## Conseils généraux

- Si le vélo est utilisé pour tirer des charges, un cadre solide, de bons freins (de préférence à disque) et une démultiplication permettant de démarrer facilement malgré le poids sont décisifs. Un modèle électrique est recommandé si le terrain est très pentu ou les charges lourdes.
- Avant l'achat, définissez vos exigences aussi précisément que possible et veillez à la qualité.
- Un casque protège les enfants et les adultes.
- Si la remorque masque le phare du vélo, un phare supplémentaire est indispensable.
- Il n'est pas permis de transporter plus de trois enfants: deux dans la remorque et un-e sur le siège enfant.
- Que vous optiez pour un siège, une remorque ou un vélo cargo, prenez le temps de vous habituer à leurs spécificités, telles la longueur. La largeur d'une remorque contraint par ailleurs à rouler à une distance suffisante de la bordure de la chaussée.

Vous trouverez des informations détaillées sur le transport d'enfants et de marchandises à vélo dans la brochure du même nom de l'ATE. Vous pouvez l'obtenir gratuitement au 031 328 58 58



ou la télécharger (PDF) sur [www.ate.ch/transport-velo](http://www.ate.ch/transport-velo)





Vue dégagée et îlot de sécurité au milieu: ce passage piéton situé devant l'école de Buttikon (SZ) a eu l'aval des spécialistes.

## À hauteur d'enfant

Par Nelly Jaggi

**Végétation foisonnante, voitures en stationnement: la route est plus dangereuse pour les enfants que pour les adultes. Les plans de mobilité scolaire de l'ATE soutiennent les communes dans la sécurisation et l'amélioration du chemin de l'école.**

Une haie déborde sur le trottoir de la route principale. Pour rester à côté de sa copine Ronja, Zora doit marcher sur la bordure de ce court tronçon. Peu avant l'école, elles traversent la route sur le passage piéton, mais une voiture stationnée masque la vue. En essayant d'appréhender l'espace public à hauteur d'enfant, on constate vite que l'infrastructure routière est conçue pour les adultes.

Pour les enfants, en raison de leur taille et de leurs capacités cognitives encore limitées, la route est dangereuse. Et il serait abusif de leur demander d'adopter un comportement sûr dans l'espace urbain. C'est le trafic qui doit prendre en compte leurs spécificités, pour prévenir les situations dangereuses ou limiter leurs conséquences négatives.

### Pour des chemins sûrs

Souvent, le chemin de l'école est le premier trajet que l'enfant parcourt sans accompagnement. Comment doit-il être conçu pour que la sécurité soit assurée? L'ATE a développé les plans de mobilité scolaire pour soutenir les communes dans cette tâche. Ils permettent d'analyser la qualité des parcours existants en collaboration avec les enfants, les parents, le corps enseignant, les autorités et enfin, le Bureau de prévention des accidents (BPA).

L'un des éléments essentiels de ce concept est le diagnostic in situ, posé par les expert-es de l'ATE et du BPA. Il s'agit de se rendre sur place et de passer en revue chacune des situations signalées au préalable comme dangereuses par les parents et les enseignant-es, consignées sur une carte. Cette inspection adopte le point de vue de l'enfant.

### La menace des parents-taxis

Au cours de leur examen, les spécialistes veillent à appréhender en permanence la situation du point de vue de Ronja et Zora: la haie oblige-t-elle à dévier, le passage piéton est-il bien visible? Outre les infrastructures inadaptées aux enfants, certaines situations peuvent s'avérer dangereuses: les manœuvres des parents qui amènent leur progéniture à l'école en voiture, par exemple, et qui peuvent mettre en danger les enfants qui y vont à pied.

Sur la base de l'observation menée sur place, un rapport formulera finalement des recommandations concrètes servant à la sécurisation du parcours scolaire. Souvent, des mesures simples suffisent: tailler une haie, améliorer l'éclairage ou le marquage. Les mesures plus importantes peuvent être entreprises dans le cadre d'un assainissement d'envergure. ■



Informations complémentaires sur [www.mobilitescolaire.ch](http://www.mobilitescolaire.ch)

La perspective des enfants sur le chemin de l'école est au cœur d'une étude que l'ATE mène actuellement. Notre magazine 5/2020 vous en dira davantage.

Sur mon chemin de l'école, c'est l'aventure quand je passe devant la scierie et ses impressionnants tas de bois.

David, Riddes (VS)



© Niels Ac. Kernmann



# Casque à vélo et sac d'école

Par Camille Marion

Sur le chemin de l'école, la mobilité active est la solution idéale. À pied mais aussi à vélo, les enfants bénéficient d'une première occasion d'apprendre les bons comportements dans la circulation.

Sept vélos, sept enfants vêtus de gilets réfléchissants, casque sur la tête et sac d'école au dos. Nous sommes à Tavel (FR), dans le quartier excentré de Rohr. Juste après 7h30 ce vendredi matin, il est l'heure de se mettre en route pour le convoi du Vélobus.

Daniela Wohlhauser nous accueille à l'abri de la pluie. Maman de deux enfants, elle est à l'origine de la création de cette ligne de Vélobus. «Comme la plupart des familles voisines, nous avons pour habitude de prendre le vélo pour les petits trajets et c'est tout naturellement que ce moyen de transport s'est imposé aussi pour le chemin de l'école.» Avec les parents du quartier, elle s'est organisée pour regrouper les trajets et accompagner à tour de rôle les enfants à vélo.

Au début de l'année, les parents se réunissent pour mettre en place l'organisation. Sur le tableau imprimé et accroché dans le placard de la cuisine, tout est détaillé, y compris les particularités auxquelles l'adulte responsable doit veiller – le mardi, un enfant va à la gym et ne rentre pas avec le groupe, le jeudi c'est une autre qui se rend à la flûte. «Pour les imprévus du quotidien, nous avons un groupe WhatsApp qui nous permet d'échanger simplement et rapidement», complète Daniela Wohlhauser.

## Renaissance d'un projet de longue date

La première ligne de Vélobus a vu le jour il y a déjà plus de dix ans à Jussy, dans le canton de Genève. Ce projet de l'ATE avait pour objectif de développer et d'encadrer l'utilisation du vélo sur le chemin de l'école. La première ligne répondait alors à la même problématique qu'à Tafers aujourd'hui: une distance trop importante entre le domicile des enfants et l'école qui rend le trajet à pied trop long.

Ces derniers mois, les cantons de Fribourg et du Valais ont émis l'intention de promouvoir la mobilité cyclable sur le chemin de l'école. Ils ont mandaté l'ATE pour proposer des solutions adaptées aux écoles, donnant un nouveau souffle au Vélobus. Paola Nagel Petrucci, du Bureau romand de l'ATE, avait participé à l'avènement de cette petite sœur du Pedibus. Elle reprend aujourd'hui les rênes du projet qu'elle espère prospère: «L'objectif est d'ouvrir chaque année une nouvelle ligne de Vélobus dans deux nouvelles communes au moins. Le vrai défi réside dans la mobilisation des parents.»



J'adore jouer au koala pendu sur la rampe d'escalier qui est le départ de mon Pedibus. Lucie, Le Mouret (FR)



© François Wavre

## À pied ou à vélo, toujours en sécurité

Le chemin de l'école occupe l'ATE depuis bien longtemps. Soucieuse de contrer le phénomène des parents-taxis qui rendent les abords des écoles dangereux, l'association a tout d'abord mis en place le Pedibus il y a plus de 20 ans. Vélobus et Pedibus répondent à un même objectif: promouvoir la mobilité active au quotidien. Les bonnes pratiques apprises sur



## «Même si les enfants qui participent au Vélobus ont l'habitude de rouler à vélo, le convoi scolaire crée une toute autre dynamique et requiert un apprentissage spécifique.»

Paola Nagel Petrucci

Dans le quartier de Rohr, un peu en dehors de Tavel, les enfants pédalent tous les jours jusqu'à l'école.



© Corinne Aebberhard

### Des cours et du matériel

À vélo, les conditions sont encore différentes. «Même si les enfants qui participent au Vélobus ont l'habitude de rouler à vélo, le convoi scolaire crée une toute autre dynamique et requiert un apprentissage spécifique», explique Paola Nagel Petrucci. L'ATE travaille en étroite collaboration avec Pro Velo et propose des cours spécialement adaptés au Vélobus. Enfants comme adultes sont invité-es à y participer avant le lancement d'une nouvelle ligne.

La sécurité passe également par le contrôle du matériel et l'équipement des cyclistes. Le casque est vivement recommandé et le gilet réfléchissant assure la visibilité du convoi. L'ATE fournit le matériel et la documentation utile à l'encadrement d'une ligne et se tient toujours à disposition pour accompagner les parents.

### Pas de bus, ni de piste cyclable

À Tavel, les enfants du quartier de Rohr n'ont d'autre choix que le vélo ou les parents-taxis pour se rendre à l'école. «À deux kilomètres du bâtiment primaire, nous sommes trop près pour bénéficier de la mise en place d'un bus scolaire», regrette Daniela Wohlhauser. Le bus de ligne passe bien par ici, mais ses horaires sont calqués sur le cycle d'orientation et ne conviennent pas aux élèves des petites classes.

Les infrastructures cyclables peinent cependant à répondre aux besoins. Les enfants doivent pédaler sur une route cantonale dépourvue de piste cyclable. En l'absence de meilleure solution, le Vélobus circule donc sur le large trottoir entre Rohr et Tafers. Le parcours bien dégagé offre une très bonne visibilité sur toute sa longueur. «La police est au courant de cette situation», explique Daniela Wohlhauser.

Pour qu'une mobilité active soit combinée à la sécurité des usagers et usa-

gers, l'ATE travaille également avec les communes, les écoles et la police. Sur le chemin de l'école, la mobilité active est la solution idéale. À pied mais aussi à vélo, les enfants bénéficient d'une première occasion d'apprendre les bons comportements dans la circulation. ■

### Le Pedibus en images

À l'occasion des 20 ans du Pedibus en 2019, une exposition photo met en scène 20 enfants de toute la Suisse qui racontent leur chemin de l'école. Vous en découvrez un extrait dans les pages de ce dossier ainsi qu'en couverture de cette édition. Les images ont été faites par les photographes de l'agence suisse romande Lundi13. L'exposition est encore visible dans le canton de Vaud. Dates et informations: [www.pedibus.ch/expositions](http://www.pedibus.ch/expositions)

Vous souhaitez ouvrir une ligne de Vélobus dans

votre quartier? Contactez-nous:



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

Pour la Journée internationale à pied à l'école, j'aime faire le Pedibus avec des instruments de musique improvisés.  
Olivia, Lausanne (VD)



© François Wavre

le chemin de l'école deviennent les habitudes de toute la famille.

Si le Pedibus convient aux très jeunes (à partir du jardin d'enfants), le Vélobus s'adresse davantage aux écolières et écoliers à partir de dix ans. Mais qu'il marche ou qu'il pédale, le cortège est organisé autour d'un élément-clé: la sécurité. Elle est assurée par la définition du parcours, l'entraînement et un bon encadrement.





Avec leurs filles Linnea et Madlaina, Regina et Armando Lenz vivent sans voiture – actuellement à Rodels et bientôt à Almens.

## Un projet pionnier

Par Anina Schweighauser

À Almens (GR), le premier lotissement sans voiture du canton verra le jour prochainement. L'une des personnes à son origine, une future habitante et un expert en mobilité expliquent comment il est possible de se passer de sa voiture dans une vallée de montagne grisonne.

**E**n romanche, Pumera signifie arbre fruitier. À Almens (GR), 225 âmes, ce mot désigne désormais également une coopérative d'habitation dotée de standards environnementaux et de durabilité élevés. Le nom rappelle le sentier fruitier – Veia Pumera – qui traversait autrefois le village. Dans les quelque 25 appartements de location vivront des personnes de tous âges.

Le projet a été lancé par Urs Chiara et Urs Meng. L'idée de créer une coopérative d'habitation dans leur propre village a trouvé une oreille attentive auprès de la population. «Les gens attendaient un tel projet. Il est temps, aujourd'hui, d'amener ce type de logements aussi à la campagne», estime Urs Chiara. L'objectif est

double: d'une part, le lotissement devra être intégré à l'architecture villageoise, d'autre part, il devra être exemplaire en matière de durabilité, qu'il s'agisse de mobilité ou d'énergie. Ces deux principes ont guidés l'élaboration des premiers plans, en prévoyant par exemple un nombre très réduit de places de stationnement.

### Un lotissement novateur

L'habitat sans voiture ou à faible motorisation est surtout connu dans les villes. Pour un village situé dans les montagnes grisonnes, un projet tel que Pumera reste novateur. Globalement, les exigences pour accueillir ce type de lotissement convergent entre ville et campagne. Dans le cadre de son travail de

doctorat à l'Université de Lausanne, Daniel Baehler a étudié les motivations et le comportement de personnes vivant dans des lotissements sans voiture.

«Ce type d'habitat implique des conditions minimales comme des transports publics (TP) réguliers, une bonne infrastructure piétonne et cyclable, des possibilités d'autopartage et d'approvisionnement, en particulier des magasins d'alimentation», explique Daniel Baehler. «Mais on peut sans doute considérer que nombre de régions rurales répondent déjà à ces exigences.»

Pour que de tels projets voient le jour, ils doivent naître de la volonté des locataires. «Leur détermination jouera un rôle crucial dans un contexte où posséder sa



## Pour une coopérative d'habitation sans voiture personnelle, l'aspect communautaire est un atout important.



© mad

Coopérative d'habitation aux normes écologiques élevées, Pumera fait figure d'exemple.

propre voiture reste la norme, en particulier à la campagne», explique Daniel Baehler. C'est justement le cas à Almens.

### En famille sans voiture

La famille Lenz est sur le point d'emménager dans son appartement à Pumera. Actuellement, Regina et Armando vivent dans la localité voisine de Rodels, avec leurs deux filles Madlaina (5) et Linnea (2), sans voiture. «Nous n'avons jamais connu autre chose: impossible de dire si la voiture nous manque et s'il nous en faudrait une absolument», observe Regina Lenz.

En hiver, la famille se déplace essentiellement en transports publics, puis place aux vélos et remorques dès le printemps. Ces dernières permettent notamment de transporter des achats plus volumineux, pour lesquels les Lenz recourent de temps à autre à la livraison à domicile. La plus âgée des deux filles commence à s'essayer elle-même au vélo: «Elle y prend beaucoup de plaisir», raconte Regina Lenz. Le trajet jusqu'en plaine, où vivent les parents de Regina, est plus long en TP qu'en voiture, mais ce n'est pas forcément un désavantage pour elle: «Avec des enfants, voyager en transports publics est plus agréable: nos filles peuvent jouer, lire, et bouger librement.»

### Partager des véhicules privés

Pour Daniel Baehler, la mobilité doit être soigneusement réfléchi dans ce type de logement: «C'est un fait, plus les infrastructures sont centrales et efficaces, plus il sera facile de vivre sans voiture. Si le lotissement est décentralisé, on peut imaginer d'augmenter la part des véhicules partagés.»

À Pumera, cette offre a été nommée «Autoteilet» (auto-partagez) et permettra a priori de partager des véhicules privés. Pour Urs Chiara, il est très important que l'offre soit séduisante pour les personnes qui circulent beaucoup comme pour celles qui sont peu mobiles. Des vélos électriques compléteront l'offre, par exemple pour se rendre à Thusis, une localité proche. Ce concept permet des usages très diversifiés: selon le temps, le moment de la journée, l'horaire des TP, la praticité et le poids des marchandises, le choix du moyen de transport divergera.

### Mieux desservis et cyclables

Urs Chiara aimerait éviter le subventionnement croisé aux places de stationnement. En déclarant renoncer à une place, les locataires bénéficieront d'un loyer réduit. «18 renonciations ont déjà été signées, sur 25 logements!», se réjouit-il. Avec un taux de 0,2 place par appartement, le lotissement satisfait aux critères de l'habitat sans voiture.

La famille Lenz fait partie des signataires. «Certaines de nos connaissances sourient; elles ne peuvent pas imaginer vivre sans voiture. D'autres savent que c'est parfaitement possible», note Regina Lenz. À la question de savoir comment inciter davantage de familles à vivre sans voiture à la campagne, elle n'hésite pas longtemps: «Les plus petites localités devraient être mieux desservies par les transports publics, et les villages de montagne être plus adaptés au vélo. En outre, il serait important de développer davantage de concepts d'autopartage, notamment entre familles.»

### Pas simplement sans voiture

Pour une coopérative d'habitation sans voiture personnelle, l'aspect communautaire est un atout important. «Dans ma recherche, de nombreuses personnes

ont souligné cette dimension. L'entraide dans le voisinage et les activités communes contribuent à réduire le besoin de mobilité», explique Daniel Baehler. Ce qui implique des locaux communautaires – un élément-clé de ce type d'habitat – ou un environnement facilitant les activités communes.

Pumera a pourtant adopté une autre stratégie en choisissant à dessein de ne pas construire de locaux communautaires. Sa crainte? Devenir un village dans le village. Le restaurant local, le «Landhus», est situé tout près du lotissement, comme les locaux communaux, qui proposent une cuisine et des salles de réunion. Cela doit permettre de stimuler à la fois la vie communautaire des habitant-es du lotissement et la vie villageoise.

Pour Daniel Baehler, le lotissement Pumera fait œuvre de pionniers: «Si le cas d'Almens réussit, il inspirera d'autres personnes. Il est très important de créer de tels exemples. La pandémie a montré que le télétravail est possible depuis quasiment n'importe où. Pour quelqu'un qui ne doit pas se déplacer quotidiennement, vivre à la campagne peut être d'autant plus séduisant.»

Anina Schweighauser est collaboratrice à l'ATE. Native des Grisons, elle vit depuis 8 ans sans voiture en ville de Berne.

Avant de rentrer avec le Pedibus, je descends le toboggan jaune qui se trouve sur la place devant mon école. Félicien, Courrendlin (JU)



© Niels Ackermann



# La sécurité à vélo: un jeu d'enfant

Par Micha Jegge

Le projet «bikecontrol» de Swiss Cycling transmet aux enfants et adolescent·es des compétences en matière de circulation routière. La pratique du vélo renforce la confiance en soi et sensibilise à la durabilité de ce moyen de transport.

Les routes helvétiques font la part belle au transport individuel motorisé. Depuis longtemps, les files de véhicules sont le lot quotidien des agglomérations, et le nombre de voitures augmente en permanence. Des conditions peu confortables voire dangereuses pour les cyclistes, en particulier les enfants.

Voilà pourquoi Swiss Cycling a lancé le projet «bikecontrol» en 2017. Destiné aux enfants et ados de 6 à 16 ans, il consiste essentiellement en un parcours d'habileté par lequel des spécialistes enseignent les techniques de base du vélo à des classes d'école et à des groupes du «passeport vacances». Les enfants apprennent à maîtriser le vélo et à réagir correctement dans des situations délicates, tout en s'amusant.

Les groupes plus avancés sont confrontés à des conditions de circulation spécifiques. Par exemple, le programme met l'accent sur la bifurcation à gauche et sur la façon de se comporter dans un rond-point. Accroître ses compétences permet d'acquérir une bonne dose de confiance en soi pour se déplacer en toute sécurité sur la route.

## Rapide et écologique

Si «bikecontrol» met la sécurité à l'honneur, le projet a aussi d'autres objectifs. Il vise notamment à encourager les enfants à choisir le vélo pour se déplacer au quotidien. L'aspect de la durabilité s'y ajoute pour les adolescent·es, comme l'explique Maurice Rapin, responsable de la section «cyclisme pour tous» chez Swiss Cycling: «Le vélo est le moyen de transport le plus écologique et, souvent, l'un des plus rapides en ville. Si nous parvenons à le faire comprendre, les jeunes qui participent à nos ateliers l'utiliseront davantage.»

Une septantaine de jours par année, trois à quatre classes d'école ou groupes du «passeport vacances» peuvent prendre part à un atelier de 90 minutes. Vu l'intérêt

toujours plus fort pour cette offre, Swiss Cycling cherche à l'élargir. L'idée est que chaque enfant puisse suivre un atelier durant sa scolarité, précise Maurice Rapin. «Même les enfants qui ne pratiquent pas le vélo dans leur milieu familial apprennent ainsi à s'en servir», glisse-t-il.

Selon un rapport du bureau de prévention des accidents (bpa), en 2016, 62% des collisions graves impliquant un enfant à vélo ont été causées par lui-même. Maurice Rapin est convaincu que ce taux – et ainsi le nombre d'accidents – pourrait diminuer considérablement si davantage de jeunes participaient à un atelier «bikecontrol». Cette expérience leur permettrait de se déplacer avec davantage de confiance et de sécurité sur les routes suisses. ■

Micha Jegge est responsable de la communication chez Swiss Cycling.

Le projet «bikecontrol» est financé par la Fondation Beisheim, le Fonds de sécurité routière et l'Office fédéral de la santé publique (OFSP). La participation est gratuite pour les écoles. Informations: [www.swiss-cycling.ch/infocenter](http://www.swiss-cycling.ch/infocenter)



©Swiss Cycling/Ueli Känzig (OFSP)

Sur le parcours d'habileté, les enfants apprennent de manière ludique à contrôler leur vélo et à réagir correctement dans des situations délicates.

## Le paradis du vélo à la ferme

Oui, le Swiss Bike Park pourrait être plus facile d'accès, mais il exauce à peu près tous les vœux. À Oberried bei Köniz (BE), sur une surface équivalant à quatre terrains de football, on trouve tout ce qu'il faut pour découvrir et expérimenter la pratique du vélo. L'offre va des parcours coulants aux pistes techniques, en passant par différents éléments de saut et d'adresse, sans oublier un vélodrome extérieur et une vaste piste ondulante (pump track). De quoi satisfaire les attentes de chacun et chacune: les enfants apprennent les techniques de base du cyclisme en s'amusant, tandis que les pros ont sélectionné ici leurs champion·es du monde en octobre dernier. Unique en Suisse, l'installation est mise gratuitement à disposition de toute personne intéressée.

Informations: [www.swissbikepark.ch](http://www.swissbikepark.ch)



Des 79 classes participantes, ce sont les élèves de Brunnen (SZ) qui ont émis le moins de CO<sub>2</sub> lors de leurs voyages.



© ATE/Camille Marion

# «Il y a eu des prises de conscience»

Par Nelly Jaggi

Les jeunes se soucient toujours plus du climat. L'ATE a lancé l'Ecotrip Challenge pour sensibiliser les élèves aux émissions de CO<sub>2</sub> provoquées par leurs voyages. Les gagnant-es de la première édition ont reçu leur prix en juin.

Les 26 élèves de la classe de culture générale de Brunnen (SZ) ont en moyenne limité leurs émissions de CO<sub>2</sub> à 67 kg chacun lors de leurs voyages au cours de l'année scolaire. De toutes les classes inscrites au premier Ecotrip Challenge de l'ATE, c'est elle qui a le mieux ménagé le climat. À titre de comparaison, un vol aller-retour entre Genève et Majorque produit plus de 400 kilos de CO<sub>2</sub>.

Pour l'Ecotrip Challenge, les élèves ont tenu un journal des émissions de gaz à effet de serre de leurs voyages tout au long de l'année scolaire, vacances incluses. Cet exercice a permis de les sensibiliser sur l'impact de leurs déplacements. «Nous avons pris conscience de la quantité de CO<sub>2</sub> réellement émise en voyageant», explique une élève de la classe lauréate.

## Plaisir et conscience

79 classes de 17 cantons ont pris part à cette première édition de l'Ecotrip Challenge. «Je suis très surpris et heureux de ce succès», annonce Yves Chatton, responsable du projet. «On voit que les jeunes ne se limitent pas à manifester dans la rue, mais s'intéressent sérieusement au thème de la réduction du CO<sub>2</sub> et cherchent à modifier leur comportement.» Une élève de Brunnen abonde

en ce sens: «Sans le challenge, personne n'aurait pris garde aux distances parcourues pour ses vacances. C'est l'occasion de voir ce que nous pouvons faire pour l'environnement.»

Leur enseignant Carlos Furrer a également perçu cet effet: «Il y a eu de nettes prises de conscience. La représentation graphique sur le site internet était un bon point de référence pour évaluer l'influence des différents moyens de transport.»

## Deuxième édition élargie

Pour Yves Chatton, la sensibilisation des élèves est essentielle: Ce projet permet de faire l'expérience directe des quantités de CO<sub>2</sub> produites par ses déplacements. Les participant-es apprennent ainsi comment voyager en accord avec la protection du climat. Cet objectif a été atteint auprès de la classe de Brunnen. Les jeunes ont en effet davantage veillé aux moyens de transport choisis pour leurs vacances et se déplacent désormais plus souvent en vélo électrique au lieu de se faire conduire par leurs parents.

Après cette première édition réussie, l'Ecotrip Challenge va être reconduit pour l'année scolaire 2020/2021. Désormais, outre les gymnases et les écoles de culture générale, les écoles professionnelles et celles du niveau secondaire I sont aussi invitées à participer. De leur

côté, les gagnant-es schwyzois-es peuvent profiter de leur prix: chaque élève a reçu un pass Interrail d'une valeur de 250 francs, sponsorisé par les CFF. ■

Les inscriptions à la deuxième édition de l'Ecotrip Challenge sont ouvertes jusqu'au 13 septembre.

Détails sur [www.ecotrip-challenge.ch](http://www.ecotrip-challenge.ch)



Quand il pleut, nous sautons dans les flaques d'eau pour nous amuser.  
Giorgia et Greta, Vacallo (TI)



© François Wavre



Se démieller  
avec son e-bike  
en panne?



## On s'en tire bien mieux en souscrivant l'assurance ATE assistance e-bike!

Facilitez-vous la vie et souscrivez l'assurance dépannage e-bike de l'ATE au prix de Fr. 25.– par année. Elle vous sera profitable en toutes circonstances – dans vos déplacements du domicile au lieu de travail tout comme dans vos randonnées. Quelle que soit la panne – crevaison ou défaillance technique – vous pourrez compter sur une assistance rapide et efficace.

- par internet à l'adresse [www.ate.ch/depannage-velo-electrique](http://www.ate.ch/depannage-velo-electrique)
- par téléphone au 031 328 58 12 ou
- par courriel [assistance@ate.ch](mailto:assistance@ate.ch) pour rouler en toute quiétude!

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**



# Pour freiner le mitage du territoire

Par Yves Chatton

**Initiative paysage** Grâce au soutien des membres de l'ATE, l'initiative paysage a abouti. Rappel des objectifs de ce texte qui veut mettre fin à l'expansion des constructions situées hors des zones à bâtir.

Un peu plus d'une année après son lancement, l'initiative paysage lancée par l'association «Pour la nature, le paysage et le patrimoine bâti» a abouti. La rapidité avec laquelle les signatures ont été récoltées montre que la population souhaite renforcer la protection du paysage helvétique. Les membres de l'ATE ont grandement contribué au succès de l'initiative en renvoyant le feuillet de signatures joint au Magazine ATE de septembre 2019. Merci à vous!

Mais que vise cette initiative et quel est le lien entre la protection du paysage et la mobilité? Ci-dessous un petit rappel.

## Trop d'exceptions

L'initiative paysage veut mettre fin à l'expansion des constructions hors des zones à bâtir en fixant des règles plus strictes dans la Constitution. La loi sur l'aménagement du territoire énonce le principe clair de la séparation entre les territoires constructibles et non constructibles, mais les nombreux assouplissements votés par le Parlement ces dernières années ont entraîné une explosion du mitage hors des zones à bâtir. Les nouvelles routes participent directement à l'étalement des bâtiments et, à l'inverse, les nouvelles constructions entraînent de nouvelles routes.

Cette évolution n'est pas sans conséquence pour le paysage: entre 1985 et 2009, la surface construite en dehors des zones à bâtir a augmenté de plus de 186 kilomètres carrés. C'est plus que la superficie combinée des villes de Zurich, Genève, Bâle et Berne! Aujourd'hui, près de 40% des surfaces construites se trouvent en dehors des zones à bâtir. Ce mitage intensif fragmente le paysage et entraîne la perte d'habitats pour la flore et la faune ainsi que de terres arables. Sans changement, le mitage du territoire continuera à progresser.

## Pour un sol sain

Protéger le paysage, c'est aussi protéger le sol. Une agriculture durable nécessite des



Moins de béton, plus de vie: c'est l'objectif de l'initiative paysage.

sols de qualité afin de fournir des produits de qualité. Mais actuellement l'agriculture suisse perd chaque seconde un mètre carré de terre cultivable. À ce rythme, il deviendra de plus en plus difficile d'assurer la base nutritionnelle de la Suisse. Afin d'inverser cette tendance, l'initiative exige un plafonnement du nombre et de la surface des bâtiments hors zone à bâtir tout en prenant compte des besoins de l'agriculture. De nouvelles constructions hors zone à bâtir resteront ainsi possibles si elles sont nécessaires à l'agriculture.

## Pour un tourisme durable

L'initiative aura aussi des effets bénéfiques pour le développement d'un tourisme durable. Si la branche profite considérablement de paysages naturels et culturels intacts, elle les menace également par la grande quantité d'infrastructures, d'hébergements et d'habitations secondaires. Un plafonnement des constructions hors des zones à bâtir permettra de préserver l'atout principal du tourisme suisse tout en autorisant – dans une certaine

mesure – de nouvelles infrastructures touristiques nécessaires telles que des remontées mécaniques.

## Pour une mobilité d'avenir

Un frein au mitage du territoire est essentiel pour réduire les nuisances des infrastructures routières sur la nature et la faune. De plus, un milieu construit moins étendu réduit la dépendance à la voiture et favorise l'essor d'une mobilité plus durable.

Ce sont les raisons pour lesquelles l'ATE a soutenu l'initiative paysage. Celle-ci a été déposée le 8 septembre dernier à Berne, en même temps que sa sœur jumelle, l'initiative biodiversité. ■

Plus d'infos sur ces initiatives sur [www.biodiversite-paysage.ch](http://www.biodiversite-paysage.ch)

Yves Chatton est chargé de projets ATE pour les thèmes liés à l'aménagement du territoire, à la vie sans voiture et à l'aviation.





Nature et couleurs pour l'ATE (en bas), ambiance sombre dans son dernier ouvrage «Femme sauvage» (à gauche), vision d'avenir teintée d'espoir pour le festival Delémont'BD (à droite): Tom Tirabosco dessine son engagement à travers la variété de ses œuvres.

# Dessiner pour le climat

**Portrait** Les illustrations colorées de Tom Tirabosco égaient la journée internationale à pied à l'école depuis de nombreuses années. Au-delà de sa collaboration avec l'ATE, l'artiste genevois dessine pour un monde meilleur.

Par Camille Marion

On voit des enfants, le sourire aux lèvres. Des animaux aussi et de la verdure, partout. Comme dans un lent cortège, les protagonistes avancent en direction d'un homme avenant qui agite la main. Au-dessus de lui, une banderole annonce «école». Ce dessin illustre l'édition 2020 de la journée internationale à pied à l'école, qui aura lieu le vendredi 18 septembre.

Pour cette édition, Tom Tirabosco a souhaité cultiver un imaginaire optimiste, tourné vers un avenir rassurant. Après un printemps synonyme d'enfermement, l'artiste a souhaité exprimer un retour au sauvage prenant place dans un climat d'ouverture et de paix.

## Artiste activiste

Tom Tirabosco distingue son travail personnel de ses diverses collaborations – il

est tantôt artiste, tantôt artisan. Il dessine depuis plus de 20 ans pour des organisations ou des partis politiques. D'abord le WWF, puis les Verts, mais aussi la Revue durable, la Salamandre et pour d'autres projets militants. Autant de collaborations qui résonnent avec ses propres convictions; le dessin est trop intime pour qu'il en soit autrement.

## Devoir de transmission

Depuis plusieurs années, Tom Tirabosco se bat pour donner à la bande dessinée la visibilité qu'elle mérite, y compris en termes de formation. En 2017, son investissement est couronné par l'ouverture de l'École supérieure de bande dessinée et d'illustration – la première en Suisse romande – où il enseigne aujourd'hui. Le succès est au rendez-vous puisque le cursus compte aujourd'hui deux classes.

Le travail de Tom Tirabosco n'est pas toujours empreint du ton positif qu'il insuffle dans la journée internationale à pied à l'école. À un optimisme béat, il préfère un pessimisme qu'il qualifie d'«éclairé», regarde la situation avec réalisme mais l'avenir avec espoir. Et l'avenir, c'est dans une figure féminine qu'il le projette. Celle qu'il met en scène dans son dernier ouvrage personnel «Femme sauvage», sorti en 2019. Celle qui donne la vie, prend soin et protège. ■



## Pour en savoir plus

La journée internationale à pied à l'école aura lieu le vendredi 18 septembre 2020, dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité. Cette journée festive invite les enfants à intégrer la mobilité active à leurs habitudes. L'ATE entend ainsi encourager parents, enfants, écoles et autorités à cultiver un chemin de l'école plus sûr, plus vert et plus accueillant. Informations et matériel: [www.journee-a-pied.ch](http://www.journee-a-pied.ch)



Tom Tirabosco collabore depuis plus de quinze ans avec l'ATE. Né en 1966 à Rome, il vit et travaille à Genève depuis de nombreuses années. Son travail engagé – entre réflexion, sensibilité, humour et cynisme – est à retrouver sur: [www.tirabosco.com](http://www.tirabosco.com)



# Trafic ferroviaire: les nouveautés

**Transports publics** Pas d'augmentation des tarifs, suppression d'un abonnement, amélioration des droits des passagères et passagers: bref aperçu des principaux changements dans le trafic ferroviaire pour l'année à venir.

Par Nelly Jaggi

L'ATE salue le fait que malgré le manque à gagner colossal du printemps, aucune augmentation des prix des billets ne soit prévue dans les transports publics (TP). Pour les

La justification des CFF, qui avancent que le produit crée une inégalité de traitement dans cette catégorie d'âge, ne convainc pas Laura Schmid. «Le but du rabais pour les

**«Le but du rabais pour les étudiant-es n'a jamais été l'égalité de traitement, mais plutôt un acte de solidarité.»**

Laura Schmid

enfants et les jeunes, voyager en train sera même moins cher désormais: les enfants non accompagnés voyageront gratuitement jusqu'à six ans, puis pour 19 francs par jour au maximum jusqu'à 16 ans. Un surclassement dégriffé voit aussi le jour, ainsi que des billets dégriffés pour petits groupes.

En revanche, l'abonnement général junior pour les étudiant-es de 25 à 30 ans ne sera plus proposé dès la fin de l'année. Laura Schmid, spécialiste des TP à l'ATE, regrette cette décision: «Il est évident que la plupart des étudiant-es n'ont pas encore achevé leurs études à 25 ans, soit parce qu'il était nécessaire de les réaliser en cours d'emploi, soit parce qu'un niveau supérieur d'étude est visé. Ces personnes ont des moyens financiers limités et dépendent souvent des TP.»

étudiant-es n'a jamais été l'égalité de traitement, mais plutôt un acte de solidarité, car la situation financière est à cette âge très différente d'une personne à l'autre», dit-elle.

## Sur le modèle européen

À partir d'août 2021, les droits des passagères des TP seront améliorés: un dédommagement sera versé à partir d'un montant de cinq francs, et non de dix comme le Conseil fédéral le proposait. Par ailleurs, un remboursement pourra être demandé à hauteur de 25% du prix du billet en cas de retard de plus d'une heure, et de 50% en cas de retard de plus de deux heures. En conséquence, les personnes en possession d'un billet d'au moins 20 francs ayant subi un retard de plus d'une heure, ou d'un billet d'au moins dix



Les droits des passagères s'améliorent.

francs ayant subi un retard de plus de deux heures auront droit à un remboursement.

Cette décision prise en mai par le Conseil fédéral va dans le sens des recommandations de l'ATE, qui a défendu le seuil de cinq francs au sein de la consultation. Dans les faits, la Suisse aligne ainsi sa réglementation sur le droit européen en vigueur. ■

ANONNCE

**COMMUTER-DAYPACK**

**HIGH VISIBILITY.**

**ORTLIEB** WATERPROOF

**COMMUTER-DAYPACK HIGH VISIBILITY:** Sac à dos haut de gamme et sécurité maximum : grâce au fil réfléchissant cousu dans le matériau sur tout le pourtour, votre élégant Daypack se transformera en garde du corps personnel une fois la nuit tombée. Sans PVC et **MADE IN GERMANY.**



**KEEP DRY WHAT YOU LOVE.**



# Un effort largement insuffisant

**Émissions** L'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> en cours de révision définit le niveau d'émission maximum des voitures neuves. Mais des lacunes importantes restent à combler.

Par Laura Schmid



© Fotolia/don57

Les voitures neuves peuvent émettre 95 grammes de CO<sub>2</sub>/km en moyenne: un calcul simple que des dispositions trop généreuses viennent fausser.

L'objectif est clair: depuis cette année, toutes les voitures de tourisme vendues doivent émettre en moyenne 95 grammes de CO<sub>2</sub> au kilomètre, contre 147 grammes pour les voitures de livraison. Ces prescriptions s'appliquant aux voitures sont notre seule mesure de politique climatique pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans le domaine des transports.

La Suisse a repris ce mécanisme de l'Union européenne, dont les détails sont réglés dans l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, en cours de révision. Mais ce texte contient aussi des dispositions qui affaiblissent énormément cet instrument. Pour l'instant, le Conseil fédéral ne prévoit pas de modification, ce que l'ATE critique vivement.

## Les meilleures comptent double...

Simple, le calcul est comparable au système des notes scolaires. Une bonne note peut en compenser une mauvaise, l'essentiel étant que la moyenne soit suffisante à la fin de l'année. Dans le cas des voitures neuves, cela si-

gnifie que pour chaque voiture émettant plus de 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, il faut en vendre une qui émet moins de gaz à effet de serre.

Grâce aux supercrédits, les importateurs peuvent désormais atteindre l'objectif moyen prescrit plus facilement à l'échelle européenne; avec cette disposition, toutes les voitures émettant moins de 50 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre comptent double. Ces cas diminuent néanmoins d'année en année, de sorte que d'ici 2023, toutes les voitures neuves ne devraient plus compter qu'une fois. Malgré tout, et pour garder l'analogie avec l'école, on sait qu'il est nettement plus facile de réussir son année quand les bonnes notes comptent deux fois.

## ... et les plus mauvaises pas du tout

C'est encore plus simple quand les mauvaises notes ne comptent pas du tout. L'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> prévoit une autre disposition, facilitant la tâche des importateurs. Grâce au Swiss Finish, les voitures émettant le plus de CO<sub>2</sub> ne doivent pas être prises en compte

dans le calcul. Concrètement, en 2020, les 15% les moins bons sont rayés des décomptes, puis 10% un an plus tard et 5% deux ans plus tard. Ce n'est que dans trois ans que toutes les voitures neuves vont réellement compter.

Cette solution choisie par la Suisse est justifiée par le fait qu'il est, de manière générale, plus simple d'atteindre l'objectif dans l'UE. L'argument avancé est que même si un nombre trop important de véhicules émettant de grandes quantités de CO<sub>2</sub> est vendu dans les riches pays européens, ce chiffre est compensé par les ventes dans les pays plus pauvres, où roulent surtout des voitures légères. Comme les automobilistes suisses sont plus nombreux que la moyenne à pouvoir se permettre d'acheter un 4x4, il est plus difficile de réaliser les objectifs dans notre pays. En d'autres termes, la Suisse est assez riche pour ne pas avoir à se soucier de l'environnement.

## Le climat sacrifié

Pour réussir à l'école, il faut avoir une moyenne suffisante. Même avec les supercrédits et le Swiss Finish, le parc de voitures neuves suisse n'est pas à la hauteur de l'objectif de 95 grammes. Ce dernier ne s'appliquera réellement que dans trois ans. Pour y parvenir, la Suisse devrait d'ores et déjà tout mettre en œuvre pour vendre des voitures aussi performantes que possible. En effet, ces occasions vont ensuite rouler de nombreuses années, voire même pendant des décennies dans d'autres pays. En ignorant cette réalité, nous ne faisons que retarder l'abandon nécessaire des énergies fossiles.

L'ATE a soumis ses critiques en réponse à la consultation. Reste toutefois à savoir si le Conseil fédéral en tiendra compte dans l'ordonnance de transition. Il aurait l'occasion de supprimer les simplifications dans la révision en cours et de faire de l'objectif des voitures neuves une mesure efficace pour la protection du climat. ■

Laura Schmid rédige les réponses de l'ATE Suisse aux procédures de consultation et n'a pas de voiture.





## Quel est le rapport entre une voiture et notre avenir énergétique?

Le gaz est une énergie d'avenir. En effet, le gaz naturel et le biogaz préservent le climat et l'environnement, tout en étant polyvalents. Conduire une voiture qui roule à 100% au biogaz par exemple, c'est se déplacer en générant de faibles émissions de CO<sub>2</sub> et ne produire que très peu de particules fines ou d'oxyde d'azote. Dans certaines stations-service délivrant du gaz, vous pouvez déterminer vous-même la part de biogaz que vous désirez. Découvrez comment participer, vous aussi, à l'avenir énergétique sur [gazenergie.ch](https://gazenergie.ch)

**Savoir, c'est la solution.**







# «Le potentiel de croissance est évident»

**L'Europe en train** Entretien avec Armin Weber, membre de la direction des CFF, sur l'engouement pour les voyages en train, la pression politique et les trains de nuit bons pour le climat.

Propos recueillis par Nelly Jaggi et Laura Schmid



© ATE/Nelly Jaggi

«L'avenir appartient incontestablement au trafic ferroviaire international», selon Armin Weber, responsable Trafic voyageurs international aux CFF.

**Pour acheter un billet de train pour l'étranger, on doit s'adresser à un guichet de gare. N'y a-t-il pas un moyen plus simple?**

Les chemins de fer ont pris du retard dans le domaine et il y a assurément un bon potentiel d'amélioration. Contrairement à la Suisse, l'Europe ne connaît malheureusement pas de système tarifaire unifié pour l'ensemble des transports publics. Ce serait pourtant nécessaire pour atteindre l'objectif «un voyage, un billet». Au lieu de cela, les systèmes de ventes et de tarifs présentent de grandes différences et ne sont techniquement pas compatibles entre eux. À cela s'ajoute le fait que les dispositions tarifaires ne sont pas non plus les mêmes, notamment au niveau des limites d'âge des enfants ou des cartes de rabais.

**Que font les CFF pour faciliter la vente des titres de transport et où en sont les limites?**

Dans un premier temps, nous mettons l'accent sur la simplification de la vente des billets pour les liaisons ferroviaires avec les pays voisins: l'Allemagne, la France, l'Italie et l'Autriche. Les plus grandes difficultés se situent au niveau des voyages sur plusieurs pays. La Scandinavie et l'Europe de l'Est ont des systèmes de diffusion foncièrement différents qui, en partie, ne permettent pas la vente de titres de transport internationaux.

**Quelle solution serait acceptable, selon vous?**

Les voyages vers les pays limitrophes ainsi que vers la Belgique et les Pays-Bas représentent près de 95% de nos ventes de billets

pour l'étranger. Notre ambition est de parvenir, pour ces destinations, à une vente de billets aussi aisée que pour le trafic intérieur. Pour les autres pays, il n'est pas imaginable de disposer bientôt d'une solution via internet. Mais nos guichets sont là pour prêter assistance.

**Quelle est l'importance du trafic ferroviaire international pour les CFF?**

Elle a fortement augmenté ces dernières années. Les CFF voient clairement un potentiel de croissance dans le trafic voyageurs international, notamment dans le contexte du débat environnemental. Nous avons d'ailleurs effectué d'importants investissements dans ce sens, tels que l'achat des compositions Giruno. Nous misons ces prochaines années sur une extension systématique de l'offre en correspondances internationales de jour et de nuit.

**Par sa pétition «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe», l'ATE demande au Conseil fédéral qu'il s'investisse auprès de l'UE pour une standardisation des systèmes de vente des billets de train. Cette pression politique vous est-elle profitable?**

Oui, elle agit principalement en faveur des entreprises partenaires et des autres chemins de fer d'Europe. Les besoins exprimés dans la pétition existent bel et bien. Des projets ont été lancés au niveau européen dans le but de définir des normes communes et la mise en place d'un système de vente s'y conformant. Mais nous sentons que les entreprises européennes n'ont pas toutes le même enthousiasme. Pour la Suisse, petit territoire au cœur de l'Europe, l'importance des voyages internationaux est bien différente que pour la plupart des autres pays du continent.

**Cette amélioration vise également un changement d'habitudes: passer de**



### **l'avion au train. Outre un système de vente convivial, que manque-t-il?**

Notre offre doit pouvoir être vaste et attractive, avec des horaires denses et des temps de parcours intéressants. La ponctualité et la fiabilité sont des facteurs de qualité décisifs, mais du matériel roulant moderne et un bon service – le WLAN, par exemple – sont tout aussi importants. En offrant «un bon produit» à un prix correct, nous pouvons augmenter notre part de marché. C'était déjà le cas l'année passée.

### **Comment l'avez-vous ressenti concrètement?**

Nous avons enregistré une croissance de 7% dans le secteur voyageurs par rapport à 2019. Cette croissance a été générée par nos principales destinations que sont Francfort, Paris, Milan et Innsbruck. Ce sont les itinéraires internationaux classiques d'une durée de voyage de quatre heures environ. Toutefois, nous avons également observé une nette hausse de la demande pour les trajets de six à huit heures – et c'est là un véritable tournant: le train au lieu de l'avion. Dans la foulée, l'intérêt pour les trains de nuit croît à nouveau fortement auprès de la clientèle. La mobilité écologique gagne indiscutablement en importance.

### **C'est réjouissant...**

... et c'est la raison pour laquelle nous mettons l'accent sur l'extension du trafic international. À noter que cela inclut l'amélioration du raccordement de l'étranger avec les destinations touristiques de Suisse. Nous de-

## **«Nous avons bien progressé dans nos projets d'extension des liaisons de nuit et prévoyons une première étape de développement pour décembre 2021.»**

vrions être en mesure de présenter de nouveaux projets en septembre déjà.

### **Au printemps de l'année dernière, les CFF annonçaient leur intention d'accroître l'offre en trains de nuit.**

Nous constatons une nette augmentation de la demande en trains de nuits. C'est cette évolution qui nous incite à faire le pas. La faible nuisance des trains de nuit sur le climat est une motivation supplémentaire. Selon nos propres estimations, chaque ligne de train de nuit permet une économie annuelle de 10 000 à 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Nous évaluons à près de 50 000 tonnes l'économie d'émission de CO<sub>2</sub> réalisée par notre offre actuelle, soit la moitié des émissions totales des CFF ou encore l'équivalent des émissions produites en une année par 30 000 voitures!

### **Comment arrivez-vous à ces chiffres?**

Nous nous sommes basés sur la fréquentation moyenne de nos trains et sur la proportion des divers moyens de transport sur les lignes considérées. Nous avons simulé le comportement théorique de la clientèle en l'absence de trains de nuit: abandon du voyage ou report sur la voiture, l'avion ou l'autocar. Nous avons ensuite dressé le bilan

CO<sub>2</sub> de cette nouvelle proportion des modes de transport. Le résultat est sans appel – il faut agir. Le train de nuit est un bon instrument de sauvegarde du climat et les CFF ont l'intention d'agir – nous avons une stratégie climatique claire.

Précisons toutefois que les trains de nuit ne seront jamais rentables et que leur exploitation dépend de soutiens financiers externes. En considération de leur effet positif en termes de politique climatique, c'est de l'argent bien placé et nous sommes confiants de pouvoir en bénéficier.

### **Où en est-on actuellement?**

Ces derniers mois, nous avons bien progressé dans nos projets d'extension des liaisons de nuit et prévoyons une première étape de développement pour décembre 2021. Nous signerons prochainement un accord de partenariat avec les chemins de fer fédéraux d'Autriche. Nous donnerons davantage de détail sur ces projets très prochainement.

### **Quelle aura été l'influence du Covid-19 sur les projets d'extension?**

La crise a durement touché les transports ferroviaires internationaux, mais nous voyons une reprise de la demande. La pandémie aura longtemps encore des répercussions sur le trafic international. Mais l'avenir appartient incontestablement au trafic ferroviaire international. C'est la raison pour laquelle nous tenons à nos plans d'extension, malgré la situation financière difficile.

### **À quoi l'Europe des transports ressemblera-t-elle en 2030?**

Ma conviction est qu'il n'y aura plus de différences perceptibles entre voyager sur le réseau national suisse et voyager sur le reste du réseau européen. ■



Les CFF souhaitent répondre à la nette augmentation de la demande en trains de nuits.

### **Dépôt de la pétition**

L'ATE a remis début septembre sa pétition «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe» munie de près de 7 000 signatures. Elle demande au Conseil fédéral de s'investir auprès de l'UE pour accélérer la mise en place d'un système international de vente des billets de train.



# ate boutique



**Schöffel**

**W**  
women

Schöffel is a proud member of **FAIR WEAR** Leader Status

**M**  
men

## Veste Schöffel Neufundland 4 & Toronto 4 | 199.90 au lieu de 249.90

Veste très légère et fonctionnelle en matériau imperméable et coupe-vent. Traitement exempt de PFC. Certifiée bluesign: pour l'être humain, l'animal et l'environnement.

**WOMEN** tailles: 36-46

**MEN** tailles: 48-56

13904 blue flower | 13904 dress blues

13901 fiery red | 13901 bering sea



**ORTOVOX**

**SWISSWOOL INSIDE**

Veste réversible

**W**  
women

**M**  
men

## Veste réversible Ortovox Piz Bial Jacket & Piz Boval Jacket | 309.00

Une pièce, deux styles: veste réversible isolante légère et compacte, à ouatage en Swisswool. Des empiècements en filet de mérinos gardent les mains au chaud dans les poches de devant.

**WOMEN** tailles: S-XL

**MEN** tailles: S-XL

13234 black raven | 13234 night blue

13239 dark navy | 13239 black raven



## Set de cuisine Opinel Nomad Cooking Kit | 89.90

Le set de cuisine pratique pour le voyage, avec 3 couteaux, une planche à découper et un linge en microfibras!

12513 Nomad Cooking Kit

## Sac à dos Ortlieb Velocity PS | 139.00

Le classique parmi les sacs à dos imperméables existe aussi en tissu de nylon sans PVC et en 17 litres.

14419 black | 14419 mustard

14419 dark chili | 14419 petrol

**NEW**



## Hydroflask 32oz Wide Mouth | 59.-

Des gourdes de couleurs gaies qui gardent le froid frais et le chaud chaud. Contenu: 946 ml

13958 hibiscus | 13958 spearmint | 13958 pacific | 13958 sunflower

## Kit lampe de vélo

### KNOG Lil'Cobber | 99.-

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

13878 KNOG Lil'Cobber



## Action casque cycliste 2020: 30 fr. de rabais sur tous les casques cyclistes avec code-rabais: mag0420

Action valable jusqu'au 4 octobre 2020. Non cumulable avec d'autres offres.



**uvex**

**MIPS**

30.- de rabais

## Casque uvex Unbound | 119.- au lieu de 149.-

Équipé du système de protection MIPS, bien aéré et très confortable – un casque aux qualités polyvalentes. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): 54-58 cm • 58-62 cm

14074 underwater coral | 14074 white | 14074 all black



**KED**

Toute la surface de sa coque fait fonction de réflecteur à 360°.

30.- de rabais

## Casque KED Spiri Two K-Star | 79.00 au lieu de 109.00

Ce léger casque cycliste urbain offre une sécurité maximale grâce à sa technologie K-star unique. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): 52-58 cm • 55-61 cm

10219 green | 10219 blue | 10219 anthracite



**GREEN SHAPE**  
IMPERMEABLE  
E-POUR  
ELECTRIC PRODUCT

## Sacoche latérale vélo Vaude eBack Single | 149.90

Sacoche pour porte-bagages conçu spécialement pour les vélos électriques. La sacoche dispose d'un compartiment séparé pour l'accu, d'un compartiment pour l'ordinateur et d'un sac à linge amovible.

13590 orange madder | 13590 black



**uvex**

30.- de rabais

## Casque Uvex finale visor | 199.- au lieu de 229.-

Le casque à visière légèrement teinté protège efficacement les yeux du rayonnement solaire. Confortable à porter. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): 52-57 cm • 56-61 cm

11705 silver mat | 11705 black mat



**KED**

30.- de rabais

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

La visière HighEnd ajustable est la solution optimale, pour les porteurs de lunettes en particulier. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): 52-58 cm • 56-63 cm

12853 sand matt | 12853 black matt | 12853 nightblue matt





W  
women

M  
men

**Icebreaker Tech Lite Shirts | dès 85.90**

Les shirts mérinos très respirants, superconfortables et polyvalents sont fonctionnels et neutres aux odeurs.

**WOMEN** tailles: XS–XL

**SS Low Crewe | 85.90**

**12473** redwood | **12473** black

**MEN** tailles: S–XXL

**SS Crewe Heating UP | 89.90**

**14894** nightfall | **14894** cavern



NEW

**Tech Fleece Houdini Power Jacket | 219.–**

La veste polaire Polartec à Power-stretch accompagne tous les mouvements et est agréablement douillette et chaude. Certifiée bluesign: pour l'être humain, l'animal et l'environnement.

**WOMEN** tailles: XS–XL

**14844** TrueBlack

**MEN** tailles: S–XL

**14841** BaremarkGreen

**14841** Bluellusion

**Merino Fleece Houdini Wooler Houdi | 289.–**

Pour le sport ou pour tous les jours: la veste en pure laine mérinos tient bien chaud et peut se porter seule ou en couche isolante sous une veste.

**WOMEN** tailles: XS–XL

**14843** BluellusionBlue

**14843** TrueBlack

**MEN** tailles: S–XL

**14842** BluellusionBlue

**14842** TrueBlack



**Jupe Skhoop Short Down Skirt | 159.90**

Skhoop combine la mode et la flexibilité. La jupe en duvet à enfiler par-dessus tient chaud quand il fait frisquet en automne.

Tailles: S–XXL

**14587** black | **14587** ruby red



W  
women

M  
men

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

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

**WOMEN** tailles: 34–46

**4733** sable | **4733** anthracite

**MEN** tailles: 46–56

**4732** sable | **4732** anthracite



**Sac des tours**

**Osprey Archeon 30 | 249.00 au lieu de 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



W  
women

M  
men

**Chaussure multisport Meindl Ontario GTX | 209.–**

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

**WOMEN** pointures: 36–42

**14224** jeans/gris

**MEN** pointures: 40–46.5

**13926** marine/noir



W  
women

M  
men

**Chaussure de loisirs Meindl Garda Identity | 259.–**

Artisanat allemand: la doublure en cuir tanné sans chrome garantit un agréable confort authentique.

**WOMEN** pointures: 37–41

**13922** brun foncé

**MEN** pointures: 41–46

**13923** brun foncé



**Chaussettes Wildsocks | 16.80**

Qu'elles soient unies, de couleur ou imprimées, les chaussettes sont à 80 % en coton bio certifié GOTS. A porter avec bonne conscience. Pointures: 37–40 / 41–44

**14492** business black | **14492** diamond | **14492** rainbow | **14492** star



# «Un premier pas pour le climat»

**Assurances** Avec la nouvelle assurance automobile de l'ATE et Zurich, les nouvelles clientes et nouveaux clients peuvent compenser leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Dans une interview, Jessica Bachmann, conseillère ATE, nous explique comment cela fonctionne et qui peut en bénéficier.

Propos recueillis par Nelly Jaggi



© ATE/Nelly Jaggi

Jessica Bachmann est conseillère à l'ATE.

## Jessica Bachmann, l'ATE a lancé une assurance automobile avec compensation de CO<sub>2</sub>. À qui s'adresse cette offre?

Les nouvelles clientes et nouveaux clients peuvent assurer leur voiture chez nous et nous prenons en charge la compensation des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> durant une année. Cela couvre non seulement la consommation de l'automobile, mais aussi les infrastructures routières et la mise à disposition du véhicule.

## Les recettes sont reversées à un projet de protection du climat de myclimate. Quelles sont les activités de myclimate?

Myclimate est une fondation dont le siège est en Suisse. Outre des offres de conseil et de formation en matière de protection climatique, elle développe également des projets de protection du climat en Suisse et à l'étranger, en remplaçant les énergies fossiles par des énergies renouvelables, en mettant en œuvre des mesures locales de reboisement avec les petits agriculteurs ou en développant des technologies énergétiquement efficaces visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Les projets – plus de 130 à ce jour, dans plus de 30 pays – répondent aux standards de qualité les plus élevés. Le réchauffement climatique ne connaît pas de frontières, peu importe donc si le CO<sub>2</sub> est compensé en Suisse ou dans un autre pays.

## La compensation des émissions de CO<sub>2</sub> pour les trajets en voiture reste encore une exception.

C'est exact, le pourcentage de personnes qui compensent le CO<sub>2</sub> de leur propre chef est encore modeste. Mais nous devons agir et la compensation est une piste. Nous sommes le premier assureur à prendre en charge les frais de compensation du CO<sub>2</sub> pour sa clientèle.

## La compensation du CO<sub>2</sub> ne résout pas le problème climatique. Les quantités considérables qui sont émises ne

## peuvent plus être compensées. Qu'en pensez-vous?

Il y aura toujours des automobilistes. Certains facteurs, comme le lieu de domicile et de travail, l'accès aux transports publics ou l'état physique, permettent difficilement de vivre sans voiture. Jusqu'à ce que toutes les voitures roulent véritablement sans énergies fossiles, une solution transitoire est nécessaire pour les inévitables émissions. La compensation du CO<sub>2</sub> constitue un premier pas pour la protection du climat qui permet d'exercer une forte influence.

## L'ATE souhaite-t-elle également sensibiliser le public avec cette offre?

Le trafic est la principale source d'émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse. Il est donc important que les gens sachent quel est le volume de CO<sub>2</sub> généré en conduisant. J'imagine que tout le monde n'en a pas conscience. Nous ne voulons pas d'effet rebond et que notre clientèle croie que, grâce à la compensation, elle peut rouler de manière illimitée sans que cela ait un impact sur l'environnement. Nous souhaitons au contraire la sensibiliser à ce que signifient nos émissions et montrer que même les petits gestes permettent de faire de grandes choses.

## La crise du coronavirus a-t-elle incité les gens à se tourner davantage vers l'automobile?

Il y a effectivement des personnes qui voyagent à nouveau en voiture en raison de la situation actuelle. Parmi elles, il y a certainement des gens qui y avaient jusqu'ici renoncé par souci écologique. C'est à ces personnes que nous voulons offrir la possibilité de se déplacer dans un cadre durable. Bien entendu, en tant qu'association de transports et de protection de l'environnement, nous continuons à promouvoir les alternatives. Les propriétaires de véhicules peuvent réduire leurs trajets en recourant par exemple à des services de livraison à vélo ou au covoiturage, ce que nous encourageons vivement. ■

## Avec l'assurance automobile de l'ATE et Zurich, conduisez durable

Souscrivez dès maintenant votre assurance automobile chez l'ATE et nous compensons les émissions de CO<sub>2</sub> de votre voiture auprès de myclimate. Pour les nouvelles clientes et nouveaux clients, l'ATE



prend de plus en charge les frais de la compensation la première année. Vous aussi, protégez le climat en roulant avec un bilan CO<sub>2</sub> neutre. Demandez une offre avant le 31 octobre 2020 et bénéficiez des conditions spéciales pour les membres de l'ATE: par téléphone (031 328 58 22) ou en ligne sur [www.ate.ch/conduire-durable](http://www.ate.ch/conduire-durable)





© mad

## La toile en cire d'abeille «Pour les océans de demain»

CERA, la toile en cire d'abeille du label bernois Loggia 16, est une alternative réutilisable, durable et locale au film plastique ou aluminium. Pailles, sacs plastiques et autres emballages à usage unique étouffent nos océans. Afin de sensibiliser l'opinion publique à ce problème et réduire l'utilisation des emballages uniques, Loggia 16 a lancé un concours de dessin destiné aux enfants de 7 à 12 ans de toute la Suisse avec le défi de représenter le monde sous-marin. Ces fantastiques créations ont donné naissance aux nouveaux sets de toile en cire d'abeille «Pour les océans de demain». Un don de Fr. 1.– est versé à OceanCare pour chaque set vendu.

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

avec le code de rabais mag0420, le set de toile en cire d'abeille «Pour les océans de demain» (1 x 20 x 20 cm/1 x 27 x 27 cm/1 x 32 x 32 cm) est disponible au prix de Fr. 23.80 au lieu de Fr. 28.–. Cette offre est valable jusqu'au 4 octobre 2020.

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

## Grande dame, entre montagnes et tradition

Avec sa situation exceptionnelle sur les rives de l'Aar, les montagnes suisses en toile de fond, l'imposant Lindner Grand Hôtel Beau Rivage à Interlaken ne cesse de ravir ses hôtes. Son splendide parc ou l'une des deux terrasses extérieures invitent à la détente. La clientèle plus exigeante et amatrice de traditions appréciera le service irréprochable, les spécialités culinaires et l'élégance des locaux. Les différentes offres de l'espace beauté répondent aux exigences les plus élevées pour un délicieux moment de détente.

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

passer trois nuits de rêve au Grand Hôtel Beau Rivage au prix de deux. Pour 3 nuitées en chambre double first class, y compris petit-déjeuner et accès à l'espace wellness, vous bénéficiez du tarif exceptionnel de Fr. 500.–. Offre valable de septembre 2020 à mars 2021.

**Commander:** réservation directement auprès du Lindner Grand Hôtel Beau Rivage avec la mention «Offre membre ATE».



© mad



© CFF

## L'AG découverte pour un mois

Avec l'abonnement général découverte, vous voyagez un mois pour Fr. 340.– en 2<sup>e</sup> classe ou Fr. 545.– en 1<sup>e</sup> classe dans toute la Suisse. Si vous achetez ensuite un AG, vous obtenez une réduction de Fr. 170.– pour la 2<sup>e</sup> classe et de Fr. 270.– pour la 1<sup>e</sup> classe.

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

l'offre est valable du 10 septembre au 21 octobre 2020 sur présentation du bon sur la couverture de ce magazine dans un point de vente des transports publics. Vous choisissez librement le premier jour de validité pendant cette période. Avec l'AG découverte, bénéficiez du libre parcours sur les lignes de l'AG. Une pièce d'identité est requise à l'achat et lors des contrôles dans les transports publics. L'offre est valable uniquement pour les personnes habitant en Suisse ou dans les régions limitrophes. Numéro d'article: 12947/Code-rabais: VCSG2.





## 25% de rabais sur les voitures hybrides rechargeables de Hertz

Rouler électrique jusqu'à 60 kilomètres, mais avec un moteur diesel ou essence, sans dépendre d'une station de recharge: les voitures hybrides rechargeables sont vraiment futées. En effet, elles associent la propulsion électrique sans émissions à l'autonomie d'un moteur traditionnel. Une fois la réserve d'électricité épuisée et sans station de recharge à proximité, la voiture continue sa route avec son moteur. Le service de location automobile Hertz a enrichi sa flotte de plusieurs centaines de modèles hybrides rechargeables et contribue ainsi à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>.

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** 25% de rabais sur la location de tous les modèles hybrides rechargeables en Suisse.

**Commander:** [www.hertz.ch/plugin](http://www.hertz.ch/plugin) ou au 084 882 20 20 (centrale de réservation) en indiquant le code-rabais 766721. Valable pour toutes les réservations jusqu'au 3 octobre 2020 pour toutes les locations dès le 20 septembre 2020.

## Environnement: apprendre et expérimenter

La Umwelt Arena Suisse à Spreitenbach (AG) est une destination d'excursion et un lieu d'apprentissage pour les enfants, les adultes, les jeunes et les familles. On y aborde des thèmes actuels tels que la durabilité, l'environnement et l'énergie dans la vie quotidienne au travers de plus de 45 expositions, dont certaines sont interactives – mais malheureusement uniquement en allemand.

Les visiteurs et visiteuses apprécient particulièrement le parcours intérieur, où des véhicules électriques à deux et quatre roues peuvent être testés gratuitement. Les adultes peuvent essayer des vélos électriques, des Segways ou des voitures électriques; pour les enfants, des karts à pédales, des micro-scooters et bien d'autres engins sont à disposition. De plus amples informations sont disponibles sur le site [www.umweltarena.ch](http://www.umweltarena.ch).

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** en octobre, les membres de l'ATE bénéficient d'une réduction de 50% sur l'entrée à l'Umwelt Arena Suisse (entrée pour les familles/adultes/enfants, y compris un essai sur le parcours intérieur).

**Commander:** pour bénéficier du rabais, présentez simplement votre carte de membre ATE à l'entrée de la Umwelt Arena.



## Des vêtements vraiment durables? Houdini, bien sûr!

100% des tissus que la marque suédoise Houdini utilise pour sa collection actuelle sont recyclés, recyclables, renouvelables, biodégradables ou certifiés Bluesign. La marque souhaite que ses textiles aient la plus petite empreinte écologique possible. Elle utilise donc des matériaux naturellement durables, tels que la laine ou le Tencel. La veste Lana se compose ainsi de laine mérinos à 100% et, grâce à son design innovant, est naturellement coupe-vent et déperlante. Houdini s'efforce de recourir à des matériaux recyclables pour les tissus synthétiques, par exemple ceux de la parka Fall in. Houdini applique des standards stricts en matière d'environnement, mais également de conditions de travail, raison pour laquelle la plupart de ses vêtements sont confectionnés en Europe. Vous trouverez d'autres articles Houdini dans la boutique ATE.



**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** avec le code-rabais mag0420, la veste Lana est disponible au prix de Fr. 659.- et la parka Fall in au prix de 689.- dans les tailles S à XL, soit 15% de rabais. Cette offre est valable jusqu'au 4 octobre 2020. Dans la limite des stocks disponibles.

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



# Le bikepacking, pour pédaler en toute légèreté



Découvrir la nature à vélo est synonyme d'aventure et de liberté. Il suffit d'une bicyclette et de bagages légers. Le nouvel équipement bikepacking d'Ortlieb réunit le plaisir d'un vélo poids plume et la fascination des voyages. L'absence de porte-bagages permet un gain de légèreté et, avec des systèmes de sacoches spéciaux, le vélo reste maniable quel que soit le terrain. Grâce à des sacoches pour selle, pour

guidon ou pour cadre combinables selon les besoins, l'équipement nécessaire est réparti de manière compacte sur le vélo et reste au sec. Les nouvelles sacoches d'Ortlieb sont disponibles en plusieurs modèles et tailles sur [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch). Depuis 1982, Ortlieb produit avec passion des produits durables et de qualité faits en Allemagne.

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** avec le code-rabais mag0420, profitez de 15% de rabais exclusif sur les sacoches de bikepacking d'Ortlieb. Dans la limite des stocks disponibles.

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

## LOGEMENT

**Belle maison écologique avec jardin d'hiver à vendre à Crémises, Jura Bernois.** Endroit calme et ensoleillé. Construction en bois. 250 m<sup>2</sup> de surface habitable. 6 pièces, mezzanines, caves naturelles, abri pour voiture/vélo, chauffage bois-solaire. De nombreux extras. Jardin naturel avec étang, haie, une grande biodiversité. Près de la gare, de la poste, des commerces. Fr. 690'000, ou par arrangement. 079 461 83 17

Dispo **Belle chambre en colocation** Quartier des Grottes. Vue comprenant, chambres, cuisine équipée, balcon, salle de bain, wc indépendant, buanderie, cave, parquet, chassis double vitrage hautes performances thermique et phonique. Si vous êtes toujours dans le besoin écrivez moi sur email : [isabelle-sonia492@gmail.com](mailto:isabelle-sonia492@gmail.com)

## VACANCES EN SUISSE

Vacances dans la **vallée de Onsernone** - Randonnée dans la forêt colorée de mélèzes. **Deux maisons rustiques** à louer dans un hameau sans voiture. [www.mosogno-sotto.ch](http://www.mosogno-sotto.ch)

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

**Bonheur en montagne!** Vacances dans une maison solaire à la **LENK**, dans le Simmental. [www.sunnehuus-lenk.ch](http://www.sunnehuus-lenk.ch)

**Goms (Münster VS)** apt. 2- pièces. Près du centre et des circuits de ski de fonds. [www.galmi.obergoms.ch](http://www.galmi.obergoms.ch) [katharina.fehr@bluewin.ch](mailto:katharina.fehr@bluewin.ch)

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

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

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

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

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

**Evolène,** Appartement confortable, 8 lits, ascenseur, 2 salles de bain, 079 200 29 14 [cadouxjc@bluewin.ch](mailto:cadouxjc@bluewin.ch)

Charmant studio indépendant, 35m<sup>2</sup>, jardin-calme-nature, **petit village, Gros-de-Vaud,** Randonnées, vélo, lac à 12 km. [www.ecrinpastel.vpweb.ch](http://www.ecrinpastel.vpweb.ch), 077 400 07 83

Belvédère sur le **val d'Hérens/ Eringer-tal,** Dent-Blanche au loin, **sympathique chalet rénové,** calme, idéal p. famille, loc./sem., 4/6 p. [www.lesrenards.ch](http://www.lesrenards.ch)

## VACANCES À L'ETRANGER

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

**Montpellier,** dans le centre histor., sans voiture, studio 54m<sup>2</sup> dans bâtiment hist. 200m Comédie, [christoph@bluewin.ch](mailto:christoph@bluewin.ch)

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

**Appartement de 4 pièces en Camargue** avec vue panoramique sur la mer, directement sur la plage. À partir du 26/09/20. [www.negresco-camargue.ch](http://www.negresco-camargue.ch)

## PETITES ANNONCES

### Habitat coopératif bioclimatique sur le Balcon du Jura



#### À Ste-Croix, 1100 m d'altitude au soleil en hiver, en frais en été

A 7 min. à pied de la gare. Logements traversants de 65 à 120 m<sup>2</sup>, ascenseur. Locaux partagés : chambre d'amis, atelier, salle de rencontre, cave à légumes. Grand jardin potager. Familles bienvenus.

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

Contact :  
Jacqueline Menth  
[jacqueline.menth.domah@gmail.com](mailto:jacqueline.menth.domah@gmail.com)  
T 078 703 70 63



# LES CONSÉQUENCES D'UNE HAUSSE DES TEMPÉRATURES DE 2° C

L'augmentation des températures a des conséquences directes pour la population de toutes les régions du monde. La Banque mondiale (BM) estime que plus de 140 millions de personnes pourraient migrer d'ici 2050 pour fuir les effets du changement climatique.

**En montagne:** la fonte des glaciers et la réduction de la couverture neigeuse contribuent à la baisse des rendements agricoles. La variation de la quantité et de la saisonnalité des eaux de ruissellement modifie les apports en eau pour les centrales hydroélectriques.

**À la campagne:** le nombre de feux de forêt augmente. Les périodes de sécheresse plus fréquentes ainsi que la pénurie d'eau entraînent une baisse des rendements agricoles.

**Sur les côtes:** 2°C de plus entraînent une hausse du niveau de la mer plus importante de 10 centimètres par rapport à une augmentation de 1,5°C. Ces 10 centimètres supplémentaires exposeront 10 millions de personnes au risque de submersion côtière.

**Dans les grandes villes:** les risques liés à l'augmentation de la fréquence et de la durée des vagues de chaleur sont exacerbés. Dans les régions tropicales, pendant les pics de vagues de chaleur, on serait aux limites de l'habitabilité humaine.





<b>Mars</b> Lancement de l'initiative vélo	<b>Juin</b> Contre-proposition directe du Conseil fédéral	<b>Mars</b> Retrait de l'initiative au profit de la contre-proposition, adoptée par le Parlement	<b>Du 13 mai au 10 septembre</b> Consultation: prise de position des associations et organisations	<b>Printemps</b> Adaptation sur la base des résultats de la consultation; nouveau projet adressé au Parlement
<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Décembre</b> Dépôt de l'initiative vélo		<b>Septembre</b> 73,6% des votant-es se prononcent en faveur de l'arrêté fédéral vélo.	<b>Novembre</b> Table ronde pour la présentation du projet de loi	<b>Automne</b> Évaluation des prises de position
				<b>Été/automne</b> Examen et modification de la loi au Parlement <b>Automne</b> Vote final. Sans référendum, la loi entre en vigueur.

# L'ATE veut plus que des pistes cyclables



Par Laura Schmid

**Vélo** L'Offensive vélo se met enfin en branle: la loi sur les voies cyclables est en consultation depuis cet été. Si elle va permettre à la mobilité cycliste d'avancer en Suisse, la loi présente aussi des faiblesses.

de voies cyclables, mais aussi d'installations telles que les places de stationnement. L'ATE s'est longuement battue pour cette question. Une planification bien pensée est en effet la première mesure à prendre pour rendre la mobilité cycliste attractive, directe et sûre.

## Absence de stratégie nationale

Dans le même temps, un nouveau réseau de voies cyclables serait l'occasion de voir plus loin. Des exemples comme les Pays-Bas et le Danemark montrent qu'il faut plus que des voies cyclables pour encourager efficacement la mobilité cycliste. Ils définissent les objectifs dans des plans généraux: comment le vélo doit-il évoluer en tant que moyen de transport? Quel pourcentage du trafic doit-il représenter?

Les mesures et stratégies sur la manière de réaliser ces objectifs sont parallèlement inscrites dans un plan directeur. Les Pays-Bas montrent clairement qu'une stratégie bien définie produit des effets importants. Malheureusement, le Conseil fédéral se contente de stipuler que les cantons doivent planifier les itinéraires pour la Suisse. Il manque une stratégie et des objectifs nationaux.

## Bon marché mais pas gratuit

Un autre point faible de la nouvelle loi est qu'elle prévoit une augmentation des voies cyclables, mais pas plus d'argent pour les réaliser. Les infrastructures cyclistes sont certes peu coûteuses, mais elles ne sont pas gratuites non plus. Un itinéraire cyclable bien développé et sûr traversant une ville densément bâtie exige planification, modifica-

tions des aménagements territoriaux et mesures de construction. Dans les villes et les agglomérations, des infrastructures cyclistes complexes et donc chères sont généralement nécessaires. Pour qu'elles puissent être réalisées, des fonds doivent être débloqués. L'ATE demande donc qu'une part plus élevée de ceux destinés aux infrastructures routières soit mise à la disposition des programmes d'agglomérations.

## Mieux vaut réaliser que planifier

La nouvelle loi prévoit que les cantons aient planifié leurs réseaux de voies cyclables dans un délai de cinq ans après son entrée en vigueur. En revanche, aucun délai n'est fixé pour la mise en œuvre de ces plans – une omission que l'ATE critique vivement. Quand les moyens financiers s'amenuisent, les infrastructures cyclistes sont en effet volontiers repoussées à plus tard. L'ATE demande donc qu'un délai contraignant soit défini.

Ces dernières semaines, l'association a pris contact avec de nombreuses organisations afin qu'elles prennent aussi part à la consultation et qu'elles partagent nos critiques. Nous espérons ainsi donner plus de poids à notre avis et à notre engagement en faveur du vélo. Le Conseil fédéral va analyser les prises de position et élaborer, probablement cet hiver, le nouveau texte de loi. Ce sera alors au Parlement de jouer. ■

Laura Schmid est experte en matière de vélo à l'ATE Suisse et circule tous les jours en ville au guidon de son beau vélo noir.

Les routes de Suisse n'ont jamais vu circuler autant de petites reines. En raison notamment du coronavirus, ce moyen de déplacement sportif séduit toujours plus. Le peuple suisse avait déjà manifesté sa sympathie à l'égard du vélo à l'automne 2018 en acceptant clairement un nouvel article constitutionnel obligeant la Confédération à se soucier de ce moyen de transport. L'élaboration d'une loi est le premier pas vers sa mise en œuvre.

Le premier projet est prêt. Au printemps, le Conseil fédéral a ouvert la consultation sur la loi sur les voies cyclables, que l'ATE accueille favorablement. Le projet amène en effet une amélioration notable: désormais, les cantons sont tenus de planifier des réseaux de voies cyclables continus et de les intégrer à leurs plans directeurs. Une distinction est faite entre les infrastructures pour la vie quotidienne et les loisirs, pas seulement en matière

## Modèles à suivre

Vous aimeriez découvrir des exemples d'infrastructures cyclistes modèles en Suisse? En savoir plus sur l'engagement de l'ATE en faveur du vélo ou lire sa prise de position complète sur la nouvelle loi?



Rendez-vous sur [www.infrastructurevelo.ch](http://www.infrastructurevelo.ch)





© Fabian Lohoff

# Nouvelle stratégie et objectifs ambitieux

L'augmentation du trafic cycliste est l'un des objectifs de la stratégie 2030 de l'ATE.

Par Ruedi Blumer

**Stratégie 2030** «L'ATE est la principale organisation de protection de l'environnement et de sauvegarde du climat compétente en matière de mobilité durable et d'amélioration de la qualité de vie.» Forte de ce credo, l'ATE a élaboré son plan d'action pour l'avenir.

Par son engagement, l'ATE se bat pour une meilleure qualité de vie. Une récente campagne en fait l'illustration par d'impressionnantes images du centre-ville de Baden (AG) rendu intégralement à la circulation piétonne (voir l'image en début de dossier). En Suisse, les exemples de ce genre sont nombreux: zones de rencontre, zones 30, voies cyclables, gares conviviales, etc. Nombre de ces réalisations sont le fruit du travail de l'ATE et de ses sections.

Grâce à la fidélité de ses membres, notre association de promotion de transports écologiques et respectueux de la qualité de vie reste forte et solide. À l'échelon national, elle a su se positionner avec succès en acteur avant-gardiste dans le domaine des transports, de l'environnement et du climat. Ses compétences sont reconnues, son réseau bien établi et son engagement largement soutenu par sa base.

## Orientations stratégiques

Après plus de 40 ans de succès – l'ATE a fêté cet anniversaire en 2019 –, l'heure est venue de redéfinir ses objectifs stratégiques. En complément à ses outils que sont les statuts et les programmes annuel et pluriannuel, elle travaille sur une planification à moyen terme. La stratégie 2030 se compose du cré-

do suivant: «L'ATE est la principale organisation de protection de l'environnement et de sauvegarde du climat compétente en matière de mobilité durable et d'amélioration de la qualité de vie.» Il s'articule en six champs d'action stratégiques dont découlent des objectifs.

Cette stratégie sert de base à l'élaboration des programmes futurs. Cela permettra de mieux focaliser et cibler nos activités, tout en les rendant plus efficaces. Les trois champs d'action de la politique des transports sont la préservation de l'environnement et du climat, la qualité de vie et la technologie. Concrètement, il s'agit, par exemple, de faire passer la proportion de la mobilité piétonne et cycliste à plus de 60% sur les courtes distances et à 80% en agglomération – en combinaison avec les TP. L'amélioration de la qualité de vie se trouve également au centre des préoccupations: des réseaux piétonniers et cyclistes attractifs, priorité à la mobilité douce, sécurité maximale pour les enfants, les personnes âgées ou avec handicap, et réduction des émissions nocives.

## Offres et solutions de rechange

Nous avons défini en outre trois champs d'actions du développement de notre association: «membres, prestations et produits»,

«financement», «sections et secrétariat central». L'ATE entend accroître ses offres et activités en faveur d'un habitat sans voiture privée et proposer des solutions de voyages et de loisirs ménageant l'environnement. De même, elle s'attache à optimiser la collaboration entre le secrétariat central et les sections et à se faire mieux connaître dans toutes les régions du pays.

Cette stratégie a été définie au cours de plusieurs réunions conjointes du Comité central et de la Direction, puis elle a été présentée aux sections et aux collaborateur·rices du secrétariat central. Les retours enregistrés ont été intégrés à la stratégie, laquelle a été finalisée et adoptée par le Comité central le 31 janvier 2020.

Notons au passage que la crise du coronavirus aura tout de même eu certains effets positifs, à l'image de l'engouement pour le vélo et la redécouverte de notre proche environnement. Il s'agit à présent de saisir ces nouvelles chances par des activités et des projets concrets. ■

Ruedi Blumer est le président de l'ATE Suisse. Il est également membre de l'association Place de jeu publique de Gossau (SG) – [www.spielplatz-gossau.ch](http://www.spielplatz-gossau.ch). Entretenu par des bénévoles, elle se trouve derrière la gare, sur l'itinéraire vélo 33.





Les bénévoles du service «Wili» effectuent les livraisons en vélos cargo.

## GROUPE RÉGIONAL BIENNE

# «Wili», le nouveau service de livraison à domicile



Berne

Le 1<sup>er</sup> juillet, «Wili» donnait le coup d'envoi de son service de livraison pour la clientèle des commerces de Bienne, Nidau et Port. Ce nouveau service soutenu par Action Paysage Bienne-Seeland, Pro Senectute et l'ATE a réussi son lancement: il a effectué plus de 500 livraisons au cours du premier mois.

«Wili» s'adresse aux personnes âgées ou limitées dans leur mobilité. Outre la livraison des commissions, il propose l'accompagnement lors des achats et donne également un coup de pouce à la maison; il aide à ranger les commissions, sortir les poubelles ou trier les déchets.

L'ATE se félicite de cette évolution positive pour un quotidien sans voiture. Ce type de service offre davantage d'espace pour la mobilité active et les transports

publics, donc pour la qualité de vie et l'environnement. La collaboration avec Action Paysage et Pro Senectute a pris naissance avec la création de «Biennevole», le service de livraison à domicile durant le confinement (voir la dernière édition du Magazine ATE).

Urs Scheuss  
Membre du comité du  
groupe régional Bienne

Informations: [www.service-wili.ch](http://www.service-wili.ch)

## Élections biennoises 2020

Le groupe régional Bienne recommande Bettina Epper et Urs Scheuss, membres du comité, pour l'élection au Conseil de ville (liste 8: Les Verts Bienne, anciens).

Randonneuse passionnée, **Bettina Epper** siège au Conseil de ville depuis 2019. Ses objectifs: «Davantage d'espace pour les humains, moins pour la voiture.»

Au nombre des succès d'**Urs Scheuss**, on mentionnera son postulat de mai 2018 demandant un dialogue ouvert sur la question de l'axe ouest. Débuté en 2019, il devrait signifier le début de la fin de ce projet destructeur pour la ville.



ANONNCE



## Bonus ATE

25%  
de Rabais

**Hertz Plug-in & Drive**  
Charge your future

Découvrez les modèles de plug-in de Hertz Suisse sur [www.hertz.ch/plugin/fr](http://www.hertz.ch/plugin/fr)



## 25% de rabais sur les voitures hybrides rechargeables de Hertz

Rouler électrique jusqu'à 60 kilomètres, mais, avec un moteur diesel ou essence, sans dépendre d'une station de recharge: les voitures hybrides rechargeables sont vraiment futées. En effet, elles associent la propulsion électrique sans émissions à l'autonomie d'un moteur traditionnel. Une fois la réserve d'électricité épuisée et sans station de recharge à proximité, la voiture continue sa route avec son moteur. Le service de location automobile Hertz a enrichi sa flotte de plusieurs centaines de modèles hybrides rechargeables et contribue ainsi à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>.

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

25% de rabais sur la location de tous les modèles hybrides rechargeables en Suisse.

### Commander en indiquant le code rabais 766721:

- par téléphone au 084 882 20 20 (centrale de réservation) ou
- par internet à l'adresse [www.hertz.ch/plugin](http://www.hertz.ch/plugin)

Valable pour toutes les réservations jusqu'au 3 octobre 2020 pour toutes les locations dès le 20 septembre 2020.

Découvrez les autres offres Bonus

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

Pour une mobilité  
d'avenir







Neuchâtel

## Des projets concrets pour l'avenir

**Nouvelle gare, nouvelle ligne CFF, voie verte cyclable: le canton de Neuchâtel concrétise sa mobilité durable pour 2035 en favorisant le report modal. L'ATE Neuchâtel s'en félicite et suivra attentivement la mise en place des projets afin qu'ils se concrétisent de manière durable, fonctionnelle et esthétique.**



Les cyclistes pourront bientôt relier Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds sur la ligne ferroviaire désaffectée.

Le Grand Conseil neuchâtelois a adopté le 24 juin 2020 une demande de crédit de 144 millions de francs, en complément à celui libéré par la Confédération en 2019 dans le cadre du «Programme de développement stratégique des chemins de fer 2030/35» pour le nouveau tracé de la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Cette ligne directe permettra de ramener le temps de trajet de 28 minutes à 14 minutes à l'horizon 2035, avec une fréquence de 15 minutes au lieu de 30 minutes actuellement.

Rappelons que la ligne actuelle, obligeant les trains à faire demi-tour à Chambrelieu, est toujours sur le tracé originel mis en service entre 1857 et 1860. L'objectif du Conseil d'État est de créer une agglomération unique et dynamique entre le Littoral et les Montagnes neuchâteloises grâce à la création d'un véritable réseau RER.

Le crédit voté permettra notamment de financer la construction de la nouvelle gare souterraine de Cernier, au Val-de-Ruz. Le lieu de croisement des convois sur cette future voie unique

deviendra aussi un nœud intermodal pour cette vaste commune de 10 000 habitant-es.

### La ligne Neuchâtel – Val-de-Travers

Le deuxième élément important est le projet d'une nouvelle liaison directe de Neuchâtel, par Peseux et Corcelles, à Bôle et au Val-de-Travers. L'ATE Neuchâtel se félicite de cette jonction qui permettra non seulement de résoudre la question technique de l'accès à la gare de Neuchâtel depuis l'ouest, mais surtout de pérenniser la desserte de Peseux et Corcelles et leur liaison directe avec le Val-de-Travers.

L'ATE Neuchâtel demande que deux nouvelles stations soient intégrées sur ce tracé: une à Vauseyon, permettant l'interface avec les quatre lignes de bus et la desserte de quartiers denses (en emplois et en habitant-es), l'autre à Cormondrèche afin de desservir ce village qui s'est fortement développé.

### La voie verte

Troisième élément, la ligne ferroviaire actuelle sera désaffectée entre La Chaux-de-Fonds Est et Corcelles-Cormondrèche – à l'ouest de Neuchâtel –, permettant la création d'une «voie

verte» destinée aux cyclistes. Grâce à sa faible pente, cet itinéraire permettra de passer relativement facilement de Neuchâtel (430 mètres d'altitude) à La Chaux-de-Fonds (1000 mètres d'altitude), en utilisant les tunnels ferroviaires désaffectés et en évitant de devoir passer par le col de la Vue des Alpes.

L'ATE Neuchâtel se félicite de ce futur aménagement en faveur de la mobilité durable, qui sera utile avant tout pour le cyclisme touristique, mais également pour les déplacements utilitaires pour certains tronçons. Les cyclistes moins aguerris auront la possibilité de remonter leur vélo par le train ou d'opter pour un vélo à assistance électrique.

L'ATE Neuchâtel sera attentive à la qualité de la réalisation de ce projet. Cela concerne notamment le passage dans les tunnels actuels du chemin de fer, qui devront être suffisamment éclairés afin d'être sûrs et ludiques. De plus, les aménagements de mobilité douce entre la voie verte et les villes de La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel devront être continus, sûrs et attractifs.

Olivier Neuhaus

Membre du comité, ATE Neuchâtel



Vaud

## Les bourses aux vélos d'occasion reprennent

La section vaudoise de l'ATE organise ses traditionnelles bourses aux vélos d'occasion! En raison de plusieurs annulations ce printemps, des événements ont été déplacés:

- **La Tour-de-Peilz:** samedi 12 septembre en collaboration avec Pro Velo (cour du collège des Mousquetaires)
- **Nyon:** samedi 19 septembre (Place Bel-Air, centre-ville)
- **Yverdon:** samedi 26 septembre

en collaboration avec Pro Velo (jardins du Théâtre Benno Besson, place de la gare/rue des Remparts)

- **Université de Lausanne:** jeudi 1<sup>er</sup> octobre (détail sur notre site internet)

Nous acceptons tous les vélos d'occasion en bon état. Les événements se déroulent ainsi:

- **De 9h à 10h:** réception des vélos à vendre et estimation du prix avec un-e responsable (inscription OBLIGATOIRE si vous





© ATE Vaud

amenez plus de cinq vélos! Merci de nous contacter)

■ **Dès 10h:** ouverture de la vente au public

■ **De 11h à 12h:** encaissement du prix de vente (moins 10% de commission pour les organisateur-rices) et reprise des vélos invendus

■ **12h:** fin de la bourse

En fonction des espaces disponibles et des conditions d'organisation, l'ATE mettra en place plu-

sieurs mesures d'hygiène afin de protéger les participant-es et éviter la propagation de la Covid-19. Les informations seront à disposition sur notre site internet et sur Facebook les jours précédant les manifestations.

Romain Pilloud

Secrétaire général, ATE Vaud

Les bourses aux vélos d'occasion reprennent en septembre.

## Notre appel pour une mobilité ambitieuse a été entendu

Fribourg

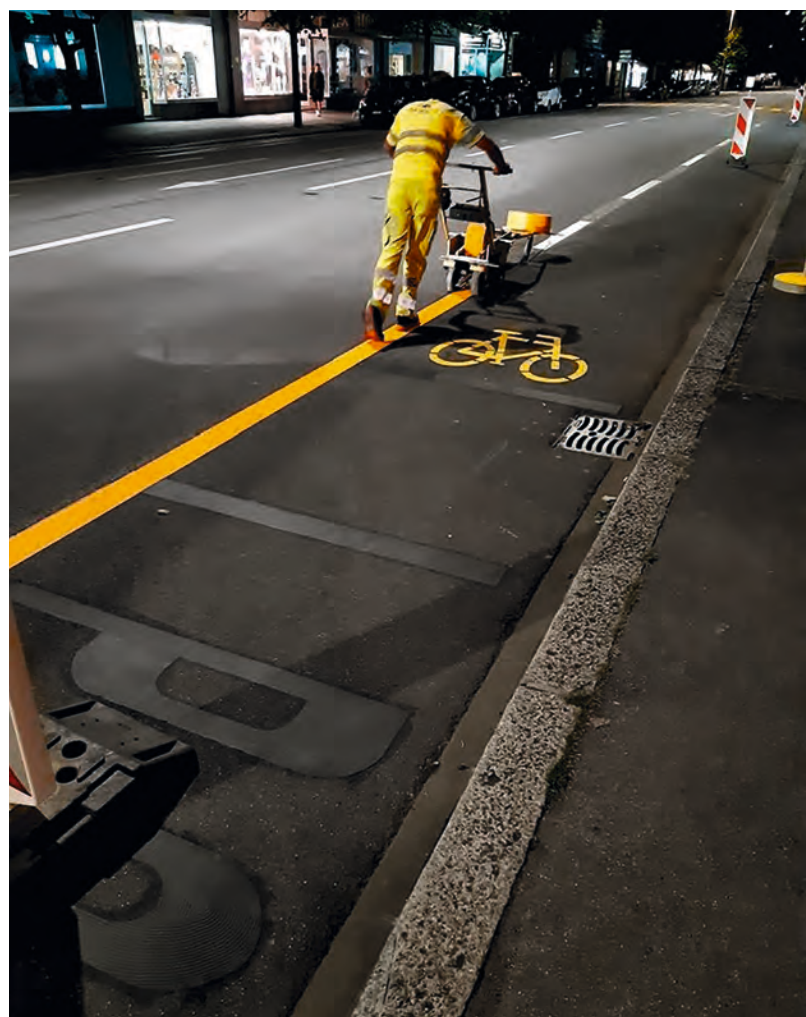
Au début du déconfinement, de nombreuses associations fribourgeoises de défense de l'environnement, de la mobilité active et du patrimoine se sont associées – sous l'impulsion de la section fribourgeoise de l'ATE. Alors que les activités professionnelles reprenaient, elles craignaient de voir de plus en plus de pendulaires se tourner vers la voiture, augmentant la pollution de l'air et provoquant des nuisances sonores. Par une lettre ouverte datée du 15 mai 2020, les associations ont demandé aux exécutifs cantonaux et communaux de mettre en place une stratégie ambitieuse pour la mobilité douce dans les agglomérations de Fribourg et Bulle. L'objectif était notamment l'aménagement d'espaces cyclables et piétons supplémentaires et la réduction de la surface consacrée au trafic individuel motorisé. Il s'agissait par ailleurs d'éviter absolument que ces mesures ne se fassent au détriment des espaces verts.

La Ville de Fribourg a réagi rapidement à ce courrier; elle a marqué une piste cyclable provisoire sur un kilomètre sur le bou-

levard de Pérolles, l'artère principale de Fribourg, en supprimant 62 places de stationnement. La mesure a débuté le mardi 23 juin et devrait se terminer à la fin août. Une partie importante de la population fribourgeoise a réagi très positivement à cette mesure courageuse et ambitieuse, et les cyclistes se sont régalé-es. Une partie des commerçant-es de la rue ont exprimé leur inquiétude dans une période déjà difficile. Nous espérons que l'expérience a pu rassurer et prouver que les cyclistes et les piétons représentent une clientèle fidèle et régulière.

Il est indispensable que la Ville de Fribourg crée une piste cyclable permanente sur cet axe important. La section fribourgeoise de l'ATE est prête à s'investir et à apporter son soutien à la Ville comme aux commerçant-es pour pérenniser cet axe symbolique. La direction est donnée: l'espace public doit favoriser la mobilité active, l'échange et la solidarité. Pour cela, il est indispensable que la voiture perde de son importance au profit de la vie.

Prisca Vythelingum  
Secrétaire générale, ATE Fribourg



© ATE Fribourg

Sur le boulevard de Pérolles, une piste cyclable temporaire a été dessinée pour encourager la mobilité active.



## Avant, pendant et après la crise

Forte de deux bureaux – l'un germanophone pour le Haut-Valais et l'autre francophone pour le Bas –, la section valaisanne est l'une des plus petites de l'ATE. Commencée dans l'optimisme, l'année 2020 a fait place à la crise, mais aussi à l'opportunité d'expérimenter le télétravail, de pratiquer la mobilité douce et... de découvrir de nouvelles relations.



Le Comité et les chargées d'affaires de l'ATE Valais en février 2020.

L'ATE Valais a débuté l'année 2020 de manière très festive. Lauréate du concours organisé par la Fugue Chablaisienne, une mani-

festation de mobilité douce à laquelle la section participe chaque année, l'ATE Valais s'est vue gratifiée d'un bon pour une «initia-

tion au curling». C'est ainsi que le 7 février 2020, toute l'équipe du comité et des bureaux s'est retrouvée sur la glace pour découvrir ce sport, bien plus difficile qu'il n'y paraît.

La pandémie du Covid-19 est bientôt venue chambouler les activités prévues. Comme d'autres sections, l'ATE Valais s'est adaptée à un rythme de travail plus lent mais plus serein, expérimentant le télétravail et découvrant les bienfaits d'un environnement enfin moins bruyant et plus propice à la mobilité douce. L'assemblée générale, repoussée au 8 septembre, a été l'occasion de poursuivre la réflexion sur l'influence de la pandémie sur les transports publics. Alain Barbey, Directeur régional des CFF, s'est exprimé sur l'impact de la crise du Covid sur les CFF: «Une chance ou une malédiction pour la ligne du Simplon?»

Enfin, après 14 années à la tête du bureau haut-valaisan, Brigitte Wolf a décidé de se retirer. Depuis la mi-été, c'est Sonja Oesch qui la remplace. Dotée d'une grande expérience dans

la gestion de projets, Sonja est diplômée du Verbandsmanagement-Institut (VMI) et a obtenu un certificat en gestion de projet à la KV Business School de Zurich. Elle est également au bénéfice d'un master en ingénierie et gestion de l'environnement obtenu à la HES du nord-ouest de la Suisse. Le Comité de l'ATE Valais tient à remercier Brigitte Wolf pour son engagement indéfectible et souhaite la bienvenue à Sonja Oesch.

Evelyne Bezat  
Chargée d'affaires, ATE Valais



Sonja Oesch a rejoint le bureau haut-valaisan de l'ATE cet été.



## Oui à la révision de la loi sur la circulation routière!

Le 27 septembre, les Genevois et Genevoises seront invité·es à se prononcer sur la révision de la loi sur la circulation routière. Derrière ce titre de votation un peu énigmatique se cachent de nombreux enjeux essentiels pour la mobilité durable.

La révision de la loi sur la circulation routière assouplit un principe qui depuis de nombreuses années bloque la réalisation de nombreuses infrastructures piétonnes, cyclistes et de transports publics: la compensation du stationnement. Ce concept

relativement complexe datant de 2016 induit qu'à chaque suppression d'une place de stationnement (par la création d'une piste cyclable ou l'agrandissement d'un trottoir), celle-ci doit être compensée (recréée ailleurs et en surface, ou dans un par-

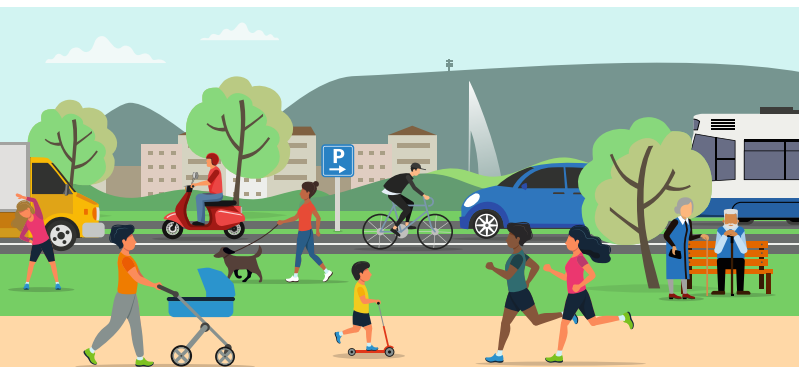
king existant), avec un maximum de 111 places (soit 0,5% du nombre de places de parc existantes) qui peut être compensé par année. En voulant maintenir intactes les surfaces dédiées aux voitures, cette loi freine le développement de la mobilité douce.

Conscient des blocages que la compensation du stationnement amenait dans la réalisation de nombreux projets vitaux pour la mobilité de demain, le Grand Conseil genevois a accepté à une très large majorité un projet d'assouplissement de ce principe et



L'AG de l'ATE Genève se tiendra le 1<sup>er</sup> octobre à 19h dans l'Aula du CO de Montbrillant (Rue de Montbrillant 29, 1201 Genève) dans le respect des normes sanitaires en vigueur.

Après la partie statutaire, Mme Frédérique Perler, Conseillère administrative de Genève en charge de la mobilité, sera notre invitée pour une présentation sur les aménagements pour la mobilité douce après le Covid-19.



DE L'ESPACE POUR LA VIE ICI...

ET LES PARKINGS EN DESSOUS



**OUI** À LA LOI SUR  
LA COMPENSATION  
DU STATIONNEMENT

LE 27 SEPTEMBRE [WWW.OUI-COMPENSATION-STATIONNEMENT.CH](http://WWW.OUI-COMPENSATION-STATIONNEMENT.CH)

Prises de position pour : «Comité oui à la compensation du stationnement» et «Association transports et environnement (ATE)»,  
Blaise Nardo, CO ATE, Rue des Gares 9, 1201 Genève. Imprimeur: Centrigratic, Rue des Voisins 11, 1205 Genève

La loi sur la circulation routière doit être révisée pour laisser la place à la mobilité active.

donc une révision de loi d'application cantonale de la législation fédérale sur la circulation routière.

Celui-ci aura pour effet que les critères pour trouver des places sous-utilisées ou utiles à la compensation seront plus souples, par exemple en augmentant le nombre de places qui pourront être compensées chaque année (444 au lieu des 111 actuelles) et le nombre de parkings souterrains éligibles à la compensation (30 contre 6). Des projets comme la réalisation de pistes cyclables sur le Boulevard St-Georges à Genève ou des voies bus sur le Boulevard des promenades à Carouge pourraient voir le jour beaucoup plus rapidement. Cette avancée majeure, fruit d'un compromis politique historique pour notre canton, a été attaquée en

référéndum par le TCS et la Nouvelle organisation des entrepreneurs (NODE). Le référendum ayant abouti, nous allons voter sur cet objet le 27 septembre prochain. L'ATE coordonne une coalition d'une quinzaine d'associations et de partis, qui demandent tous un grand oui à la révision de cette loi, qui permettra enfin à Genève de réaliser une partie des projets de la mobilité de demain.

Alice Genoud

Coordinatrice, ATE Genève

Plus d'informations:  
[www.oui-compensation-stationnement.ch](http://www.oui-compensation-stationnement.ch)



Jura

### Convocation à l'assemblée générale

Le comité de l'ATE Jura vous invite à réserver la date du 24 septembre 2020 pour l'assemblée générale ordinaire. Elle aura lieu de 19h00 à 20h30 à l'Aula du Collège Stockmar à Porrentruy.

L'ordre du jour sera le même que celui de l'assemblée du 26 mars 2020 qui a été annulée.

Ce sera l'occasion de vous informer en détail des différents projets que votre comité mène actuellement.

Nous sommes à la recherche de nouveaux membres pour le comité: n'hésitez à nous contacter.

Jean-Marc Comment et Vincent Chapuis  
Président et Secrétaire général, ATE Jura

### Contact

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

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

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

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

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

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

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

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





# Suède ou Finlande? Les deux

Texte et photos: Stéphanie Penher

Le Danemark et sa qualité de vie légendaire, les histoires passionnantes de Suède et les nuits lumineuses au nord de la Baltique: un voyage en train a conduit l'auteure de ces lignes et sa famille à l'archipel Åland.

Ce samedi matin-là, nous entamons très tôt notre voyage pour le nord de l'Europe. Afin de ne pas rater notre correspondance à Bâle, nous anticipons notre départ de Berne pour nous assurer une marge suffisante. Chat échaudé craint l'eau froide: lors d'un précédent voyage à Bruxelles, une panne de locomotive à Berne avait considérablement bouleversé notre horaire.

## Copenhague pleine d'élan

Notre périple d'un jour nous mène à Copenhague, en passant par Bâle, Hambourg, Flensburg et Fredericia (DK). Le peu de temps disponible entre les trains nous laisse supposer que nous arriverons avec du retard à Copenhague, mais finalement tout se passe comme prévu. À proximité de la gare de Copenhague se trouve le parc d'attractions Ti-

voli – une juste récompense pour des enfants qui ont passé 15 heures dans les trains et les gares. Pour les parents, par contre, les premiers loopings des montagnes russes font déjà oublier le confort du voyage.

Depuis plusieurs années, Copenhague a valeur d'exemple pour les villes suisses qui s'appliquent à développer leur infrastructure cycliste. Elle n'entend cependant pas se reposer sur ses lauriers et ambitionne de devenir, d'ici 2025, la capitale cycliste par excellence. Elle prévoit d'étendre ses voies cyclables à trois (!) pistes, de construire de nouveaux ponts cyclistes et piétons, de sécuriser les carrefours et de multiplier les parkings à vélos.

Le lendemain, nous prenons le métro pour nous rendre à l'aquarium national du Danemark à Kastруп, en banlieue. De retour au centre, nous apprécions la qualité de vie de

Copenhague: un festival de jazz en pleine rue, une visite du port en bateau, une balade dans le «quartier alternatif» Christiania. Pour couronner le tout, nous nous délectons de smørrebrød – les canapés à la mode danoise.

## Un crochet par Stockholm

En TGV, le voyage Copenhague-Stockholm dure environ cinq heures. Le centre de la capitale suédoise est un énorme chantier, en raison de la transformation de la gare Slussen. Les travaux sont prévus jusqu'en 2025 – ce qui explique aussi pourquoi il est actuellement si difficile de réserver des billets sur ce tronçon depuis la Suisse.

Les habitant-es semblent pourtant s'accommoder sans peine des détours et déviations que leur impose le chantier. Pour leur part, les touristes sont guidé-es par une si-

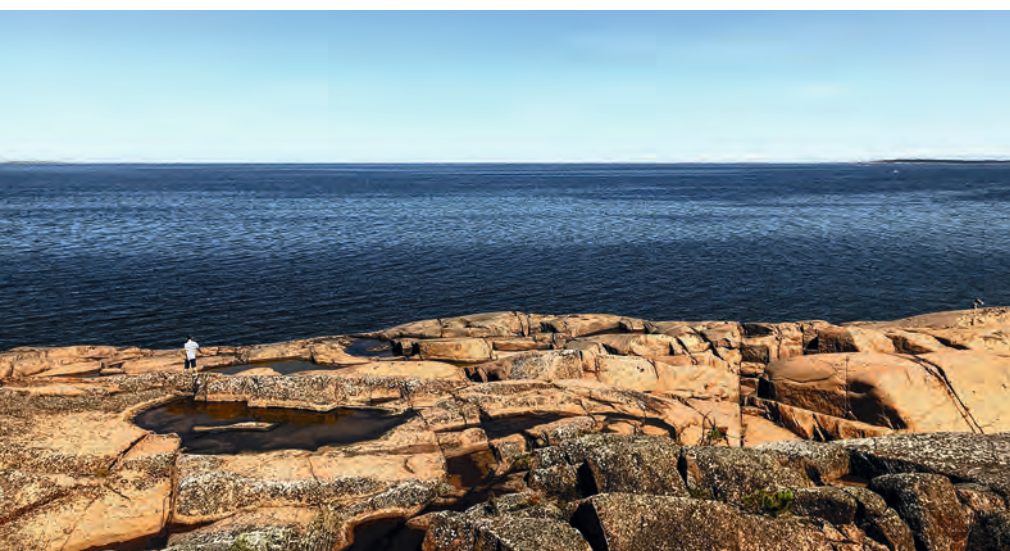




## à la fois!

Pas un seul jour sans sa séance de sauna et son bain rafraîchissant dans la mer.

L'archipel d'Åland compte 6700 îles et îlots et est situé entre la Suède et la Finlande dans la mer Baltique.



gnalisation exemplaire et par des employés des transports publics qui leur indiquent aimablement l'itinéraire à suivre.

Une visite du musée Vasa est incontournable! Le navire de guerre Vasa a coulé à la sortie du port lors de son voyage inaugural en 1628 en raison de graves défauts de construction. Il était si instable qu'une rafale de vent a suffi à le faire chavirer. Cet imposant bâtiment a été renfloué après avoir passé 333 ans au fond de la mer. La forte teneur en soufre des eaux du port de Stockholm a assuré la parfaite conservation de tous ses éléments en bois, y compris de ses centaines de sculptures.

### Dans deux pays à la fois

Après avoir passé trois jours à Stockholm, nous prenons le ferry pour Åland. Cet archipel de la Baltique est une province finlandaise autonome dont la population est suédophone. Les excursions d'un jour en ferry à Åland sont très appréciées des habitantes des régions alentour et des touristes, notamment pour l'achat de marchandises hors-taxes. Le voyage dure environ trois heures et nous conduit d'abord au travers d'un paysage de grandes îles boisées, puis d'îlots rocheux et arides et enfin, au large, à Åland.

Åland possède ses propres timbres postaux, ses propres plaques d'immatriculation et son propre drapeau – une croix rouge bordée de jaune sur fond bleu. Des allures de Suède ou de Finlande? En fait, il est une combinaison de l'ancien drapeau de la Finlande et de celui de la Suède, symbolisant l'appartenance aux deux pays.

Sur l'île principale, cinq lignes de bus desservent la capitale Mariehamn. Comme



nous avons loué une maisonnette dans un coin perdu au nord de l'île, nous avons opté pour la location d'une voiture. Mais Åland est plutôt plat et se parcourt aussi aisément à vélo, même s'il n'y a pas de voies cyclables partout. Qui plus est, en été, des ferries pour vélos permettent de passer facilement d'une île à une autre.

### Au revoir nature sauvage

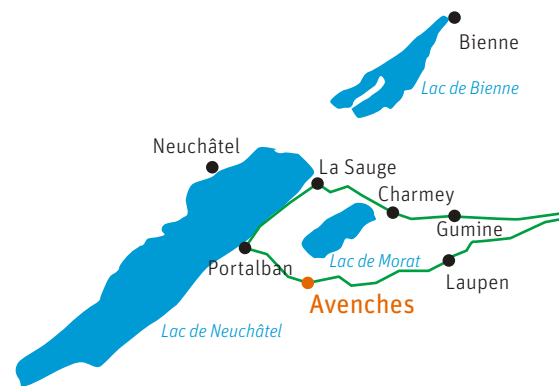
La situation géographique d'Åland dans la Baltique lui confère un climat plus tempéré que la Suède ou la Finlande continentale. Mais le réchauffement climatique n'épargne pas l'archipel: la multitude d'arbres déracinés témoigne du passage d'un puissant ouragan qui a détruit près d'un tiers des forêts de l'île principale le jour de l'an 2019. Et les températures de 30°C que nous y avons connues cet été sont elles aussi bien supérieures à la moyenne.

Åland est un paradis de la pêche: ses eaux regorgent de brochets, de perches, de truites et de sandres. À bord de nos kayaks, nous préférons contempler les poissons, mais aussi les aigles pêcheurs, les oies sauvages et les couleuvres à collier. Par contre, nous nous régalons des produits locaux: bière Stallhagen, limonade aux baies des bois, jus de pomme – Åland est le verger de la Finlande – salades variées, saumon, viande d'agneau, pains savoureux et spécialités fermières – de quoi profiter longuement de la douce lueur des soirées nordiques.

Après deux semaines dans la nature, retrouver la civilisation demande un temps d'adaptation. Pour le voyage du retour, nous passons la nuit à Stockholm, puis rentrons à Berne en une seule étape – la tête pleine de merveilleuses images. ■

Stéphanie Penher est Responsable de la Politique des transports à l'ATE Suisse et préfère le train aux montagnes russes.





Le long du lac de Neuchâtel, de Portalban à Cudrefin: un paysage magnifique, une route plus ou moins agréable.

# Le long des lignes vertes

Texte et photo: Nelly Jaggi

Depuis 1982, l'ATE conseille des itinéraires cyclables, que l'on retrouve aujourd'hui sur vingt-deux cartes régionales et une nationale. Trois femmes de générations différentes les ont testés, sur trois vélos eux aussi bien différents.

Quel trio haut en couleur! L'aînée circule sur un vélo électrique rapide, la puînée préfère un modèle de course classique et la cadette enfourche son biclou de tous les jours. Inégal? Peut-être, mais l'électrocyliste part de Berthoud (Burgdorf en allemand), la sportive se met dans son sillage à Berne et la cycliste du quotidien rejoint le peloton à Avenches. Elles veulent tester ensemble les cartes cyclistes de l'ATE.

Au départ de Berthoud, le moteur électrique ronronne avec douceur et régularité, au niveau d'assistance le plus bas. Les 150 kilomètres qui l'attendent vont mettre fortement sa batterie à contribution, sur un itinéraire bernois éprouvé de longue date. La première halte a lieu dans la capitale, avec recharge de l'accumulateur affamé.

## Premiers émerveillements

L'enchantement commence aux portes de Berne. La première ligne verte – c'est ainsi que les cartes pour cyclistes indiquent les itinéraires conseillés par l'ATE – nous séduit déjà. Elle nous emmène de Matzenried à Laupen par la forêt, puis nous traversons plusieurs villages en direction du Seeland. Les kilomètres s'enchaînent vite; vélos de course et électrique rapide se combinent bien sur les terrains plats ou légèrement vallonnés.

À propos de vitesse: les cartes sont bien faites, mais inutile d'espérer les lire en roulant à toute allure. S'arrêter à chaque car-

refour n'a rien d'idéal non plus, alors nous avons chargé l'itinéraire dans un GPS. Une méthode hautement recommandable, même si les cartes des différents fournisseurs sont parfois difficiles à comparer. Peu importe sur quelles lignes vertes on jette son dévolu: toutes sont agréables, selon notre expérience.

Après un peu moins d'une heure et demie, la petite cité d'Avenches apparaît à l'horizon (plus d'informations sur la page suivante). Une fois sur place, la cadette du trio pourvoit à l'approvisionnement en café et nous redonnons du jus aussi à l'insatiable vélo électrique.

## Gadou et pierres pointues

Pour les trente kilomètres suivants, nous dédaignons le GPS et nous fions au sens de l'orientation de la cadette, issue du terroir. L'itinéraire prévu dans la Grande Cariçaie – l'une des lignes vertes est en pointillé – conviendra-t-il à chacune? Oui, la route ne pose pas de problème, assure par téléphone le frère de la petite dernière, qui l'a lui-même récemment empruntée.

Après le port de Portalban, sur le lac de Neuchâtel, on bifurque sur le tronçon précité. Praticable, certes, mais peut-être aurions-nous dû demander au frère quel type de vélo il utilise. Nous essayons de ne pas dérapier sur la boue avec le vélo électrique, plutôt lourd une fois l'assistance débranchée (les véhicules à moteur sont interdits sur cette route). Il faut aussi éviter les pierres pointues qui narguent

la gomme fine du vélo de course. La troisième larronne rigole bien, avec sa bicyclette aux pneus larges; elle roule en sécurité tout en admirant les beautés de la réserve naturelle.

## Les derniers watts

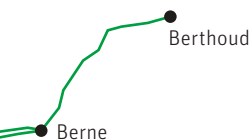
De Cudrefin à La Sauge, nous prenons la route principale, très fréquentée. Puis nous contournerons le Mont Vully jusqu'à ce que nos chemins se séparent, peu avant Charmey (Galmiz). La plus jeune vire à droite en direction de Morat. D'abord le long du lac, puis au cœur de la campagne d'un petit village au suivant, son itinéraire serpente entre les cantons de Vaud et de Fribourg, pour refermer sa boucle à Avenches.

Les deux autres cyclistes tournent à gauche en direction de Berne et se fient de nouveau au GPS. À Gumine (Gümmenen), l'itinéraire emprunte brièvement la route principale. La montée vers Mauss et Allenlütten aspire les derniers watts. Après une ultime recharge de batterie, l'aînée poursuit son trajet vers Berthoud. D'ici à ce qu'elle arrive, la plus jeune aura depuis longtemps rafraîchi ses jambes fatiguées dans le lac de Morat. ■



Les cartes cyclistes de l'ATE sont disponibles dans la boutique en ligne de l'association ou auprès des commerces spécialisés.





Façades colorées et pavés anciens donnent un charme aux ruelles du centre.

Les arènes, symbole de la ville d'Avenches.



# Un été à la maison

Texte et photos: Camille Marion

Nombreuses sont les personnes qui ont dû faire l'impasse sur les vacances d'été à l'étranger. L'occasion pour notre rédactrice avenchoise de mettre en pratique notre fameux proverbe: le dépaysement commence devant la porte de sa maison.

**C**lassé parmi les plus beaux villages de Suisse, Avenches regorge de joyaux historiques et culturels. Destination prisée des touristes, qui s'arrêtent volontiers lors d'un tour à vélo dans la région, elle n'en séduit pas moins ses habitantes et habitants.

Avenches a connu son heure de gloire il y a plus de 2000 ans en tant que capitale de l'Helvétie romaine. Elle comptait alors 20 000 habitant·es et était ainsi la plus grande ville du territoire «suisse». Si les amateurs et amatrices de festivals estivaux connaissent certainement les arènes, d'autres vestiges témoignent de l'histoire de celle qu'on appelait alors «Aventicum».

## Sur les traces de l'histoire

Notre promenade commence justement par l'amphithéâtre, construit au 2<sup>e</sup> siècle de notre ère. À l'origine, il pouvait accueillir jusqu'à 16 000 personnes venues admirer des combats de gladiateurs et des chasses d'animaux exotiques. Depuis les arènes, on profite d'un coup d'œil sur le château, beaucoup plus récent. Il a été construit au 13<sup>e</sup> siècle et est

considéré comme l'un des plus beaux témoignages de l'architecture de la Renaissance en Suisse.

Pendant qu'on arpente le centre-ville, profitons-en pour déambuler dans les rues du bourg médiéval. Depuis la place centrale, où trônent l'hôtel de ville et l'église Sainte Marie-Madeleine, la rue principale déroule ses jolies arcades. À cette dernière, on préférera les ruelles adjacentes, plus calmes et très pittoresques.

## Cigognes et lézards

Plus des trois quarts des vestiges historiques d'Aventicum sont encore enfouis, mais les fouilles continues offrent un aperçu de la vie à cette époque. Sur plusieurs sites, des lunettes stéréoscopiques invitent à découvrir une reproduction en 3D des monuments antiques. C'est le cas sur les ruines du sanctuaire du Cigognier, que l'on rejoint depuis les arènes en descendant en direction de Morat.

Le sanctuaire doit son nom à l'établissement d'un nid de cigognes sur sa colonne, il y

a plusieurs siècles. On estime qu'il était dédié au culte de l'empereur Marc Aurèle puisque c'est dans l'une de ses canalisations que son buste en or a été retrouvé en 1939 (une reproduction est visible au musée romain situé près des arènes). Le vaste temple s'étendait jusqu'au théâtre antique, dont les ruines font aujourd'hui office de terrain de jeu pour les enfants et les lézards.

## Prendre de la hauteur et plonger

La visite se poursuit en direction de la Porte de l'Est. On chemine entre les champs en fleurs pour atteindre le mur d'enceinte, long de 5,5 kilomètres et flanqué de 73 tours. Une seule a survécu – la tour de la Tornallaz. L'entrée est ouverte, on en profite pour escalader ses quelques volées de marches et émerger au sommet. D'ici, la vue est dégagée: on voit la ville perchée sur la colline, les cultures à perte de vue, les vignobles du Vully et la surface du lac de Morat. La plage n'est pas loin – c'est l'endroit idéal pour terminer en toute détente cette journée de vacances à la maison. ■





# Ode à la bourgeoisie

Texte et photos: Urs Geiser

Pour nombre d'entre nous, Romont est une jolie petite ville nichée dans les collines fribourgeoises. Par contre, peu connaissent le village du même nom dans le Jura bernois. Dommage, car c'est le point de départ parfait pour une excursion en famille ou pour une course d'école.

**N**ous aimons beaucoup le Chemin des Crêtes du Jura, qui passe par la Montagne de Romont 300 mètres au-dessus du village. Mais sur ce tronçon, nous apprécions encore plus la Montagne de Boujean, qui forme la partie avant de la chaîne du Jura. Entre des sentiers traversant les prés et des routes poussiéreuses, le choix est vite fait.

Depuis que des amis de Bienne nous ont fait découvrir cet endroit en début d'année, nous sommes déjà revenus deux fois. Et pourtant, nous sommes sélectifs.

Les curiosités touristiques ne sont pas légion à Romont. Nous notons la présence de deux banderoles en faveur de l'initiative pour des multinationales responsables, soit

une densité notable. Nous nous arrêtons ensuite au sympathique Restaurant Communal pour prévenir toute sensation de soif avant notre marche. En effet, 150 des 250 mètres de dénivelé nous attendent dès le début. Tout comme le seul objet du jour que nous aurions préféré ne pas avoir vu: une étendue de gravier bien triste, bordant une nouvelle





rêt délimite les crêtes. Dans les larges pâturages, un épicéa majestueux, quelques hêtres et de nombreux pommiers, cerisiers et sorbiers forment le décor parfait pour une excursion printanière. Ici et là, des haies composées d'arbustes, d'égantiers et de fleurs, dont du lis martagon, sont un vrai bonheur écologique.

Deux hommes d'un certain âge, munis d'une faux, viennent à notre rencontre. Nous leur demandons qui a créé cette symbiose de nature à l'état pur et de paysage domestiqué. «C'est la bourgeoisie de Romont», nous répondent-ils. Ils ajoutent qu'ils viennent de combattre des mauvaises herbes qui n'ont rien à faire là. Nous avons beau nous moquer quelque peu des structures de l'Ancien Régime, nous avons parcouru plus d'un sentier et avons dormi dans plus d'une cabane qui n'aurait jamais vu le jour sans la bourgeoisie... Oui, un concept anachronique peut aussi s'avérer durable.

Un magnifique panorama s'offre à nous sur le chemin descendant vers le gîte La Bergerie. Nous nous trouvons face au Chasseral et, au loin, les éoliennes tournent sur le Mont Soleil. Nous avons l'impression de nous trouver dans un parc; le fait que Romont forme la pointe nord-est du Parc naturel régional Chasseral n'y est certainement pas étranger. La commune bourgeoise de Vauffelin, par

laquelle nous passons, se présente sous ses plus beaux atours. D'innombrables papillons profitent de la floraison.

### Sur les pas de Robert Walser

Peu avant le restaurant Bözingenberg (à 928 mètres d'altitude), des emplacements pour grillades, balançoires comprises, raviront les familles. Nous nous installons sur la terrasse du restaurant. La carte est originale et de saison. La vue, elle, était déjà vantée par l'écrivain Robert Walser. Les Alpes et les Préalpes se découpent à l'horizon; devant

Le design moderne de l'immense bâtiment Swatch (en haut) et le calme de la vieille ville de Bienne (durant le semi-confinement).



Au-dessus de Romont, nous avons l'impression de nous trouver dans un parc.

construction hésitant entre villa campagnarde et maison en rondins.

Nous nous mettons donc en route et traversons d'abord un pré peuplé de vaches Highland. Malgré la présence de deux adorables veaux à la robe noire frisée, ces animaux imposants ne semblent pas troublés par notre présence. L'un d'entre eux nous fait pourtant gentiment comprendre que nous ferions mieux de ne pas oser caresser les petits.

### Une rusticité soignée

Pas à pas, le sentier devient plus charmant et la verdure, plus envoûtante. Un paysage jurassien typique, mais avec un petit quelque chose en plus. À droite et à gauche, la fo-





elles, le Seeland et Bienne, notre destination. Le nouveau bâtiment de Swatch Group, long et arrondi, aurait-il plu à Walser? Le spectacle est à couper le souffle lorsque le soleil du soir baigne les trois lacs d'une lumière dorée et, comme me l'avait indiqué une amie biennoise en tendant le bras, illumine les falaises de grès de Berthoud qui marquent la porte d'entrée vers l'Emmental.

Trois variantes s'offrent à nous pour la descente (environ 500 mètres) en direction

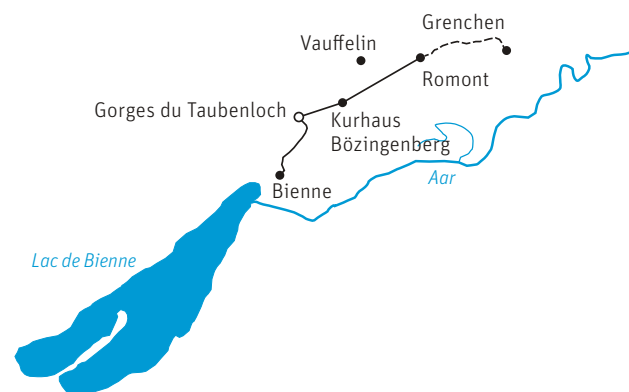


Idylle jurassienne à La Bergerie.



### Informations pratiques

Trajet en train jusqu'à Bienne, puis bus 71 au départ de la place de la gare en direction de Romont. Temps de marche: 2,5 heures, sans visite de la ville. Carte 1:60 000 Jura/Franches-Montagnes – Ajoie.  
[www.biel-bienne.ch](http://www.biel-bienne.ch)  
[www.boezingenberg.ch](http://www.boezingenberg.ch)



du parc animalier. Celle du chemin dit des chevreuils est un peu plus longue, mais aussi plus douce. Nous renonçons à nous demander si les parcs zoologiques sont aussi anachroniques que les communes bourgeoises. Les chèvres naines qui nous accueillent nous enchantent, tout comme le harfang des neiges qui ne semble avoir d'autre souci que de se nettoyer les plumes; sans oublier les marmottes, qui raviront les enfants.

À la hauteur de la cage des mouflons, notre chemin part sur la droite et devient assez escarpé. Heureusement, il s'avère tout à fait sûr et nous mène par la plus belle partie des gorges du Taubenloch, façonnées par la rivière qui poursuit son chemin en direction de Bienne. Ce chemin est en grande partie creusé dans la roche et donc couvert à cer-

tains endroits. La plupart des adultes devront même baisser la tête dans l'un des tunnels.

#### Ville d'avenir ou de voitures?

Des gorges, nous parvenons à la ville. Au lieu de longer la Suze renaturée en direction du centre-ville, nous prenons le bus 1, qui nous mène jusqu'à la place du Jura dans la vieille ville. Certes, elle n'est pas la plus belle de Suisse, mais avec ses petites boutiques, son bilinguisme et son offre gastronomique, l'une des plus charmantes. Le bus nous dépose devant le restaurant Les Caves. De grandes portions à petit prix, des salades, des rôtis ou des spätzlis pour les végétariens, les véganes et les carnivores, une carte pour enfants avec pas moins de neuf plats... Chacun et chacune y trouvera son bonheur.

Celles et ceux qui préfèrent les plaisirs aquatiques à ceux de la table se rendront à la plage de Bienne. Situés entre la vieille ville et le lac, le quartier des musées et la promenade de la Suze, avec son allée et ses villas aux allures françaises, invitent à flâner. Nous terminons par le terrain qui devrait céder la place à l'axe ouest de l'A5. Depuis des années, l'opposition à ce projet ne cesse pas. Bien organisée, elle semble désormais plus prometteuse que par le passé.

La bourgeoisie, les deux gardiens du paysage sur la montagne et les membres du mouvement citoyen dans la Ville d'avenir, comme Bienne se surnomme depuis le 19<sup>e</sup> siècle, se complètent bien. Espèces invasives ou véhicules indésirables, il s'agit d'y résister. ■

Urs Geiser a puisé sa passion pour la randonnée dans le Jura. La région reste son terrain de jeu de prédilection.





Le sommet escarpé de la montagne que nous recherchons en fait un terrain de jeu apprécié des alpinistes.

## CONCOURS

# La montagne des trois sources

La montagne que nous cherchons se situe dans un massif surnommé le «château d'eau de l'Europe». Elle est entourée par quatre célèbres cols alpins helvétiques.

### Trois petites gouttes

Si la montagne qui nous intéresse paraît anodine au premier abord (mis à part son nom

à rallonge), elle présente une caractéristique hydrologique bien particulière. Depuis ce «tripoint», une goutte finira dans la mer du Nord, une autre voyagera jusque dans la Méditerranée, tandis que la troisième s'en ira dans l'Adriatique. En Suisse, un seul autre endroit partage avec elle cette particularité. Il se situe dans le canton des Grisons vers

le col du Lunghin. Depuis ce sommet, les eaux rejoignent également la mer du Nord et l'Adriatique, mais sa troisième direction est celle de la mer Noire.

### Un massif sportif

La région partagée sur les cantons du Valais, d'Uri et du Tessin offre d'innombrables possibilités d'excursions sportives. Les fadas du guidon s'en donneront à cœur joie sur les routes des cols environnants. L'un d'entre eux a d'ailleurs été le théâtre du tour de Suisse à 37 reprises. Le dernier vainqueur du Tour de France y a remporté une étape l'année passée.

Les amatrices et amateurs de randonnée y trouvent facilement leur bonheur en été comme en hiver, bien que les villages les plus proches se situent tout de même à plusieurs kilomètres de cette montagne. Enfin, pour les plus courageux-ses, la pratique de l'alpinisme devrait également apporter son lot de satisfaction.

Camille Lepetit est ancien stagiaire pour l'ATE et se réjouit d'explorer cette région à vélo et à pied dès qu'il en aura l'occasion.

### À GAGNER:

Séjour en famille sur le Rothorn de Brienz d'une valeur de Fr. 600.–



Le petit train à crémaillère du Brienz Rothorn Bahn circule le long des eaux turquoise du lac de Brienz, jusqu'au sommet du Rothorn. Là, vous passerez la nuit en famille dans une cabane de montagne perchée à 2266 mètres d'altitude. Laissez-vous séduire par l'ambiance du soir, la magie du lever du soleil sur ce panorama et la tranquillité absolue.

Le prix est valable pour deux adultes et deux enfants (jusqu'à 15 ans) et comprend:

- quatre billets aller-retour Brienz-Rothorn
- une nuitée en chambre familiale avec demi-pension et petit déjeuner pour quatre personnes

### Réponse du dernier numéro:

Les chutes du Reichenbach

**Gagnante:** Barbara Hübscher de Otelfingen (ZH) remporte un abonnement annuel aux vins bio de Delinat.

Prix offert par



### De quelle montagne s'agit-il?

Envoyez-nous votre réponse d'ici au 4 octobre 2020 pour participer au tirage au sort.

- Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
- [www.ate.ch/concours](http://www.ate.ch/concours)
- [concours@ate.ch](mailto:concours@ate.ch)

Une seule participation par personne.



Vous roulez, nous  
compensons vos  
émissions de CO<sub>2</sub>!



## «Avec l'assurance automobile de l'ATE et Zurich, je roule de manière climatiquement neutre.»

Réduisez votre empreinte écologique: souscrivez votre **assurance automobile** chez l'ATE! La première année, nous compensons les émissions de CO<sub>2</sub> de votre voiture. Demandez une offre d'ici au 31 octobre 2020 et bénéficiez des conditions spéciales pour les membres de l'ATE!



Vous aussi, protégez le climat en roulant avec un bilan CO<sub>2</sub> neutre!

- par téléphone au **031 328 58 22** ou
- par internet à l'adresse **[www.ate.ch/conduire-durable](http://www.ate.ch/conduire-durable)**

Assureur:



Partenaire pour la compensation du CO<sub>2</sub>:



Pour une mobilité  
d'avenir





Un changement dans la vie de famille – naissance d'un enfant, scolarisation, déménagement ou nouvel emploi – est une excellente occasion de tester de nouvelles formes de mobilité.



STÉPHANIE PENHER

## La mobilité commence dans la poussette

Dès la naissance d'un enfant, les parents sont confrontés à de nouveaux défis. Il ne s'agit plus seulement d'assumer ses responsabilités et d'organiser ses activités et déplacements; il faut également inclure ceux des enfants. Ces dernières décennies, le rayon de notre mobilité n'a cessé d'augmenter et, dans la plupart des cas, ces déplacements s'effectuent en voiture. Dès lors, les possibilités offertes aux enfants de bouger librement diminuent d'autant.

Mais il y a des solutions. Des concepts de mobilité qui permettent un gain à la fois de temps et de qualité de vie tout en ménageant autant le climat que le porte-monnaie existent bel et bien. Un changement dans la vie de famille – naissance d'un enfant, scolarisation, déménagement ou nouvel emploi – est une excellente occasion de tester de nouvelles formes de mobilité. En outre, elles peuvent permettre à l'enfant qui se déplace à pied de gagner en indépendance, en santé et en compétence sociale.

Le choix du domicile dicte les pratiques de mobilité de tous les membres de la famille. Pour notre part, nous avons opté pour la ville. Les crèches, les écoles enfantines et primaires ainsi que les magasins de quartier y sont à moins de 15 minutes à pied. Nous nous rendons au travail à vélo, ce qui garantit notre auto-

nomie. Nous évitons ainsi de devoir perdre notre temps dans les embouteillages ou de rester en rade dans une gare pour cause de suppression de correspondance – quand on doit respecter l'horaire de la crèche ou de l'école, la ponctualité est cruciale.

Le rayon des déplacements augmente avec l'âge des enfants – leur indépendance également. Notre domicile permet aux enfants de découvrir graduellement leur environnement: d'abord à pied, puis avec la trottinette, et plus tard à vélo. Les mesures de modération du trafic routier et les infrastructures cyclables sûres favorisent davantage encore leur mobilité et leur autonomie.

D'autres services de la ville moderne viennent avantageusement couvrir les besoins en mobilité des familles: des transports publics performants, une grande densité du réseau de vélos en libre-service et de nombreux parkings à vélos. Seule ombre au tableau dans notre cas précis: notre locatif de quatre appartements ne dispose que d'un abri-vélo de quatre places pour douze bicyclettes au total – sans compter les trottinettes et les remorques.

Stéphanie Penher est Responsable du domaine Politique des transports et campaigning à l'ATE Suisse. Elle vit à Berne avec son partenaire et son fils de 9 ans.

### ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. [www.magazine-ate.ch](http://www.magazine-ate.ch). **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: [magazine@ate.ch](mailto:magazine@ate.ch)). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Ruedi Blumer, Yves Chatton, Giulia Coviello, Anders Gautschi, Urs Geiser, Micha Jegge, Camille Lepetit, Stéphanie Penher, Laura Schmid, Anina Schweighauser, Christine Steinmann. **Sections:** Camille Marion. **Announces:** Edith Weber, tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: [annonces@ate.ch](mailto:annonces@ate.ch). **Graphisme:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA.

**Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC.

**Tirage:** 96 554 (français 14 379, allemand 55 175). **Prochaine édition:** 5 novembre 2020. **Remise des annonces:** 5 octobre 2020. **Changements d'adresse:** [mga@ate.ch](mailto:mga@ate.ch)

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

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

imprimé en  
suisse



## MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



## PROCHAIN NUMÉRO

## Le climat et les transports

La température augmente, les glaciers fondent (ci-contre, le glacier d'Aletsch, qui aura disparu dans 80 ans si le réchauffement climatique se poursuit ainsi), les éléments se déchaînent: il est urgent d'agir. Mais que signifie concrètement une hausse des températures de 1,5 degré? Et quelle est la différence avec 2 degrés? La prochaine édition du Magazine ATE consacrera un dossier au changement climatique. Nous reviendrons sur les éléments essentiels – les causes et les conséquences –, nous rencontrerons des spécialistes et étudierons les scénarios d'une nécessaire sortie de notre dépendance aux énergies fossiles dans les transports.







## HOTEL POST BIVIO

Le charmant hôtel au paradis de la randonnée.

**Offre spéciale d'automne** 4 nuits pour le prix de 3 nuits en demi-pension CHF 465.-. Supplément pour la chambre individuelle CHF 20.- par nuit. Taxe excl.

Famille Lanz +41 81 659 10 00 [www.hotelpost-bivio.ch](http://www.hotelpost-bivio.ch)

## Magazine ATE 5/2020

### Plan de parution

Édition	Délai de remise	Date de parution
5/2020	05 octobre 2020	05 novembre 2020

#### Informations:

Magazine ATE, Annonces  
Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne  
Tél. 031 328 58 38, [annonces@ate.ch](mailto:annonces@ate.ch)

Petites annonces online: [www.ate.ch/annonces](http://www.ate.ch/annonces)



Adhérez dès aujourd'hui!



Pour protéger  
l'environnement,  
à la maison  
comme en route.

HabitatDurable est l'association des propriétaires conscients de leurs responsabilités envers l'environnement et la société. Elle s'engage pour un habitat sain et écologique.

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

# TRAM DES NATIONS

Participez au projet de prolongement du Tram des Nations en direction du Grand-Saconnex puis de Ferney-Voltaire !

### Concertation numérique, informations et inscriptions aux événements

En vous rendant dès maintenant sur : [participer.ge.ch](http://participer.ge.ch)

#### Forum

Venez échanger sur le projet et rencontrer les différents acteurs le 10 octobre au Grand-Saconnex

### Groupes thématiques

Quatre sessions d'échanges, du 14 septembre au 5 octobre

### Espace du projet à la place des Nations

Du 15 septembre au 9 octobre, un espace de projet s'installera à la place des Nations



Ville du Grand-Saconnex



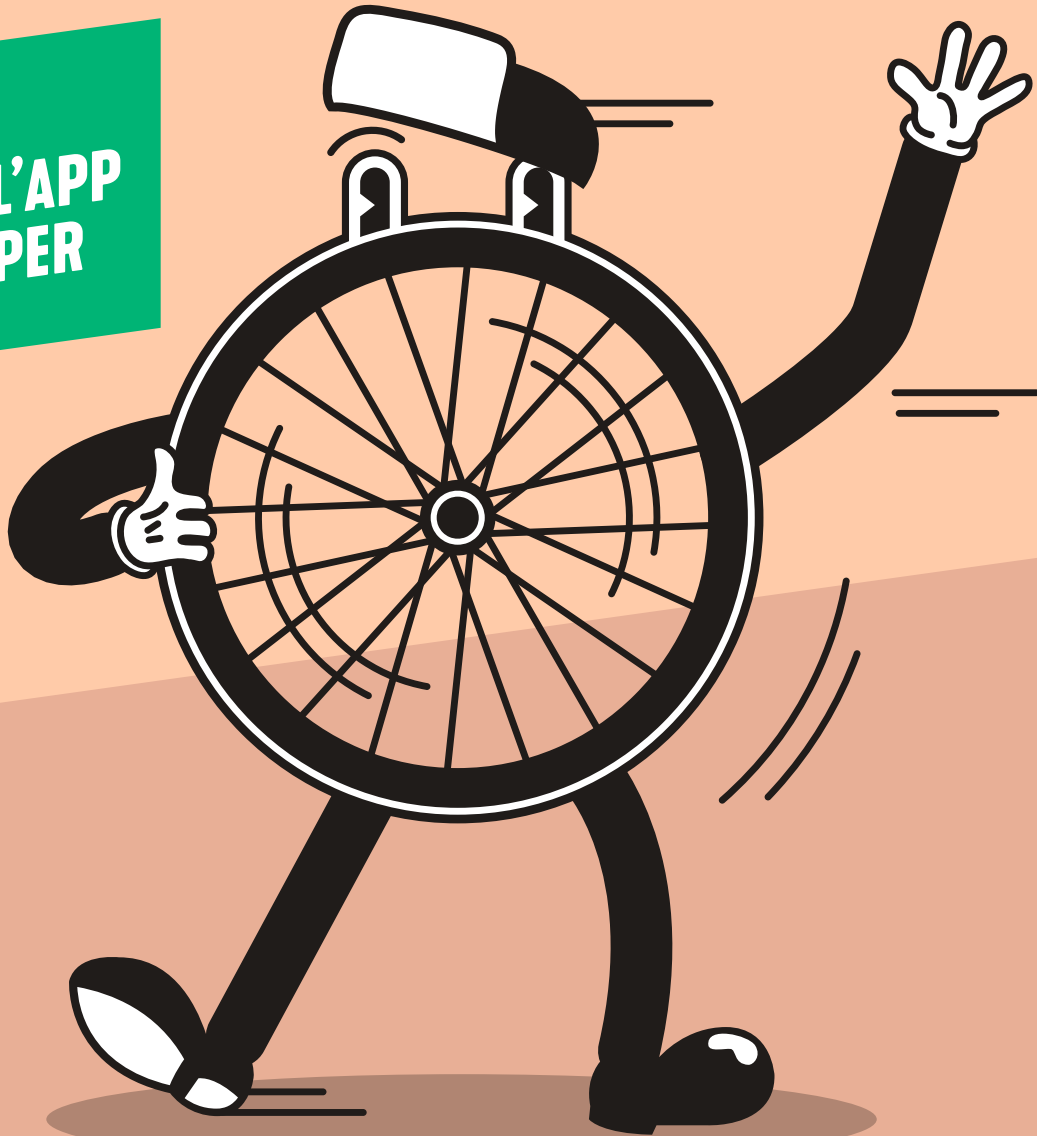


DU 1<sup>ER</sup> AU 30  
SEPTEMBRE 20

# CYCLO MANIA

LE DÉFI CYCLISTE NATIONAL

TÉLÉCHARGEZ  
MAINTENANT L'APP  
POUR PARTICIPER



Available on the  
App Store

GET IT ON  
Google play

CYCLOMANIA.CH

Une action de :

 **PRO VELO**  
SUISSE

En partenariat avec :

 swisscom

 panter

Avec le soutien de :

**STIFTUNG  
MERCATOR  
SCHWEIZ**

 **suisse energie**  
Notre engagement: notre futur.