

ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE



Nous façonnons la mobilité

Pas d'avenir pour l'essence
et le diesel

Page 16

Pour une mobilité
d'avenir





Assuré de manière optimale?

Cambriolage – une expérience détestable!

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

Accédez immédiatement à nos services:

- par tél. au 031 328 58 22 ou
- par internet à l'adresse www.ate.ch/menage www.ate.ch/responsabilite

Pour une mobilité d'avenir

ate

© Fotolia - Photographee.eu



Bonus ATE



© SBB CFF FFS

 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. L'AG découverte est émis sur du papier-valeur et donne droit à la libre circulation sur toutes les lignes du rayon de validité de l'AG.

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

Validité de l'offre: achetez l'AG découverte entre le 9 septembre et le 20 octobre 2021, et il sera valable un mois à partir d'une date comprise durant cette période.

Echangez le bon ci-contre et voyagez librement!

Découvrez les autres offres Bonus à l'adresse www.ate.ch/bonus ou au no de tél. 031328 58 58

Pour une mobilité d'avenir

ate

- 4 **En bref**
- 6 **Loi sur les voies cyclables:** dernière ligne droite
- 7 **Cyclistes et piéton·nes:** priorité au respect
- 8 **Chemin de l'école:** fêter les retrouvailles
- 9 **«Walk to school»:** à pied à l'école depuis dix ans
- 10 **Cyclomania:** pédaler, c'est gagner
- 12 **Transport aérien:** l'Europe vole en tête
- 13 **Carfree Shopping Day:** à pied au supermarché
- 14 **Mobility pricing:** les avis sont mitigés
- 15 **Train et vélo:** pétition déposée

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



Nous avons prévu de fêter le OUI à la loi sur le CO₂ dans ce numéro, mais, au lieu de cela, c'est une pilule amère que nous devons avaler.

Nous tenons cependant à remercier une fois encore toutes les personnes qui ont soutenu dans cette importante campagne.

Le non à la loi sur le CO₂ n'est pas un non à la sauvegarde du climat. En juin, l'ATE a présenté son masterplan pour une mobilité sans énergie fossile. Vous trouverez tous les détails à ce sujet dans notre dossier en page 18.

Le dixième anniversaire de «walk to school» est quant à lui une bonne raison de fêter. Ces semaines d'action comptent, aux côtés du Pedibus et des plans de mobilité scolaire, parmi les instruments de l'ATE qui visent à offrir à un maximum d'enfants un chemin de l'école à pied, à la fois sûr et passionnant. Lisez-en davantage en page 9 sur cet anniversaire que les enfants célébreront avec un invité très spécial.

Je vous souhaite une agréable lecture.

Nelly Jaggi
Responsable de la rédaction



36 **Randonnée en Toscane:**
un apéritif à Sienne?

- 40 **Côte belge:** de surprenantes découvertes
- 42 **À vélo:** sillonner les parcs sur La Route Verte
- 46 **Randonnée dans le Gantrisch:** du Simelibärg à la Singine
- 26 **Offres pour les membres**
- 30 **Rapport des sections**
- 48 **Concours**
- 49 **Réfléchissez-y! avec Stéphanie Penher**
- 50 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

DOSSIER

Un masterplan pour une mobilité sans énergie fossile

Les transports émettent plus de CO₂ que tout autre secteur en Suisse. Découvrez dans notre dossier quelles mesures efficaces sont nécessaires pour atteindre l'objectif zéro net.





© ATE

Une classe de Sarnen remporte l'Ecotrip Challenge

Plus de 40 classes se sont inscrites à l'édition 2021 de l'Ecotrip Challenge et elles étaient plus de 20 à avoir participé jusqu'à la fin. Un beau succès, compte tenu des conditions d'enseignement rendues plus difficiles et incertaines en raison de la pandémie. L'Ecotrip Challenge donne aux élèves l'occasion de réaliser quelles sont les quantités de CO₂ générées par leur comportement en matière de voyages et d'apprendre comment les rendre plus respectueux du climat.

La classe 4a du lycée de Sarnen, dans le canton d'Obwald, est celle dont les élèves ont adopté les pratiques les plus écologiques en matière de voyages. Elle remporte le premier prix: un Pass Interrail Global pour chaque élève. Pour cette deuxième édition de l'Ecotrip Challenge, la participation avait été étendue aux classes du degré secondaire II et aux écoles professionnelles.

Le délai d'inscription pour l'édition 2021/2022 est fixé au 13 septembre 2021.



Plus d'informations: www.ecotrip-challenge.ch

L'objectif CO₂ à nouveau raté

En dépit d'une baisse de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des voitures neuves en 2020, l'objectif de réduction moyenne des émissions de CO₂ de 95 grammes par kilomètre n'est clairement pas atteint. Les sanctions pécuniaires encourues par les importateurs de voitures ont augmenté en proportion et se montent à 132,5 millions de francs. Il faut toutefois relativiser ce chiffre, puisqu'il concerne près de 238 000 voitures neuves. La pénalité par voiture s'élève en moyenne à 556 francs pour un prix de vente de plusieurs dizaines de milliers de francs.

Assemblée des délégué·es: le climat reste une priorité de l'ATE

À l'occasion de l'Assemblée des délégué·es à Altdorf (UR), l'ATE a adopté son nouveau programme pluriannuel et le cadre financier qui l'accompagne. La sauvegarde du climat reste une priorité. Le lieu de l'Assemblée a permis de s'intéresser de près à la protection de l'espace alpin et au transport des marchandises à travers les Alpes. L'ATE va continuer de s'investir en faveur de mesures effi-

Des normes plus sévères pour les poids lourds

En juin, le Conseil national a accepté l'initiative cantonale du Tessin «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!». Elle demande que seuls les camions équipés de systèmes modernes d'aide à la conduite – tels que système anti-collision, alerte de franchissement de la ligne et contrôle de la pression des pneus – soient autorisés à emprunter les cols et tunnels des Alpes suisses. Pour les autres, le ferroutage est une solution de rechange pertinente, qui contribue à renforcer la politique suisse de transfert de la route au rail.

Bruno Storni, conseiller national tessinois et vice-président de l'ATE, explique: «Si un poids lourd est impliqué dans un accident dans le tunnel routier du Gothard, par exemple, cela peut très vite tourner à la catastrophe. La décision du Conseil national est extrêmement importante. Elle permettra de sauver des vies.» Il est à l'origine de cette initiative lancée en 2016, alors qu'il était député au Grand Conseil tessinois. En bonne logique, le Conseil des États devrait suivre l'avis du national. Sa commission s'est déjà clairement prononcée en janvier 2018 en sa faveur – affaire à suivre à la session d'automne.



© ATE/Jerôme Favre

Il est indécent de la part de la branche automobile – une des principales responsables des émissions de CO₂ en Suisse – de se plaindre de sanctions légères pour le dépassement de limites peu sévères. Le monde politique doit maintenant agir face à la crise climatique. Dans son plan directeur pour une mobilité sans énergie fossile, l'ATE propose des mesures devant permettre l'abandon des carburants d'origine fossile dans les transports. Davantage à ce sujet dans le dossier en page 16 et suivantes.

caces qui permettront d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat.

À Altdorf, le comité central de l'ATE et les quelque 60 délégué·es issues de 21 sections ont également traité des questions de politique interne de l'association. Leur prochaine assemblée aura lieu en juin 2022 à Stans, dans le canton de Nidwald.



©mad

Le Pedibus part en tournée

La coordination fribourgeoise du Pedibus a développé et publié le livre pour enfants «Pedibus et ses amis» au printemps passé. Suite au succès rencontré, un spectacle a été créé à partir de cette histoire et grâce à un «kamishibai», support en bois qui vient du théâtre traditionnel japonais. Les coordinations du Pedibus organisent plusieurs représentations avec des conteuses professionnelles. Ces spectacles gratuits durent environ 40 minutes et s'adressent aux enfants dès 3 ans.



Plus d'informations: www.pedibus.ch/spectacle

Le 30 km/h se généralise

En juillet, la décision de l'exécutif de la ville de Zurich d'introduire la limitation à 30 kilomètres à l'heure dans presque la totalité des rues de la ville a fait les titres dans toute la Suisse. Winterthour a pris la même décision presque simultanément et la ville de St-Gall a annoncé qu'elle se pencherait sur cette question. En Suisse romande, Genève considère l'option en tant que mesure de protection contre le bruit, alors que Lausanne l'applique de nuit depuis septembre sur une grande partie de ses rues (lire à la page 30). En ville de Fribourg, les voitures doivent déjà limiter leur vitesse à 30 kilomètres à l'heure dans les trois quarts des rues depuis cet été. Même à Lugano, où la voiture domine, les choses bougent: sur la promenade du lac, la limitation est passée de 50 à 30.

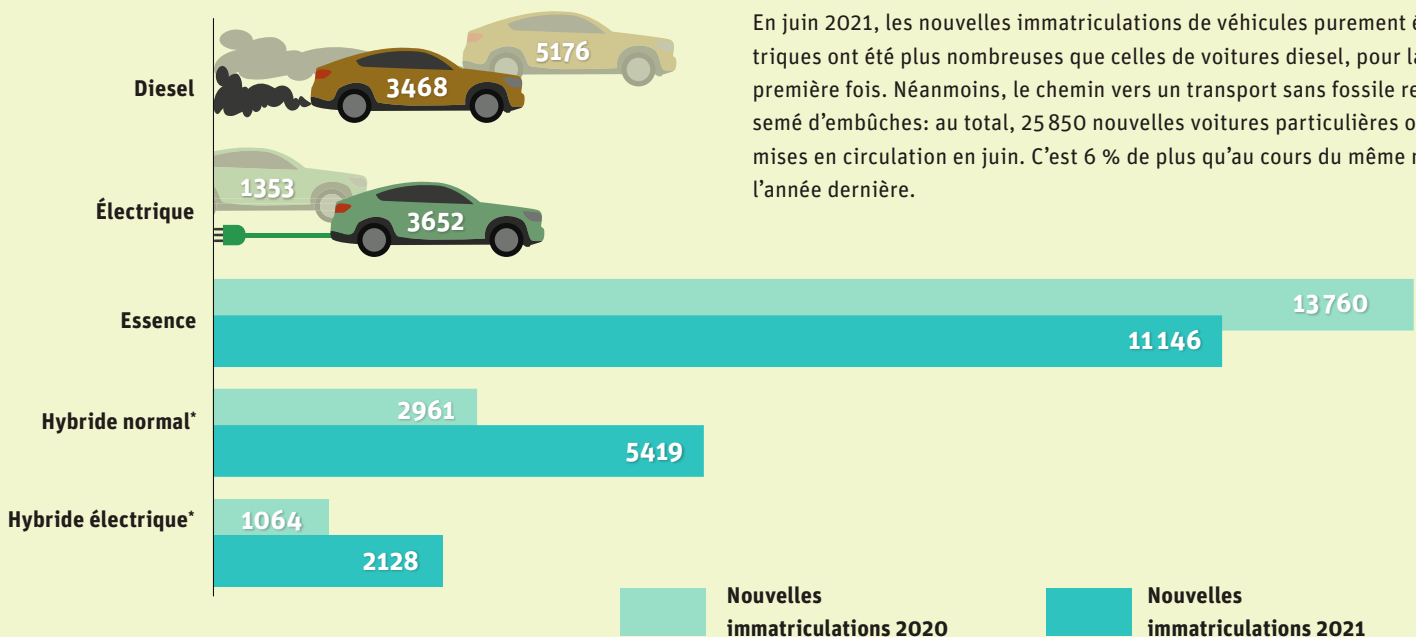
Dans de nombreuses autres villes, des projets dans ce sens sont en préparation. L'ATE est satisfaite de ces avancées, 20 ans après le lancement de son initiative «Rues pour tous». Alors qu'en mars 2001, la mesure était clairement rejetée, l'effet positif d'une limitation de vitesse sur la sécurité routière, la réduction du bruit et la qualité de vie est aujourd'hui largement admis.

©ATE



Plus d'informations: www.zone30.ch

Nouvelles voitures: pour la première fois, plus d'électricité que de diesel



En juin 2021, les nouvelles immatriculations de véhicules purement électriques ont été plus nombreuses que celles de voitures diesel, pour la première fois. Néanmoins, le chemin vers un transport sans fossile reste semé d'embûches: au total, 25 850 nouvelles voitures particulières ont été mises en circulation en juin. C'est 6 % de plus qu'au cours du même mois de l'année dernière.

*Essence-électrique, diesel-électrique

Source: OFS, OFROU - Nouvelles mises en circulation de véhicules routiers (IVS)

En bonne voie

Vélo L'ATE s'engage depuis des années pour que le vélo soit davantage pris en compte et que sa promotion soit ancrée dans la loi. Approuvée par le Conseil fédéral, la loi sur les voies cyclables est maintenant soumise au Parlement. D'importantes améliorations sont encore nécessaires.

Par Laura Schmid



Dernière ligne droite: l'ATE s'engage pour une loi sur les voies cyclables ambitieuse.

Le combat pour de meilleures infrastructures cyclistes demande beaucoup d'endurance. Brève rétrospective: en décembre 2015, l'ATE et Pro Vélo ont lancé l'initiative vélo. Le Parlement a alors élaboré un contre-projet, accepté à une large majorité par le peuple en septembre 2018. Ce nouvel article constitutionnel exige que la Confédération améliore les conditions pour les cyclistes. La nouvelle loi sur les voies cyclables en précisera les détails.

Les cantons seront alors dans l'obligation de planifier des réseaux de voies cyclables, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou pour les loisirs. Le projet actuel du Conseil fédéral vise des voies cyclables sûres, attrayantes et, là où cela est possible, séparées du trafic motorisé. De plus, il prévoit le remplacement des voies cyclables qui doivent être supprimées, par exemple lors d'un chantier.

Bon sur le principe

Le projet actuel n'exploite cependant pas toutes les opportunités. Il est certes réjouissant qu'il différencie le trafic pendulaire de celui des loisirs. En effet, les besoins des per-

sonnes qui pédalent pour se détendre ou exercer une activité physique ne sont pas les mêmes que ceux des pendulaires, qui souhaitent des itinéraires aussi directs et rapides que possible. Il est donc important que la planification des réseaux ne soit pas la même s'il s'agit de voies cyclistes principales ou secondaires.

La ville de Berne, par exemple, y est très bien parvenue puisqu'on peut la traverser dans son entier rapidement et sans interruption. Avec des prescriptions fermes dans la loi sur les voies cyclables, de telles applications passeraient du stade d'idéaux à celui de véritables normes globales. Or, le projet de loi ne prévoit rien en ce sens.

Cette loi offre aussi l'opportunité d'améliorer la sécurité routière. Dans sa version actuelle, elle prévoit que toute voie cyclable ne pouvant plus être empruntée de manière sûre soit remplacée. En principe, c'est une bonne nouvelle, mais l'ATE est cependant d'avis que l'absence de sécurité routière ne saurait représenter un argument à elle seule. Il faut d'abord se pencher sur des mesures permettant d'améliorer cette sécurité, notamment les limitations de vitesse. Une voie

cyclable ne devrait être remplacée que là où ces mesures sont impossibles. Le Conseil national et le Conseil des États ont maintenant l'opportunité d'améliorer ces aspects.

Et maintenant?

Pendant l'été, la commission chargée de l'examen préalable au Conseil des États a commencé à débattre de la loi sur les voies cyclables. L'ATE a été invitée à présenter son point de vue et, fait réjouissant, la commission a décidé à l'unanimité d'entrer en matière sur le projet. Il s'agit désormais de traiter les demandes de modification des articles lors de la consultation détaillée. Et c'est là que réside le problème.

La nouvelle loi ne fait pas l'unanimité. Ses adversaires, notamment l'Association des Communes Suisses ou l'Automobile Club de Suisse (ACS), refusent une planification obligatoire pour les autorités – ou alors, sans délai d'application. Si cette position devait s'imposer, nous aurions une loi sur les voies cyclables sans aucun effet. Aux yeux de l'ATE, la loi est sur la bonne voie mais la destination reste lointaine. Nous nous engageons au cours des mois à venir pour qu'elle soit améliorée et qu'elle ne perde pas en substance. ■

Laura Schmid est chargée de projets à l'ATE Suisse et apprécie de pouvoir se déplacer rapidement à vélo en ville de Berne.

Colloque de l'ATE sur le vélo

Le colloque «La Suisse a-t-elle besoin d'un masterplan pour le vélo?» aura lieu le 9 septembre 2021 à Berne. Un retour sur cet événement sera publié dans le Magazine ATE 5/2021. Vous trouvez des informations détaillées sur www.ate.ch/colloque.

Priorité au respect

Mobilité partagée Qu'est-ce qui peut apaiser un ornithologue agacé par une cycliste longeant la rive ou une promeneuse effrayée par un enfant roulant à vélo sur le trottoir? L'ATE appelle les cyclistes et les piéton·nes au respect mutuel dans l'utilisation des surfaces de circulation partagées.

Par Christine Steinmann

«Vous savez bien que vous n'avez pas le droit de circuler ici?», me crie d'une voix énervée l'ornithologue, lorsque je passe près de lui à vélo sur le chemin qui borde l'Emme. Piquée, je lui réponds que «s'il n'y a pas d'interdiction de circuler, rouler à vélo est autorisé».

Le mécontentement est réciproque: l'ami des oiseaux, parce qu'il ne peut pas traverser le chemin sans chaque fois regarder à gauche et à droite, la cycliste parce qu'elle doit constamment s'attendre à ce qu'il change brusquement de côté.

De telles scènes sont fréquentes sur les surfaces partagées par les mobilités piétonne et cycliste: un cycliste pressé slalomant entre les piéton·nes pour ne pas

si élevée que les conflits sont inévitables. Les voix qui réclament une amélioration de cette situation se font de plus en plus fortes. Dans le domaine de la circulation routière, la plupart des procédures sont clairement réglementées par la loi ou par voie d'ordonnances. Néanmoins, l'interaction entre les parties concernées ne fonctionne pas vraiment. Sur les voies forestières, la circulation est soumise aux réglementations cantonales.

Encore plus de lois et des règlements compliqués sont-ils vraiment la solution? Faut-il réellement débattre pour savoir à l'autorisation d'utiliser quels chemins et de quelle manière? Ou suffirait-il de faire preuve de davantage de tolérance et de courtoisie?

Souhait ou espoir?

Une approche plus appropriée consisterait peut-être à plaider pour un comportement plus amical en vue d'une meilleure coexistence. Priorité donc au respect: le cycliste pressé signale à temps qu'il va dépasser la piétonne. Il ralentit et elle se met sur la gauche afin qu'il puisse passer avec la distance nécessaire. L'ATE pense qu'il est souhaitable que cet espace restreint soit utilisé conjointement, sans dispute ni colère. Car la doctrine de l'ouverture et de la tolérance contribue largement à éviter les conflits et à vivre activement la philosophie de la coexistence.

La rencontre avec l'ornithologue a au moins montré qu'une compréhension mutuelle peut aplanir les difficultés: nous terminons notre courte dispute en souhaitant à l'autre de profiter de cette belle journée printanière. Malgré tout, le sentiment d'avoir été quelque peu gêné dans sa propre liberté subsiste. ■

Christine Steinmann est experte en sécurité routière à l'ATE Suisse. Vététiste et randonneuse passionnée, elle connaît les préoccupations des deux parties.

© muellerluetolf.ch/Samira Oeschung



Sur les espaces partagés, chacun et chacune doit faire preuve de respect vis-à-vis des autres.

La densité d'utilisation des routes est si élevée que les conflits sont inévitables.

manquer son train. Un randonneur sur un sentier étroit, plongé dans ses pensées et dépassé par une vététiste. Ou cette dame âgée sur le trottoir qui vient d'être frôlée par un enfant à vélo.

Haute densité d'utilisation

Pourquoi de telles rencontres se terminent-elles parfois par une discussion hargneuse? Est-ce à cause des besoins différents – les un·es voulant avancer rapidement tandis que les autres préfèrent flâner? Un respect mutuel ne permettrait-il pas de concilier l'un et l'autre? Ou comme le disait le chimiste Hans-Jürgen Quadbeck-Seeger dans une citation: «Le respect est-il devenu une vertu nostalgique?»

La densité d'utilisation des routes, mais aussi des endroits d'activités de loisirs, est

Adoptons une attitude prévenante

- Tenir compte des personnes plus vulnérables ou qui se déplacent moins rapidement (vélo vs piéton·ne, etc.).
- Toujours garder à l'esprit que d'autres usager·ères de la route pourraient s'effrayer.
- À pied, à vélo ou à vélo électrique, saluer amicalement fait parfois des miracles.

Fêter les retrouvailles

Chemin de l'école Pour la 17^e année consécutive, la Journée internationale à pied à l'école instillera couleur et mouvement dans la rue. Ce vendredi 17 septembre, enfants, parents et enseignant-es célèbreront le chemin de l'école sur le thème des retrouvailles. Il est encore temps de s'inscrire.

Par Camille Marion

«**S**ortons des écrans!», proclament les affiches de la prochaine édition de la Journée internationale à pied à l'école. Après des mois d'incertitude sanitaire, le contact humain revient sur le devant de la scène pour le plaisir de chacun et chacune. «Nous avons hâte de nous retrouver dans la rue», sourit Paola Nagel Petrucci, responsable de projet au Bureau romand de l'ATE et en charge de la Journée internationale.

Tout au long de l'année, l'ATE fait un grand travail de sensibilisation sur l'importance de la marche sur le chemin de l'école. Grâce à des campagnes comme le Pedibus ou les semaines d'action «walk to school» ainsi qu'un travail de fond auprès des communes et des établissements scolaires, la marche gagne du terrain face à la problématique des parents-taxi et ses enjeux notamment sécuritaires. Juste après la rentrée scolaire, la Journée internationale à pied à l'école est l'occasion de célébrer ce succès.

Des liens qui rassurent

Parcouru à pied, le chemin de l'école revêt un caractère festif, aventurier et social dans les yeux des jeunes écolières et éco-

liers. Pour les parents, la sécurité reste décisive dans le choix de laisser ses enfants aller à pied à l'école. Pour que le trajet reste un plaisir, la recette magique est bien connue: des infrastructures adaptées et un accompagnement des enfants par les adultes du quartier. «Le lien social est central, précise Paola Nagel Petrucci. La relation entre les parents et les voisin-es, scellée par une reconnaissance mutuelle, permet de tisser un cadre sécurisant pour les enfants.»

Lors de la Journée internationale à pied à l'école, ces liens sociaux seront célébrés dans de nombreuses villes, autour des écoles. En accord

avec les communes et les établissements scolaires, enfants et adultes déambuleront dans les rues et occuperont routes et parkings. L'ATE a mis à disposition des banderoles et des affiches pour colorer les différentes actions. Le flyer de cette édition est une fois encore l'œuvre de l'artiste genevois Tom Tirabosco. Distribué aux enfants par le biais des écoles, il représente une farandole d'animaux qui peut être coloriée et transformée en couronne en un tour de main.

Une fête qui revendique

Ces festivités permettent d'attirer l'attention de toute la population sur la place des enfants dans l'espace public. Elles s'inscrivent dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité, plus grande campagne européenne de sensibilisation à une mobilité urbaine durable.



© Tom Tirabosco

Au niveau suisse, la Journée internationale à pied à l'école offre une occasion de célébrer le travail accompli avec toutes les personnes qui participent à améliorer la mobilité scolaire. Il reste encore beaucoup à faire, et l'ATE s'y attelle. «Nous prenons une journée pour fêter, et nous nous engageons le reste de l'année pour que le chemin de l'école soit une aventure aussi joyeuse que sûre», conclut Paola Nagel Petrucci. ■

«Le lien entre les parents et les voisin-es offre un cadre sécurisant pour les enfants.»

Paola Nagel Petrucci
Chargée de projet à l'ATE

Inscriptions

L'ATE invite toutes les personnes intéressées à prendre part à la 17^e édition de la Journée internationale à pied à l'école. Annoncez votre participation sur le site internet de l'événement; en un simple clic, les enfants s'engagent à aller à pied à l'école à cette occasion. Sur la page web, vous trouvez également des inspirations pour les activités festives de la journée ainsi que du matériel à télécharger, notamment la couronne – à imprimer, colorier et arborer fièrement le 17 septembre.



www.journee-a-pied.ch

Aller à l'école? Oui mais à pied!

Par Anina Schweighauser

Chemin de l'école Bien plus que simplement aller à l'école – telle est la devise de la semaine d'action «walk to school» qui a lieu chaque année. Entretien avec Christine Steinmann, co-initiatrice et coordonnatrice de l'action créée il y a dix ans. Elle revient sur la genèse du projet et parle de l'avenir.

Près de 4000 élèves avaient participé à la toute première édition des semaines d'action «walk to school», en 2011. Depuis lors, leur nombre a doublé. L'initiative est née en réponse au problème des «parents-taxis», qui conduisent leurs enfants à l'école en voiture. Un sondage a par ailleurs révélé que les enfants préfèrent se rendre à l'école à pied et découvrir leur environnement. C'est ainsi que «walk to school» a vu le jour.

Le but était de rendre le chemin de l'école attractif afin que les enfants insistent pour le parcourir à pied. «L'effet a été très positif. Nous avons pu constater que la sensibilisation au problème fonctionnait mieux via le corps enseignant qu'auprès des parents», relève Christine Steinmann.

À pied – aussi sous la pluie

Le principe est simple: durant deux semaines à choix entre les vacances d'été et d'automne, les élèves des classes participantes parcourent le chemin de l'école à pied. Chaque itinéraire parcouru à pied donne droit à un point, et les classes qui engrangent le plus de points remportent de jolis prix. «La dimension de compétition est une motivation supplémentaire pour les élèves», ajoute Christine Steinmann.

Dès la première édition, l'ATE a reçu de nombreuses réactions positives de la part des enseignant-es qui continuent de souligner toute l'importance de «walk to school», dix ans après. «Le chemin de l'école est un élément important dans la journée de l'élève et déterminant pour son indépendance», témoigne une enseignante lucernoise. «Ces semaines d'action encouragent les enfants à exiger de pouvoir se rendre à pied à l'école, ensemble avec leurs camarades du voisinage.»

Au-delà des contacts sociaux et de la conquête de l'autonomie, «walk to school» permet d'acquérir les compétences élémentaires pour faire face à la circulation routière. Christine Steinmann précise que ce dernier

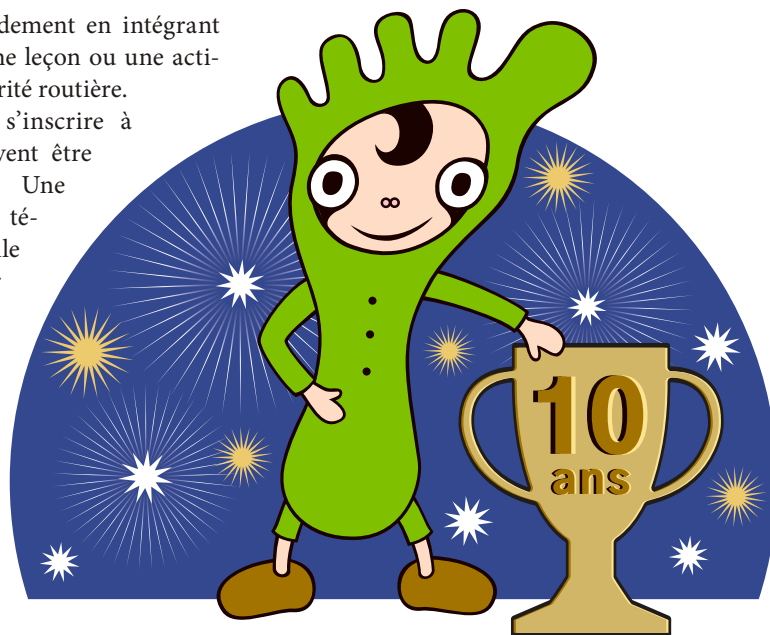
aspect y gagnera grandement en intégrant dans l'enseignement une leçon ou une activité en lien avec la sécurité routière.

Les motivations à s'inscrire à «walk to school» peuvent être parfois plus banales. Une autre enseignante témoigne qu'il est pour elle important de montrer aux élèves que l'on peut aussi aller à l'école par mauvais temps. «Quand il pleut, les parents ont plus généralement tendance à conduire leurs enfants en voiture à l'école», déplore-t-elle.

Allier théorie et pratique

Pour l'ATE, il est important de poser chaque année un œil critique sur l'entier de la formule et de l'adapter aux besoins des participant-es. Au terme de la première édition, la durée de l'action est ainsi passée d'une semaine à deux. Cela donne davantage de temps aux enseignant-es pour intégrer la question du chemin de l'école dans le programme d'enseignement et pour mener des actions d'accompagnement. Il y a cinq ans environ, l'ATE a mis à disposition le dossier d'enseignement «Le chemin de l'école: une aventure», créé en collaboration avec le centre de compétence «éducation 21». Cela a permis de répondre au vœu d'intégrer cette thématique dans le programme.

Les semaines d'action permettent de s'exercer à faire face à la circulation routière «sur le terrain» et également d'acquérir des notions théoriques via l'enseignement. Le chemin de l'école amène les enfants bien plus loin que simplement à l'école. Pour l'avenir, Christine Steinmann souhaite que chaque enfant ait l'occasion de vivre l'aventure du



Une bonne raison de fêter: les semaines d'action «walk to school» ont lieu entre l'été et les vacances d'automne pour la dixième fois cette année.

chemin de l'école et espère que le problème des parents-taxis disparaîtra. ■

Anina Schweighauser est collaboratrice de projets à l'ATE et responsable de la campagne «walk to school».

«Globi aide la police»

Pour le 10^e anniversaire de «walk to school», le personnage de bande-dessinée Globi sera le héros des semaines d'action. Il expliquera comment traverser la rue, pourquoi les bandes réfléchissantes améliorent la sécurité dans l'obscurité et ce qui rend le chemin de l'école passionnant. Découvrez Globi en commandant le livre «Globi aide la police» – vous bénéficierez d'une réduction de 30%. Davantage d'infos en page 28.

Pédaler, c'est gagner

Vélo Une centaine de communes et de villes participent en septembre à Cyclomania, l'initiative lancée par Pro Velo. Grâce à une application, elles motivent la population à rouler à vélo. Cette année, tout le monde a une chance de gagner.

Par Anna Schuler



L'application mobile «Cyclomania» permet de s'inscrire à un défi.

Rouler à vélo, accumuler des points et gagner des prix: Cyclomania, la nouvelle action participative de Pro Velo, reprend cet automne. Des communes, des villes et des régions la soutiennent en organisant leur propre défi Cyclomania, afin d'encourager la population à se déplacer sur deux roues.

Cette année, 16 défis régionaux sont organisés – six en Suisse romande et dix en Suisse alémanique. Pas moins d'une centaine de communes participent à cette action de promotion du vélo. En outre, un défi national permet aux participant-es qui ne vivent ou ne travaillent pas dans une commune qui propose un défi de tenter également leur chance.

Participation facile

L'action a lieu du 1^{er} au 30 septembre. Pour participer, il suffit de télécharger l'applica-

tion Cyclomania gratuite, de s'inscrire au défi et d'activer le suivi. L'application enregistre le comportement de l'utilisateur en matière de mobilité et lui attribue des points pour tous les déplacements à partir de 500 mètres qu'il effectue à pied ou à vélo. La seule condition est que le trajet doit débuter ou s'achever dans la région du défi. Les points permettent d'accumuler progressivement les prix. Les participant-es qui atteignent le nombre maximum de points se qualifient pour le tirage au sort du prix principal.

Cyclomania n'est cependant pas réservée aux personnes qui vivent dans une commune organisatrice d'un défi. Depuis cette année, le défi «Ride today, save tomorrow» permet en effet de gagner des points sur tout le territoire national. L'application peut en outre être utilisée par toutes les personnes qui souhaitent se faire une idée plus précise

de leur comportement en matière de mobilité et de leurs émissions de CO₂.

Soutien à la planification du trafic

Avec le consentement des utilisatrices et utilisateurs, l'application enregistre leur comportement de mobilité. Ces données sont ensuite mises à la disposition des communes de manière anonymisée et agrégée. Les cyclistes contribuent ainsi à améliorer la planification des transports.

Dübendorf est l'une des villes à participer à nouveau à l'action Cyclomania cette année, notamment pour cette raison. Stefanie Pfändler, responsable de la planification urbaine, est intéressée par l'évaluation à long terme des données. Mais ce n'est pas le seul élément intéressant pour les communes. Martina Eggenberger, responsable du marketing de la ville de Kreuzlingen, indique que Cyclomania s'intègre à la stratégie de «promotion des transports respectueux de l'environnement». Il ne vous reste plus qu'à vous mettre en selle! ■

Anna Schuler est directrice du projet Cyclomania à Pro Velo Suisse.

Cyclomania 2021

Les défis ont lieu dans les régions, communes et villes suivantes: Uster, canton de Lucerne, Lenzburg, Kreuzlingen, commune de Milvignes, Pully, Wetzikon, Nyon, Gland, Prangins, Glaris-Nord, Coire, Plan-les-Ouates, Bernex, Onex, Yverdon-les-Bains, région Zimmerberg, Glatttal, Epalinges et Stäfa.

Cyclomania est une action de Pro Velo organisée en collaboration avec Swisscom et Panter AG, et soutenue par SuisseEnergie.

Informations complémentaires sur www.cyclomania.ch

L'agroécologie fournit des solutions
contre la faim et la pauvreté.



www.biovision.ch



C I R C U S



*Cirque
je t'aime!*

M O N T I

Winterthur 8. – 12. September Luzern 15. – 26. September
Wettingen 29. September – 3. Oktober Solothurn 6. – 10. Oktober
Bern 13. – 31. Oktober Zürich 3. – 28. November
circus-monti.ch

SWISSLOS

ERNST GÖHNER
STIFTUNG

KLEINER

DELINAT

ticketcorner

SWISS
CLEANTECH

star

Emprunt vert: 2% d'intérêts en investissant dans la production d'énergie solaire

Avec une durée de cinq ans (1.12.21–30.11.26) et un rendement de 2%, le nouvel emprunt d'Edisun Power, un producteur suisse d'électricité solaire coté en bourse, représente une opportunité d'investissement attrayante et durable. En souscrivant à l'emprunt obligatoire jusqu'au 15.11.21, vous apportez également une précieuse contribution à un approvisionnement énergétique climatiquement neutre.

Intéressé/e? Vous pourrez obtenir
de plus amples informations sous:

www.edisunpower.com
téléphone +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com

EDISUN
POWER



L'Europe vole en tête

Aviation L'Union européenne (UE) pourrait bientôt introduire des mesures pour réduire les émissions de son trafic aérien. Une taxe sur le kérosène, des carburants moins polluants et une révision du système d'échange de quotas d'émission sont au menu. De quoi inspirer la Suisse?

Par Yves Chatton



© Forelia/Romanb321

Secteur le plus polluant en Suisse, le trafic aérien bénéficie toujours de privilèges fiscaux.

En rejetant la loi sur le CO₂ le 13 juin dernier, la Suisse a mis un gros coup de frein à sa politique climatique. Il en va autrement au-delà de nos frontières: la Commission européenne vient de dévoiler une vaste proposition de mesures visant à réduire les émissions de l'UE de 55% d'ici 2030 par rapport à 1990. Largement ignorée par la politique climatique jusqu'à présent, l'aviation est cette fois aussi concernée. Les propositions seront débattues au sein du Parlement européen ces 18 prochains mois. En attendant les décisions finales, la Suisse pourrait s'inspirer de ces ébauches.

Taxe sur le kérosène

Alors que les automobilistes payent une taxe sur l'essence et le diesel, le trafic aérien international est jusqu'à présent exempté de taxe sur le kérosène. La Commission européenne veut supprimer cette injustice fiscale dès 2023 en introduisant progressivement – sur une période de dix ans – une taxe pour les vols commerciaux et privés à l'intérieur de l'UE. Le montant devrait atteindre environ 38 centimes d'euros par litre en 2033. Si l'on peut regretter la lenteur de son introduction et la limitation de son application aux vols in-

tra-européens, la taxe a le mérite d'exempter le kérosène synthétique et les biocarburants avancés. Cela les rendra plus concurrentiels.

Plus de carburants «durables»

En 2030, au minimum 5% du carburant vendu dans les aéroports européens devra contenir a priori du biocarburant avancé ainsi que du kérosène synthétique. Ces carburants représentent une grande opportunité pour décarboniser l'aviation, mais leur efficacité dépendra de leurs critères de production.

La proposition est encourageante: elle mise sur les biocarburants fabriqués à partir de déchets et de résidus, tout en excluant l'utilisation de cultures alimentaires. Le kérosène synthétique, obtenu en combinant de l'hydrogène avec du CO₂, devra quant à lui être produit avec de l'énergie durable. Quelques bémols sont cependant à relever: l'objectif pour 2030 semble peu ambitieux et la priorité accordée aux biocarburants est problématique, dans la mesure où leur potentiel de production à large échelle est limité – sans parler de leurs possibles impacts sur l'environnement et les droits humains. Le kérosène synthétique semble beaucoup plus prometteur.

Moins de CO₂ gratuit

Grâce au système d'échange de quotas d'émission (SEQE), les entreprises, dont les compagnies aériennes, s'achètent et se vendent leurs émissions de CO₂, pendant que la quantité d'émissions disponible diminue chaque année. Mais ce marché s'est jusqu'à présent avéré peu efficace, car les vols intercontinentaux ne sont pas pris en compte et une quantité importante des émissions – près de la moitié en 2019 – est attribuée gratuitement.

La Commission européenne veut corriger le tir en mettant fin à ces quotas gratuits dès 2027. Par contre, elle compte maintenir les vols intercontinentaux hors du SEQE et les intégrer dans «CORSIA», un programme de l'aviation internationale des Nations Unies qui mise sur une croissance neutre grâce à la compensation des émissions. C'est une proposition incompréhensible dans la mesure où de nombreux rapports, dont un mandat par la Commission, concluent que CORSIA est inefficace pour réduire l'impact climatique de l'aviation.

Quid de la Suisse?

Bien qu'imparfaites, ces mesures constituent un pas important pour la protection du climat. L'organisation faitière Transport and Environment (T&E) fera tout son possible pour convaincre le Parlement européen de prendre des décisions les plus ambitieuses.

Pour l'ATE, la Suisse doit profiter de l'élan européen pour repenser sa politique climatique en matière de transport aérien. Il est urgent de réduire les émissions du secteur le plus polluant de notre pays. La législation nationale faisant foi, il n'y a pas d'adoption automatique des modifications décidées par l'Union européenne. L'ATE s'engagera pour que la Suisse s'aligne aux décisions des pays voisins et applique des mesures similaires. ■

Yves Chatton est chargé de projet pour le trafic aérien à l'ATE.

À pied au supermarché

Mobilité au quotidien De St-Gall à Genève, en passant par La Chaux-de-Fonds, Monthey, Porrentruy, Bellinzzone, Lausanne ou Berne, l'ATE était dans la rue pour le premier Carfree Shopping Day. L'occasion d'encourager le dialogue et de sensibiliser la population aux alternatives à la voiture.

Par Camille Marion

«Il faut souvent plus de temps pour trouver une place de parc libre en ville qu'il n'en faut pour faire le trajet de chez soi jusqu'au magasin», remarque Yves Chatton, chargé de campagnes à l'ATE. Pourtant, la population suisse privilégie encore volontiers la voiture lorsqu'il s'agit de faire les courses; selon le dernier microrecensement mobilité et transports, 40% des trajets pour les achats sont effectués avec la voiture en Suisse.

Le 8 mai, l'ATE a organisé la première édition du Carfree Shopping Day en collaboration avec ses sections. «Notre objectif était de mettre en évidence les alternatives à la voiture pour les trajets vers les commerces», explique Yves Chatton, responsable de l'événement. Des stands devant les magasins et des actions sur les réseaux sociaux ont permis de rappeler combien le vélo, la marche et les transports publics peuvent répondre aux besoins de la majorité de la clientèle.

Alice Genoud, coordinatrice de l'ATE Genève, avec les sacs produits pour le Carfree Shopping Day.



Un 4x4 aux couleurs de l'ATE trônait dans la rue marchande de Lausanne pour souligner la place prise par les véhicules dans l'espace public. Romain Pilloud, secrétaire de l'ATE Vaud, a préféré en faire une chaise longue.

Bousculer les habitudes

De manière générale, les alternatives à la voiture se heurtent à deux freins majeurs: la distance et l'aspect pratique. Or, dans le cas des courses, la plupart des trajets entre le domicile et les commerces sont inférieurs à cinq kilomètres. Par ailleurs, près des trois quarts des achats sont assez légers pour être facilement transportés dans un sac ou à vélo.

De nouvelles habitudes pour la mobilité liée aux achats sont bénéfiques tant pour la protection du climat que pour la santé et la qualité de vie. Ce changement de mentalité prend du temps, et l'ATE s'y consacrera à nouveau lors de la prochaine édition du Carfree Shopping Day, au printemps 2022. ■



Ruedi Blumer, président de l'ATE, était présent à Saint-Gall.

Des avis mitigés

Mobility pricing Vu l'augmentation ininterrompue du trafic en Suisse, il est essentiel de mieux utiliser les infrastructures existantes. La Confédération veut autoriser des projets pilotes visant à répartir les déplacements entre heures de pointe et heures creuses, en jouant sur les prix. Une idée controversée.

Par Laura Schmid

L'objectif fondamental de la tarification de la mobilité (ou *mobility pricing*) paraît évident, sachant que les trains ne sont utilisés en moyenne qu'à un peu plus de 30% de leur capacité pendant la journée. Ils sont en revanche surchargés matin et soir, aux heures de pointe du trafic pendulaire. Tout comme les routes.

La tarification de la mobilité renchérit la circulation aux heures de pointe par rapport aux heures creuses. Le but est de mieux répartir le trafic sur toute la journée et d'éviter la construction de nouvelles infrastructures destinées uniquement à absorber des pics toujours plus élevés de mouvements pendulaires.

Vers un tournant dans les transports

Il est notoire que le prix influence la demande, et le domaine des transports ne fait pas exception à la règle: plus se déplacer coûte cher, moins on a la bougeotte. Un système de tarification permettrait de rendre la mobilité plus durable, en lissant les pics de fréquentation et en diminuant le besoin de nouvelles infrastructures. Les conséquences environnementales seraient forcément positives.

Augmenter le prix de la circulation routière peut également faire baisser le trafic individuel motorisé (TIM). D'autre part, une politique tarifaire judicieuse rend les transports publics (TP) plus attractifs. Ces deux mesures incitent à passer du TIM aux TP, mais aussi à la marche et au vélo.

L'ATE réclame l'application des coûts réels et du principe «qui pollue paie» dans la mobilité, dont le prix actuel n'inclut pas les coûts externes élevés, en particulier ceux du TIM. Pour l'ATE, tarifier la mobilité ne sortirait pas les TP de leur rôle de service public. Nul besoin d'en augmenter le prix, car les TP suisses ont déjà concrétisé l'idée de base du *mobility pricing*: voyager aux heures creuses permet souvent de bénéficier d'un billet à prix réduit. Ces dernières années, les billets dégriffés ont accru la fréquentation des TP aux heures creuses.

Une histoire sans fin

Malgré sa simplicité, la tarification de la mobilité est controversée. Voilà sept ans déjà que le Conseil fédéral a présenté ses premières visées sur le sujet, suscitant de fortes divergences au sein du secteur des trans-

ports. Le lobby automobile s'oppose à toute augmentation de prix dans le trafic routier; en excluant tout report de la mobilité vers les TP, il contrecarre les objectifs d'une politique des transports durable.

La tarification de la mobilité fait figure d'épouvantail: dans le secteur des TP, on craignait qu'elle ne menace l'abonnement général et la structure tarifaire actuelle, qui a fait ses preuves. À gauche, on redoutait qu'elle frappe davantage les personnes à faible revenu. En bref, quel que soit le côté de l'échiquier politique, l'idée peine à séduire.

Une solution grâce à des projets pilotes?

Le Conseil fédéral a alors remis l'ouvrage sur le métier, cherchant des villes et régions prêtes à mener un projet pilote à l'échelle locale. De quoi montrer l'impact réel de nouveaux modèles de tarification sur les transports et étayer les débats à venir. Les résultats des essais sont également importants pour permettre à la population de se forger une opinion et augmenter les chances qu'un nouveau système soit accepté.

Des régions et de nombreuses villes ont rapidement manifesté leur intérêt, mais un changement de loi est nécessaire pour autoriser les projets pilotes. Le Conseil fédéral a ouvert la consultation ad hoc en février 2021. Tandis que l'ATE a rendu un avis positif, plusieurs associations et partis ont exprimé des critiques.

Le rapport n'était pas encore disponible au moment du bouclage de cette édition. Si la consultation actuelle devait révéler une trop forte opposition à la tarification de la mobilité, même pour des projets pilotes, le Conseil fédéral pourrait s'avouer vaincu. Nous aurions alors raté une belle occasion de réformer en profondeur la politique suisse des transports. ■

Laura Schmid est responsable de projet Politique des transports à l'ATE.

Le *mobility pricing* permettrait de désengorger les infrastructures routières.



Train et vélo: pétition déposée

Vélo La taxe exigée pour embarquer son vélo dans les Intercity suscite de la résistance, comme l'illustre la pétition déposée début septembre. Aucun doute pour l'ATE: charger son vélo dans le train doit être une opération aisée – l'inverse risquant d'encourager (davantage encore) l'utilisation de la voiture.

Par Nelly Jaggi

Le 21 mars 2021, les CFF ont introduit la réservation obligatoire pour le chargement des vélos dans les Intercity du vendredi au dimanche. L'ex-régie fédérale invoque la (trop) forte demande et les capacités logistiques insuffisantes. Préoccupées par cette décision, l'ATE, Pro Vélo et d'autres organisations actives dans le domaine ont décidé en mars de lancer une pétition.

Le 6 septembre – peu avant la parution de ce magazine –, la pétition a été déposée auprès des CFF, munie de plus de 50 000 signatures. Le président de l'ATE, Ruedi Blumer, s'est déclaré très satisfait: «Le grand nombre de signatures indique clairement qu'une partie de la clientèle des CFF est mécontente et déçue qu'ils cherchent à freiner la demande croissante en espace vélo dans les trains par l'introduction d'une réservation obligatoire. En termes de politique climatique et des transports, davantage de mobilité cycliste serait souhaitable.»

Oui, mais...

L'ATE est bien consciente que dans certains trains l'espace pour les vélos est limité, et la place ne peut évidemment pas être créée du jour au lendemain. La réservation obligatoire peut être utile provisoirement, mais pas à long terme.

Un autre aspect central est la mise en œuvre de l'obligation de réserver – la pétition insiste d'ailleurs sur ce point. Elle doit absolument être plus commode pour la clientèle. Laura Schmid, responsable transports publics à l'ATE, voit une grave lacune dans l'application mobile des CFF qui n'indique pas le nombre de places encore disponibles dans le train. «Pour des cyclistes voyageant en groupe – c'est d'ailleurs très souvent le cas –, c'est un gros handicap», souligne-t-elle. S'il n'y a pas assez de places pour tout le groupe dans l'Intercity prévu, c'est très ennuyeux. Le groupe doit alors se scinder en deux pour voyager ou opter pour



L'embarquement des vélos dans les transports publics doit rester attractif pour soutenir l'essor du deux-roues.

une nouvelle réservation dans le train suivant. Ce faisant, il bloque alors des réservations dans le premier train, puisqu'il ne peut pas annuler les réservations déjà effectuées.

Ce dernier point est une lacune supplémentaire du système de réservation; il n'est pas possible d'annuler les places réservées. Cela a pour conséquence que plusieurs places restent inoccupées – une supposition qui demande d'être vérifiée, puisqu'au moment d'écrire ces lignes, les CFF n'avaient publié aucun chiffre sur le taux d'occupation effectif des places de vélo dans les trains soumis à l'obligation de réserver.

Éviter le report sur la voiture

Si l'on ne trouve pas de place pour son vélo dans le train, on peut se servir d'une housse de transport. Le voyage est alors gratuit pour le deux-roues – étonnant puisque, dans une housse, il prend aussi de la place... Autre possibilité: l'envoi séparé du vélo. Cette solution

ne se prête toutefois pas aux modèles chers ou sophistiqués et aux sorties spontanées.

Ruedi Blumer insiste sur la nécessité de simplifier la réservation des places de vélo. «Les CFF, en tant que transporteurs écologiques, devraient contribuer à soutenir l'essor du moyen de transport efficace et silencieux qu'est le vélo. Cela ne sera possible qu'en améliorant l'espace dédié au transport des vélos et en facilitant au maximum les procédures d'embarquement.»

La pétition exige qu'à long terme la réservation obligatoire soit supprimée. Il est impératif que les besoins des cyclistes soient mieux pris en compte par les compagnies ferroviaires au niveau de la planification du matériel roulant. Rendre attractif l'embarquement des vélos dans les transports publics doit être une priorité absolue, notamment pour éviter tout report (supplémentaire) sur la voiture. ■



Moins de CO₂

Pour atteindre les objectifs climatiques, notre mobilité doit se passer de l'essence et du diesel. Une étude le montre: avec un large éventail de mesures à tous les niveaux politiques, le zéro net dans le secteur des transports est possible. Notre dossier trace une voie pour façonner la mobilité de demain.



pour dessiner l'avenir

La place des fossiles est au musée, pas dans le réservoir

Par Andreas Käsermann

Nous pouvons atteindre les objectifs climatiques dans le domaine des transports, comme le démontre une étude du bureau de recherche Infrac. Elle souligne cependant la nécessité de se dépêcher pour ne pas rater le train vers le zéro émissions nettes.

Sur les routes de Suisse, le potentiel de réduction d'émissions de gaz à effet de serre est assurément très grand: sur les 50 tonnes de gaz nuisibles au climat émis chaque année en Suisse, près d'un tiers provient des transports routiers. À l'évidence, il est urgent d'agir pour parvenir à réduire les émissions de CO₂ dans ce domaine.

C'est pour cette raison que l'ATE a mandaté le bureau de recherche zurichois Infrac afin d'esquisser divers scénarios. La question était la suivante: «Quelles sont les mesures nécessaires pour que la mobilité puisse se passer d'essence et de diesel d'ici 2050 au plus tard et que la Suisse atteigne ainsi les objectifs de l'Ac-

cord de Paris auxquels elle s'est astreinte?» Le refus du peuple suisse de la loi sur le CO₂ n'est nullement une remise en question de cet accord – ce n'est rien d'autre que le refus d'un paquet de mesures. Qui plus est, le résultat était très serré.

Ce qu'il faut garder de la loi CO₂

Il va sans dire que l'acceptation de la loi sur le CO₂ aurait été fort utile. Mais on pourra s'en passer pour autant que la volonté politique existe. Les pronostics semblent tout de même assez favorables: si l'on en croit le camp bourgeois modéré du Palais fédéral et ses principaux médias, un ou deux éléments de l'épave de la loi sur le CO₂ sabordée peuvent encore

être sauvés. Et le modèle de taxe incitative ne semble pas exclu – à la condition de se départir du «fonds climatique», éminemment suspect aux yeux des adversaires et sentant trop fort la casserole des subventions diffuses. Ce serait au moins un début.

À lui seul, cet instrument ne suffira pas: l'étude d'Infrac arrive à la conclusion que «la mobilité sans énergie fossile est possible en Suisse, mais le chemin pour y parvenir est semé d'embûches». La réussite dépend de l'échéance que l'on se fixe.

Un délai ambitieux

Dans le meilleur des cas, on pourra se passer d'essence et de diesel en 2030.

«MASTERPLAN POUR UN TRAFIC SANS ÉNERGIE FOSSILE»

L'ATE a élaboré un vaste catalogue de mesures destinées à atteindre les objectifs climatiques. Sous le titre «Masterplan pour un trafic sans énergie fossile», il contient des propositions concrètes pour que la Suisse parvienne à une mobilité sans énergie fossile. À lui seul, aucun de ces instruments ne permet cependant d'atteindre les objectifs; pour être efficaces, les mesures doivent être combinées. La mobilité sans énergie fossile requiert avant tout un changement de comportements, des avancées technologiques et une intervention des pouvoirs publics à tous les niveaux.

Par son plan directeur, l'ATE entend contribuer à la recherche de solutions pour atteindre les objectifs climatiques dans le domaine des transports. Nous présentons ici une sélection des mesures préconisées.

Par Stéphanie Penher et Martin Winder



Le masterplan en version intégrale est disponible sur www.ate.ch/mobilite-sans-fossile

Il est cependant peu vraisemblable que le parc de véhicules évolue aussi vite en Suisse. En outre, pour se donner les moyens d'atteindre un objectif aussi ambitieux, il faudrait que la demande en matière de transports publics (TP) et de mobilité cycliste et piétonne double en moins de dix ans. «L'infrastructure, en particulier celle des TP, ne permettra pas de répondre à cette demande en si peu de temps», explique Daniel Sutter, auteur de l'étude. Les quantités de combustibles synthétiques nécessaires à cet effet et la demande énergétique associée rendent également illusoire l'objectif de 2030.

Daniel Sutter estime plus réaliste d'espérer une mobilité sans énergie fossile à l'horizon 2040. Mais ce ne sera pas non plus une promenade de santé: «C'est techniquement réalisable, mais cela demande des mesures supplémentaires rapides et ciblées. En se contentant uniquement des évolutions technologiques, on n'y parviendrait pas avant 2040.» Il faudrait alors taxer fortement l'essence et le diesel, ou les interdire. «En parallèle, il faudrait pouvoir produire du courant électrique et des carburants de synthèse en grandes quantités.» Cela nécessiterait une extension phénoménale des capacités de production de courant d'origine renouvelable et de carburant non fossile en Suisse et à l'étranger.

Agir par des mesures concrètes

L'étude indépendante confirme sans équivoque qu'on ne peut en aucun cas continuer comme avant. L'ATE a rédigé un plan directeur sur la manière de parvenir à la mobilité sans énergie fossile, en se basant sur les propositions du monde scientifique. Il contient également des mesures qui étaient incluses dans la loi sur le CO₂, mais qui ont le potentiel de réunir une majorité pour autant qu'elles soient dépouillées des éléments les plus controversés. Le meilleur exemple en est la taxe CO₂ sur les carburants.

Le plan directeur propose d'autres mesures telles que la généralisation du 30 kilomètres à l'heure dans les localités. «C'est une revendication de l'ATE de longue date», relève Stéphanie Penher, responsable Politique des transports à l'ATE. «Indirectement, le 30 km/h agit sur le climat, notamment en rendant le vélo plus attractif et plus sûr.»

Toutefois, des mesures draconiennes telles que l'interdiction d'immatriculer de nouveaux véhicules à combustion pourraient susciter une levée de boucliers. «Une telle interdiction serait très efficace, mais nous connaissons son caractère explosif», estime Stéphanie Penher. «Le problème est ici aussi le délai: une interdiction devrait entrer en vigueur rapidement en raison de la longévité du parc automobile. Mais même

dans ce cas, les modèles essence et diesel rouleront en Suisse pendant des années.» C'est pour cette raison que l'ATE propose d'interdire la vente de voitures neuves à combustion dès 2030.

Passage à l'acte

Malgré l'échec de la loi sur le CO₂, l'ATE continue évidemment de se préoccuper de la réalisation des objectifs climatiques. Se risquer à proposer des mesures impopulaires n'est pas un signe d'entêtement, mais bien d'un sens des réalités. «Grâce à son plan directeur, l'ATE entend mener le débat et montrer que la mobilité sans énergie fossile peut être mise en œuvre à temps», précise Stéphanie Penher.

Le plan directeur vise la demande de transport, qui peut être influencée et contrôlée grâce à des instruments intelligemment utilisés. Cela va inévitablement de pair avec des améliorations technologiques. La réussite dépend aussi fortement de la volonté d'agir de tous les niveaux de la politique et de leur capacité d'interagir: la Confédération doit tout autant faire face à ses devoirs que les cantons et les communes. ■

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

REMODELER LES TRANSPORTS LIÉS AUX LOISIRS

57% des distances parcourues sont en lien avec les loisirs et les achats. Pour permettre un report vers les transports publics, il faut en accroître l'offre durant les week-ends et les jours fériés. En parallèle, le tarif du transport de bagages doit baisser et la place pour les vélos, poussettes et bagages augmenter.



photos: Fabian Lütolf/setrunners.ch

COMMENTAIRE

Ne pas protéger le climat nous coûtera davantage



Anders Gautschi,
directeur de l'ATE Suisse.

Les faits sont connus: le trafic est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre en Suisse. Pour atteindre ses objectifs climatiques, la Suisse n'a d'autre option que d'abandonner les carburants fossiles dans les transports.

Le 13 juin, une courte majorité des votantes et des votants a rejeté la loi sur le CO₂. Le texte n'a pas su séduire, mais ce refus n'est pas un non à la protection du climat, comme le disent également ses adversaires. Il s'agit à présent de trouver d'autres manières d'agir rapidement en faveur de l'environnement.

Par son masterplan, l'ATE montre comment un trafic sans énergie fossile peut devenir une réalité. Les mesures proposées s'appuient sur les scénarios pour le trafic élaborés par le bureau de conseil indépendant Infras.

Ces propositions sont urgentes en raison de la situation désastreuse dans laquelle se trouve actuellement la politique climatique suisse. En Suisse, une voiture est immatriculée pour une durée moyenne de 18 ans, et il faut encore plus de temps pour adapter les infrastructures de transport. Il est d'autant plus urgent de prendre des mesures maintenant et de poser rapidement des jalons sur le terrain politique.

L'ATE ne réinvente pas la roue. Avec son masterplan, elle énumère les approches efficaces et précise comment les instruments doivent être mis en place. Elle préconise une combinaison de ces mesures à tous les niveaux politiques.

Le vote très serré de la loi sur le CO₂ n'est pas anodin; une petite moitié des votantes et des votants s'est prononcée de manière favorable et, dans certaines villes, la loi a même remporté la majorité.

La taxe incitative sur les carburants fossiles est controversée, mais cette mesure n'en demeure pas moins très efficace. Les réductions de CO₂ obtenues dans le secteur de la construction n'auraient pas été envisageables sans taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles. L'enjeu est dans la mise en œuvre: ces mesures doivent être supportables pour la population, y compris dans les régions rurales. Une redistribution complète de la taxe à la population profite avant tout aux personnes avec un revenu modeste et aux familles nombreuses.

En discutant le moindre détail ou le moindre centime prélevé sur l'essence, nous risquons de passer à côté de l'essentiel: la sortie des carburants fossiles est nécessaire, en ville comme à la campagne. La protection du climat a un prix, mais les intempéries de juillet nous ont tristement rappelé une nouvelle fois que l'inaction coûte aussi. ■



LE 30 KM/H DANS LES LOCALITÉS

La limitation à 30 kilomètres à l'heure doit être généralisée dans les zones d'habitation – le 50 kilomètres à l'heure doit devenir l'exception. Cette mesure permettra d'améliorer la qualité de vie et de faciliter le report des déplacements en voiture sur la mobilité piétonne et cycliste. Des effets positifs sur la sécurité routière et la pollution sonore en découleront.

Quatre questions à Daniel Sutter, auteur de l'étude et directeur d'Infras

Propos recueillis par Andreas Käsermann

Daniel Sutter, vous êtes co-auteur de l'étude «Mobilité sans énergie fossile» et vous dressez une image très précise de l'avenir des transports. Comment établit-on un tel pronostic et à quel point est-il exact?

Avant toute chose, il est important de souligner que nous n'avons pas établi un pronostic, mais que nous avons esquissé des scénarios de type «dans telle éventualité, il pourrait se passer ceci». Nous montrons à quoi pourrait ressembler l'avenir des transports si certaines mesures sont prises. Nous nous basons sur les effets connus d'autres mesures, ainsi que sur des mesures potentielles. À cet égard, la taille des groupes-cibles et la dimension temporelle sont déterminantes.

Quel a été, pour vous, le constat le plus surprenant de l'étude?

Deux aspects m'ont particulièrement impressionné. D'une part, en appliquant des mesures connues et bien acceptées des spécialistes, on atteindra facilement une mobilité sans énergie fossile d'ici 2050, pour autant que l'on agisse vite et

bien. Des lois spéciales ne sont même pas nécessaires. Mais d'autre part, il semble très clair que les mesures techniques – surtout le passage à l'électromobilité –, bien qu'elles soient incontournables, ne suffiront pas. Pour parvenir à une mobilité économiquement efficace vers 2050, des mesures propres à influencer la demande en transports sont nécessaires, sans quoi les besoins en carburants synthétiques – chers – et en courant d'origine renouvelable seront énormes.

Dans quel domaine vous attendez-vous à de grandes difficultés dans l'application des mesures?

L'expérience nous a montré que l'acceptation de mesures d'ordre fiscal dans le domaine des transports routiers privés est souvent un point critique. L'augmentation du prix des transports individuels à énergie fossile reste néanmoins une mesure centrale pour atteindre l'objectif. Ainsi, on donnera un signal clair au niveau de la vente des voitures, lequel doit conduire à un report sur des motorisations de substitution comme l'électromobilité. Cela doit

induire une diminution des distances parcourues avec le reste des véhicules à moteur à combustion.

Quelle est, selon vous, la volonté politique et le désir de s'engager à prendre de telles mesures?

Si les instruments de mise en œuvre sont clairement définis, il doit être possible de trouver des majorités politiques. Il faut, par exemple, que toute taxe incitative de réduction de CO₂ soit entièrement rétrocédée, ce qui est à la fois économiquement efficace et avantageux d'un point de vue socio-politique. Il est important de souligner que les mesures doivent avoir des effets de redistribution sociale positifs, car ce sont généralement les ménages à hauts revenus qui sont les plus touchés dans la mesure où ils se déplacent davantage et dans des véhicules à forte consommation. Sur ce plan, les spécialistes et le monde politique ont encore un grand travail de communication à faire. ■



© mard

TAXER LA MOBILITÉ

La taxation de la mobilité réduira le trafic et induira un report sur des transports écologiques. Les transports de marchandises à base d'énergie fossile verront leurs coûts augmenter par l'introduction d'une redevance poids-lourds indexée sur les émissions de CO₂.

INVERSER LA TENDANCE AUX SUV

L'introduction d'un «malus» déterminé par le poids et la puissance du véhicule doit permettre d'inverser la tendance à l'achat de véhicules imposants.



Esquisse de demain

Par Camille Marion

À quoi ressemble le quotidien d'une société dans laquelle la mobilité a guéri de sa dépendance aux énergies fossiles? Avec un peu d'imagination, plongeons le temps d'une journée dans une petite cité helvétique en 2043.

Les cyclistes forment un petit attroupe-ment trépignant devant le feu rouge. Depuis la fenêtre de son appartement, au quatrième étage, Alex contemple la marée de deux-roues qui bruisse en contrebas – elle avance à pleine vitesse, s'arrête quelques instants et repart dans un même élan. Parmi les casques colorés, notre personnage aperçoit ses deux enfants cheminant vers l'école.

C'est vendredi, le soleil vient de se lever mais il fait déjà chaud – un peu trop pour un mois de septembre. Devant son ordinateur portable, Alex organise les livraisons de la semaine prochaine pour son entreprise de confection textile. Les petites commandes partent à vélo-cargo, les plus importantes transiteront par le rail. L'impact environnemental du trafic poids-lourds a fait lourdement augmenter son prix, rendant le train bien plus

concurrentiel. Les délais de livraison sont respectés et la clientèle n'a pratiquement pas perçu le changement.

Coup d'œil sur le téléphone; l'application des transports publics conseille à Alex de partir un peu après 10 heures. C'est le meilleur moment pour effectuer son trajet jusqu'au bureau en profitant d'une place assise dans le bus. Les technologies numériques et la flexibilité des entreprises ont permis d'aplanir les pics de pendulaires sur la route et dans les transports publics. L'essor du télétravail aussi. D'importants investissements ont ainsi pu être évités, et les ressources utilisées pour d'autres projets publics.

Mais aujourd'hui, notre personnage ne prendra pas le bus; un rendez-vous l'oblige à se rendre au travail plus tôt. Avant de sortir, le système informatique lui permet d'indiquer son heure d'arrivée

et de réserver une place de travail, car les bureaux sont partagés avec plusieurs entreprises. Ses affaires réunies, Alex quitte son appartement, dégringole les quelques volées de marche et débouche sur la rue.

L'air est lourd et chaud. La moiteur de l'été indien colle ses cheveux à la peau de sa nuque et fait courir la transpiration entre ses omoplates. Ses baskets légères crissent sur les minuscules gravillons de la nouvelle route. Les températures extrêmes de ces dernières années ont obligé les autorités à remplacer tous les revêtements du centre-ville; les routes s'étaient révélées incapables d'absorber les trombes d'eaux déversées par les tempêtes à répétition, alors qu'en période de fournaise estivale, les pneus arrachaient le goudron fondu.

La main en visière, Alex traverse la chaussée pour rejoindre le parking à vélo



PROMOUVOIR LA MOBILITÉ CYCLISTE

La loi sur les voies cyclables imposera la création de réseaux de pistes cyclables. À cela s'ajoutent des critères écologiques sévères dans l'évaluation des programmes d'agglomération, afin de favoriser les transports durables peu gourmands en place. La création d'abris vélos doit être imposée à la construction de tout nouvel immeuble d'habitation, de bureau et de l'industrie.

et enfourche son deux-roues. Quelques coups de pédale lui permettent de rejoindre le flux de cyclistes qui débouche sur la rue centrale.

Une dizaine de voitures circulent paresseusement sur les pavés de cette artère autrefois bondée. La limitation généralisée à 30 kilomètres à l'heure rend leur moteur électrique très discret. Cette rue est leur dernier terrain de jeu; progressivement, la place dédiée aux voitures au centre-ville a drastiquement diminué. On a vu flurir des rues cyclables, des allées piétonnes, des places de jeu, des

sine un nuage de feuilles rouge-orangées. Une farandole d'enfants affublés de petits sacs à dos et de triangles réfléchissants rentre déjà de l'école. La semaine est terminée.

En sortant du bureau, Alex passe faire quelques courses au supermarché. Les enfants ont insisté pour faire une excursion en famille durant le week-end, malgré les prévisions météorologiques décourageantes. Le long trajet en transports publics offrira un abri bienvenu et Alex souhaite prévoir quelques victuailles. Pressée d'en finir avec cette cor-

mais elle permet une fluidité qui plaît aux cyclistes pendulaires. Sur la route sans obstacle, rien ne freine le vaste flot de deux-roues qui fuse en direction du centre-ville. Après une dizaine de minutes à pleine vitesse, Alex quitte le peloton et ralentit pour rejoindre les quartiers d'habitation où l'on se déplace plus tranquillement. Ce soir, les terrasses sont bondées. L'été est à peine terminé et un vent de légèreté souffle sur la ville.

Au coin de la rue, quatre jeunes font le pied de grue sur la place de covoiturage, attendant une âme charitable disposée à les emmener hors de la ville pour le week-end. La voiture privée est un privilège auquel beaucoup ont renoncé, une relique d'un passé où l'«hypermobilité» caractérisait le quotidien de la population suisse.

Cette époque est révolue depuis que le monde politique s'est alarmé de l'urgence environnementale. L'ampleur des catastrophes climatiques partout dans le monde, la situation sanitaire et la crise financière ont poussé les autorités helvétiques à prendre des décisions radicales – et parfois contestées. Les habitudes en matière de transports, d'alimentation, d'agriculture et de construction ont été bouleversées. Alex a connu les deux mondes et vécu la métamorphose foudroyante de son quotidien. Ses enfants l'apprendront à travers son récit, dans les livres et dans les films. ■

La langue de béton permet une fluidité qui plaît aux cyclistes pendulaires. Sur la route sans obstacle, rien ne freine le vaste flot de deux-roues qui fuse en direction du centre-ville.

vastes terrasses et des parkings à vélo. Et bien sûr, une importante végétalisation – indispensable pour lutter contre les îlots de chaleur.

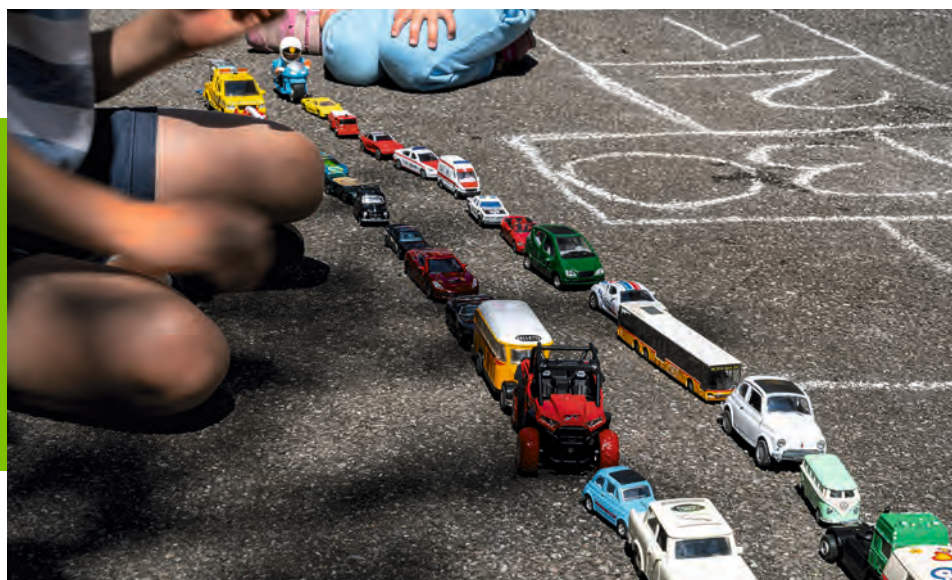
Devant un ordinateur de son bureau, Alex s'attelle à ses diverses tâches, échange avec des partenaires en visioconférence et voit l'horloge tourner. À sa fenêtre, la petite forêt d'arbres qui sépare la voie piétonne de la route cyclable des-

vée, la foule se bouscule entre les étalages, paie rapidement ses achats et en délègue la livraison à des coursiers et coursiers en vélos cargos. La clientèle ressort du magasin les mains vides, mais les frigos seront déjà bientôt bien remplis.

Sur le chemin du retour, Alex emprunte l'autoroute à vélo, récemment aménagée le long de la voie ferrée. La langue de béton balafre le paysage,

TÉLÉTRAVAIL AUX HEURES DE POINTE

Le droit au télétravail – pour autant que la fonction le permette – réduit le trafic pendulaire. Les expériences faites durant la pandémie de Covid-19 ont montré que le télétravail fonctionne bien dans de nombreux domaines. La réduction du temps de présence obligatoire des hautes écoles produit les mêmes effets.



Sous le capot, le langage

Par Hugo Caviola et Martin Reisigl

Chaque jour, dans diverses situations, nous appuyons sur le champignon, partons sur les chapeaux de roues, au risque de finir dans le décor... du moins métaphoriquement. Le choix des mots et des expressions traduit notre rapport au monde.

La relation entre êtres humains et voiture repose sur des bases sociales, matérielles et émotionnelles. En témoigne la façon dont la conduite automobile s'est invitée dans notre langage. Ouvrons le journal: «Les activistes pour le climat passent à la vitesse supérieure», «Les jeunes cigognes se mettent en route», «Mais le joueur [de football] a prouvé [...] qu'il en avait encore sous le capot.» Ou bien: «Le MCG et l'UDC font le plein de signatures.»

Ces phrases ont un point commun: elles comparent personnes, animaux ou partis politiques avec des automobilistes. Les métaphores nous mettent au volant dans d'innombrables facettes de notre existence, soulignant ainsi l'importance de la conduite automobile dans notre société. Elle imprègne la culture contemporaine, façonne nos pensées et nos sentiments.

Des heures de route

Les informations touristiques («à mi-chemin entre Viège et Zermatt, qui ne sont qu'à 20 minutes de voiture») et immobilières («les entrées autoroutières se trouvent à seulement 3 minutes de voiture») rappellent que nous nous percevons en tant qu'automobilistes. Nous comprenons spontanément ce à quoi correspond une minute de voiture, mais songeons-nous également au carburant consommé, aux conséquences sur la santé et la nature?

Exprimer ainsi les temps de déplacement suppose aussi qu'aucun bouchon ne vienne perturber le trajet ou que l'on ne doive pas trop tourner pour se parquer dans une zone densément peuplée. En outre, cette mesure du temps est fondée sur une vitesse moyenne inconnue, ce qui la rend imprécise.

Une question d'endurance

Contrairement aux heures de voiture voire de vol, on s'exprime peu en «heures de marche» et encore moins en «heures de vélo». Si les heures de marche sont courantes en randonnée, elles suscitent l'effroi dans la vie de tous les jours. Cela trahit le peu d'habitude qu'il y a, dans notre culture, de se déplacer à pied plus de quelques minutes. La linguistique révèle notre dépendance aux sources d'énergie externes.

La durée des trajets se mesure rarement en heures de train ou de bus, plus judicieux d'un point de vue écologique. Néanmoins, notre langue est loin de boudier les métaphores ferroviaires, comme lorsque nous mettons des projets sur les rails ou que la dégradation d'une situation nous fait tirer le signal d'alarme, si



BANNIR LES MOTEURS À COMBUSTION

Plus la proportion de véhicules à moteur à combustion diminuera, plus il sera facile et économique d'y renoncer. L'interdiction d'immatriculation des voitures neuves à moteur à combustion constitue une mesure centrale qui doit entrer en vigueur tôt, car le renouvellement de l'entier du parc automobile prendra du temps. L'ATE préconise son entrée en vigueur en 2030 pour les voitures de tourisme, les utilitaires légers et les bus, et en 2035 pour les poids-lourds.



«Faire le plein d'énergie»: le jargon automobile est partout dans les métaphores de notre quotidien.

ce n'est le frein d'urgence. Et nous parlons volontiers d'aiguillages quand il est question de choix ou de flux.

La norme techno-véhiculaire

L'automobile et le chemin de fer incarnent aussi le progrès, la liberté et le confort. Imprégnant toute une époque, ces symboles collectifs vont jusqu'à définir la norme. Sans jouer sur les mots, l'essence de cette normalité tient au fait que, dans notre train-train quotidien, nous ne la remettons généralement pas en question et n'avons jamais besoin de la justifier.

Cette norme techno-véhiculaire se traduit par des tournures de phrases métaphoriques, où l'on comparera une défaillance ou un imprévu à une anomalie qui peut survenir dans un trajet. Prenons le mot «panne»: il s'agit ordinairement du dysfonctionnement soudain d'un véhicule en mouvement. Or, nous pouvons nous retrouver en panne

d'inspiration, de cigarettes ou de fonctions physiologiques intimes. La métaphore de la panne nous met au volant d'un véhicule imaginaire pour exercer des activités comme le travail, la cuisine ou certains transports sensoriels.

Automobile sans auto

Le terme «automobile» – du grec «autos» qui signifie «soi-même» et du latin «mobilis» pour «mobile» – a d'abord été créé pour désigner un véhicule qui n'est pas tiré par des chevaux. De quoi nous faire accroire que les voitures se déplacent toutes seules, alors que la véritable «automobilité» consiste à se mouvoir par sa propre force physique, à pied ou à vélo.

On remet aujourd'hui de plus en plus souvent en question la valeur culturelle de la voiture. Si on admet que cette dernière nuit à l'environnement, la métaphore automobile reste insensible aux questions de consommation des ressources. Quand on met les gaz ou quand

on passe la vitesse supérieure, on s'imagine avant tout au volant. La voiture apparaît alors comme un outil de réalisation de soi et non comme une cause de bruit, de pollution et d'accidents.

Mieux vaut pédaler

Quelles conclusions en tirer? Lorsque l'on défend des intérêts «verts» et annonce vouloir «passer la vitesse supérieure pour protéger le climat», on exprime – sans doute bien involontairement – des valeurs contradictoires. Il peut être judicieux de reconsidérer la métaphore et d'y renoncer. Le mieux serait de se mettre en selle ou de pédaler – des métaphores garanties «sans énergie fossile». Elles permettent de voir plus loin que le bout de son nez et de faire un pas dans la bonne direction. ■

Dans leur travail de recherche, Hugo Caviola et Martin Reisinger décortiquent les métaphores. Le texte ci-dessus est librement traduit de l'article «Der Mensch als Automobilist», disponible en allemand sur sprachkompass.ch.

La plateforme Sprachkompass

Sprachkompass est un projet du Centre suisse de compétence pour le développement durable de l'Université de Berne. La plateforme s'intéresse à la façon dont le langage influence notre perception du paysage, de la mobilité et de l'alimentation, et à comment il guide nos pensées et nos actions.

DAVANTAGE DE STATIONS DE RECHARGE

Sur une partie des places de parc doivent être implantées des stations de recharge vendant du courant propre. L'obligation d'un nombre de places minimum par immeuble doit être supprimée. Habitat sans voiture, autopartage et covoiturage doivent être encouragés.

TAXE CO₂ SUR LES CARBURANTS

Sur le principe de «qui pollue paie», une taxe CO₂ sur les carburants fossiles incitera au report des déplacements sur les TP, la marche, le vélo ou l'électrique. La taxe doit être intégralement rétrocédée à la population et aux entreprises.



Toute la magie du cirque



Après une année de pause forcée, le Cirque Monti est enfin de retour sur les routes! Son nouveau programme «Cirque je t'aime!» est un appel à réaliser ses propres rêves et à croire en soi. Quand on a le courage de suivre sa vocation, beaucoup de choses sont possibles. C'était du moins l'avis des fondateurs du cirque lorsqu'ils ont quitté l'enseignement il y a 35 ans pour réaliser leur rêve et vivre la vie d'artistes de cirque. Avec «Cirque je t'aime!», la famille Muntwyler propose une expérience complète et inédite, confirmant sa place de choix dans une scène culturelle suisse aux mille facettes.

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

vous bénéficiez d'une réduction de Fr. 5.- sur le prix du billet normal dans les catégories Loge, Estrade et 1^{re} place pour la tournée 2021. Offre valable pour deux personnes maximum, cinq s'il s'agit de membres de la même famille. L'offre n'est pas cumulable avec d'autres réductions.

Commander: sur www.ate.ch/bonus ou auprès du Cirque Monti au 056 622 11 22.

Chasse au trésor culinaire

La nouvelle chasse au trésor culinaire vous emmène au cœur des parcs naturels suisses. Elle vous invite à résoudre de passionnantes devinettes, à savourer de délicieuses spécialités et à découvrir des producteurs et des productrices de la région. Vous prenez le temps qu'il vous faut, mais il vaut la peine de se mettre tôt en chemin pour pouvoir découvrir toutes les attractions et prendre le temps de s'accorder des pauses.

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

lors de l'achat d'un billet en ligne, vous bénéficiez d'une réduction de 20% sur les billets (Fr. 39.20 au lieu de Fr. 49.- pour les adultes et Fr. 24.- au lieu de Fr. 30.- pour les enfants). Le nombre de billets à prix réduit étant limité, il est conseillé de réserver tôt.

Commander:

sur www.savurando.ch avec le code-rabais correspondant à chaque parc: «VCS-NPF» pour le Parc naturel Pfyn-Finges (valable jusqu'au 16 octobre 2021), «VCS-BVM» pour la Biosfera du Val Müstair (valable jusqu'au 16 octobre 2021) et «VCS-GPE» pour le Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut (valable jusqu'au 31 octobre 2021). La carte de membre ATE doit être montrée sur place.

© Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut



Le sac à dos parfait

Pour votre prochaine randonnée, pour faire de l'escalade, de la course à pied ou du vélo, les sacs à dos d'Osprey sont tout indiqués. Les modèles Tempest 20 et Talon 22 sont aussi polyvalents que légers. Le design novateur de la plaque dorsale AirScape™ assure confort et bonne ventilation. Il répartit régulièrement le poids sur les hanches et positionne la charge près du corps. La longueur est ajustable, pour une forme parfaitement adaptée et un confort optimal. Avec leurs détails pratiques comme le compartiment extérieur pour poche d'hydratation, le dispositif de fixation pour bâtons de trekking et divers compartiments extensibles, ces sacs à dos sont tout simplement parfaits.

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

le sac à dos Talon pour homme présente un volume de 22 litres, le modèle Tempest pour femme un volume de 20 litres. Les deux modèles sont disponibles en plusieurs couleurs. Le code de réduction mag0821 vous permet de les obtenir au prix de Fr. 139.- au lieu de Fr. 169.-. L'offre est valable jusqu'au 30 septembre 2021 dans la limite des stocks disponibles et non cumulable.

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



Des vins uniques au monde



Depuis 1944, la famille Chanton cultive avec passion des cépages oubliés, dans une approche créative et courageuse. C'est désormais la troisième génération qui est à l'œuvre. À la cave, le travail artisanal des Chanton fait la part belle aux changements et à la simplicité. Des coupes ciblées, des fumures naturelles après analyse des sols et en quantités limi-

tées, du temps pour la maturation et la maîtrise des interactions entre le sol, le soleil et la lumière conduisent à une récolte harmonieuse.

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

le set de dégustation vous est proposé au prix spécial de Fr. 130.- (plus Fr. 15.- de frais de port et d'emballage). Il contient les vins suivants: Himbertscha (avec du plantscher; un ancien cépage que la famille Chanton est la seule à cultiver), Plantscher, Pinot Noir (au moins un an en barriques de chêne), Riesling feinherb (idéal pour l'apéritif), Heida (un classique de la région), Dieu de Viège Assemblage (parfait pour un apéritif en été).

Commander: par e-mail à l'adresse weine@chanton.ch ou par téléphone au 027 946 21 53. L'offre est valable jusqu'au 31 octobre 2021.

L'AG découverte pour un mois

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

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

profitez du prix spécial entre le 9 septembre et le 20 octobre 2021. Vous choisissez librement le premier jour de validité pendant cette période. L'offre est valable uniquement pour les personnes domiciliées en Suisse ou dans les pays voisins.

Commander: rendez-vous dans un point de vente des transports publics avec le bon disponible sur la couverture de ce numéro ainsi qu'une pièce d'identité officielle. Numéro d'article: 12947/code-rabais: «VCSG3».



Commandez l'Indicateur 2022

Après le grand succès rencontré par les précédentes éditions, l'Indicateur sera une nouvelle fois publié par l'ATE, la CITraP et Pro Bahn en édition limitée. L'horaire des transports publics sous forme imprimée est idéal pour planifier vos voyages en train, en bateau ou en téléphérique. Comme l'année dernière, l'Indicateur est disponible au format A5, réparti en deux volumes pratiques (Est et Ouest).

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

commandez l'Indicateur 2022 aujourd'hui – il vous sera envoyé à domicile à temps pour le changement d'horaire et au prix de Fr. 24.80 (+ Fr. 6.90 de frais de port).

Commander:

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



Guides de vélo



Pédaler le long des cours d'eau ou dans une forêt de pins, transpirer sur une route de montagne ou profiter du vent délicieusement rafraîchissant en redescendant d'un col: nos guides de vélo offrent un grand choix d'itinéraires pour les amoureux et amoureuses de la petite reine. Des profils de dénivellation détaillés, des cartes avec tous les itinéraires nationaux et régionaux balisés, des photos, des conseils et les possibilités de transporter son vélo en train, bus ou bateau permettent de planifier sa prochaine aventure dans les détails. Que vous vous déplaçiez au guidon d'un vélo, d'un VTT ou d'un vélo électrique, vous trouverez le guide qu'il vous faut dans notre assortiment. En prime, vous pourrez le glisser aisément dans votre sac à dos pour l'avoir toujours sous la main. Découvrez maintenant les plus beaux itinéraires en Suisse, en Europe ou dans le monde entier.

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

le code mag0821 vous permet de profiter de 20% de réduction sur tous les guides de vélo de l'ATE. L'offre est valable jusqu'au 30 septembre 2021 dans la limite des stocks disponibles et non cumulable.

Commander:

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

À pied à l'école avec Globi

Le chemin de l'école est passionnant et riche d'enseignements. Dans le livre «Globi aide la police», le drôle d'oiseau raconte ses nombreuses aventures sur le chemin de l'école. Surtout, il donne de précieux conseils à ses lecteurs et lectrices – comment traverser sur un passage piéton ou se vêtir dans l'obscurité pour rester visible dans le trafic, par exemple.

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

profitez des conseils de Globi et commandez le livre «Globi aide la police» avec une réduction de 30%. Offre valable jusqu'au 31 décembre 2021.

Commander:

sur www.globi.ch avec le code «synpSK2928».



VACANCES EN SUISSE

Goms (Münster VS) appt. 2 pièces. Près du centre et des circuits de ski de fonds. www.galmi.obergoms.ch
katharina.fehr@bluewin.ch

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

Magnifique chalet Val d'hérens VS. Terrasse, jardin, vue, calme, confort 2-6 pers. Paradis de la randonnée. Loc semaine 076 373 83 10

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

Célibataire, sérieux et soigneux **cherche chalet ou maison isolé** avec cachet calme, dans **Alpes ou Jura S.-Romande**, pour tout le mois de juin 2022, 2 ou 3 chambres, séjour, Wi-fi, luc.chapuis@bluewin.ch

Bassecourt/JU, joli appartement, chambre double, salon, cuisine. Calme et centré. Fr. 400.-/semaine, nettoyage compris. Tél. 032 426.62.20

Au milieu de la station thermale de haute altitude de Davos-Wiesen : Appartement ensoleillé de 2 1/2 pièces avec balcon, facile d'accès par les transports publics, parking souterrain, commerces à proximité, claudiknecht@gmail.com

Vacances dans le **Val Onsernone** - Randonnée dans les forêts colorées de mélèzes. **Deux maisons rustiques** à louer dans un hameau sans voiture www.mosogno-sotto.ch

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



Montagne, lac ou neige!

Interlaken pour les familles simples et les adultes restés jeunes, à pd CHF 33 p/p. Sont inclus la nuitée, le petit-déjeuner, l'accès WiFi et la cuisine d'hôtes.

33% de réduction sur les chambres familiales, doubles et à plusieurs lits avec le code «VCS21»!

www.villa.ch

VACANCES À L'ETRANGER

Bourgogne, tout près de Cluny et de Taizé, à 300 m. de la Voie Verte (73 km de piste cyclable entre Mâcon et Châlon-sur-Saône). 3 gîtes-appartements récemment créés dans un moulin rénové. Cuisine, espace, tout confort. Très tranquille, jardin/terrasse. Tél. 0033 673 18 34 31. Description complète: www.moulindeemerze.fr

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

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

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

Camargue, Le Grau du Roi, app. de 4 pièces, avec vue panoramique sur la mer ouverte, directement à la plage. Libre à partir du 23.10.21; Nov-Mars 900.-/mois. che8620@bluewin.ch. wif. www.negresco-camargue.ch

Nous cherchons à louer pour les mois de novembre/ décembre 21 - mars 22 une maison ou un appartement de vacances en Provence (par exemple le Luberon ou un endroit avec une vue sur la mer), avec 2-3 chambres, chauffage, WLAN et accessible en TGV en max. 1 heure en voiture kontakt@mariannehassenstein.ch et schreiben@christineloriol.ch

Normandie (Eure): 5 h de TGV depuis la Suisse, près du Bec-Hellouin, de Rouen, mer à Honfleur et Deauville 30 m, aux deux Etangs, 2 chbres d'hôtes au milieu d'une nature intacte, gîte 2-7 pers., dès l'été 2022, descr. cont. www.auxdeuxetangs.com

LOGEMENT

Ligurie / Arnasco: A vendre maison double dans les oliviers, charme, très belle vue, 10kms de mer. CHF 250'000, détails : nicole.grivat@vonet.ch

Profitez à double

10 % sur de nombreuses assurances complémentaires plus 6 mois de primes offerts.

Changer de caisse-maladie: kpt.ch/ate

kpt: la caisse maladie avec un plus



Sommeil apaisé grâce au 30 km/h de nuit

La Municipalité de Lausanne le voulait depuis plusieurs années. Après une validation finale au Tribunal cantonal, elle l'a fait: dès cet automne, elle déploiera une limitation à 30 kilomètres à l'heure entre 22h à 6h dans plus de 100 rues.



Une longue phase de test a précédé la décision finale de la ville de Lausanne de limiter la vitesse dans ses rues pendant la nuit. Des essais ont d'abord été menés dans certaines rues lausannoises, permettant de mesurer la différence de bruit constatée et de recueillir le ressenti des riveraines et riverains.

Afin de respecter le critère donné par l'État de Vaud, la mise en place du 30 kilomètres à l'heure de nuit a été précédée d'études d'assainissement du bruit routier. Les zones touchées par un dépassement de la valeur limite d'immissions doivent par ailleurs compter au moins 200 habitant-es au kilomètre. Quelques exceptions sont pré-

vues, qui permettent notamment d'assurer la cohérence du réseau.

Une forte diminution de bruit

Les résultats ont été largement positifs. Les deux zones de test ont montré une baisse du bruit de l'ordre de 1,9 à 4 décibels (2,7 décibels en moyenne) et une réduction des niveaux sonores de pointe de 4 décibels. 60% des riverain-es ont constaté une atténuation légère à nette du bruit, et 87% y sont favorables. À l'échelle de la ville, la généralisation de la mesure est soutenue par près de deux tiers de la population.

Sur la route, le respect de la limitation à 30 kilomètres à l'heure de nuit s'est amélioré au fur et à mesure de l'avancée de l'expérience, preuve que les usager-es s'y habituent. Enfin, le comportement des automobilistes a lui aussi évolué positivement; on a constaté une meilleure anticipation des démarrages et des freinages, contribuant également à une baisse du bruit.

Les conséquences du bruit

Une vingtaine de médecins avaient, en 2020, appelé à une réduction du bruit afin de préserver la santé de la population. Avec des soutiens politiques et de la part de spécialistes du sommeil, il était question d'infor-

mer sur les graves conséquences du bruit sur le sommeil, qui provoque des problèmes de santé à court, moyen et long terme, même si l'on ne s'en rend pas directement compte.

Il est donc urgent d'agir afin d'apaiser la ville, mais aussi améliorer la sécurité des piéton-nes et des cyclistes dans l'espace public. Un intérêt de santé publique et de sécurité routière qui a fait mouche auprès de la population lausannoise comme des autorités politiques.

Et après?

Il est temps pour les villes vaudaises de suivre l'élan initié à Lausanne. Pour cela, les législatifs et exécutifs des communes doivent prévoir des stratégies d'assainissement du bruit incluant un objectif rapide pour la mise en place de zones à 30 kilomètres à l'heure de nuit. Au-delà du canton, cette victoire pour une mobilité plus apaisée inspire les autres grandes villes

suisses, qui disposent désormais d'une voie ouverte pour la mise en place d'une mesure similaire.

L'exemple lausannois doit permettre de prendre conscience des bienfaits des baisses de vitesse en général. Le village de Grandson a réussi tout récemment à introduire une zone 30 sur une route de transit en traversée de localité. Ces victoires montrent que nous sommes prêt-es pour le changement. La baisse du bruit, l'élargissement des espaces publics, l'amélioration des infrastructures pour piéton-nes et vélos, la vie de quartier et la baisse de la pollution de l'air sont quelques-unes des conséquences positives de ces mesures. Enfin, rappelons que rouler à 30 ou 50 kilomètres à l'heure dans les espaces urbanisés ne change presque rien sur la durée du trajet. Pourquoi donc se presser?

Romain Pilloud
Secrétaire, ATE Vaud

Agenda de l'ATE Vaud: Bourses aux vélos d'occasion

- Samedi 11 septembre 2021, de 9h à 12h15: Cour du Collège des Mousquetaires, La Tour-de-Peilz
 - Jeudi 30 septembre de 12h30 à 18h30: Université de Lausanne (lieu exact à venir)
 - Samedi 2 octobre de 9h00 à 12h15: Parc de Milan, Lausanne
- Informations: www.ate-vaud.ch/activites-regionales/agenda

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 079 559 10 40

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 079 788 56 25

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 472 72 39

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

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

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



© André Kneer / Genève

Neuchâtel



En novembre 2020, un trolleybus des TPF avait fait une course d'essai sur l'avenue Léopold-Robert à La Chaux-de-Fonds.

Renouvellement de flotte: transN opte pour les trolleybus à batteries

Le canton de Neuchâtel a choisi de renouveler sa flotte de bus thermiques et de trolleybus à plancher bas avec 30 trolleybus à batteries. C'est une grande nouvelle puisqu'elle signifie le retour des trolleybus à La Chaux-de-Fonds.

Grâce aux innovations technologiques, les nouveaux trolleybus à batterie peuvent fonctionner sur des tronçons non électrifiés. C'est par exemple le cas de la Place de la Gare et de secteurs des lignes 304 et 302, à La Chaux-de-Fonds. Le choix de ce type de véhicules permettra de valoriser les réseaux de lignes aériennes existants en ville de Neuchâtel et de

La Chaux-de-Fonds et d'éviter des investissements dans de nouvelles infrastructures de recharge des batteries sur le réseau.

Dans le cadre de ce dossier, l'ATE Neuchâtel s'était opposée au démantèlement des lignes aériennes sur des tronçons des lignes 304 et 302, prévu dans les projets de réaménagement de la rue Coullery et de la route can-

tonale 1320. Ces oppositions ont permis de revoir les projets et de finalement maintenir ces lignes aériennes. Au vu des avancées technologiques et des capacités des batteries, le démantèlement de certains tronçons de lignes aériennes pourra avoir lieu dans le futur, quand ces dernières seront trop usées. Cette décision devra cependant être mûrement

réfléchie, afin de conserver au maximum la souplesse d'exploitation du réseau en cas de travaux et de manifestations.

L'appel d'offres a été lancé au mois de juillet. L'ATE Neuchâtel attend désormais de savoir quelle entreprise le remportera.

Marie-Claire Pétremand
Membre du comité, ATE Neuchâtel

Une assemblée générale dynamique

Malgré la distance physique, l'ambiance était constructive le 19 mai dernier, lors de l'assemblée générale de la section haut-valaisanne de l'ATE. En visioconférence, les participantes et participants ont échangé de nombreuses idées et ont parlé de l'avenir de la section.



© mad

Membre de l'ATE Valais depuis de nombreuses années, Beat Schumacher a rejoint le comité.

L'assemblée générale de l'ATE Haut-Valais était l'occasion de renouveler le comité et d'y accueillir Beat Schumacher, sous les applaudissements des membres.

Natif de Genève, Beat vit depuis de nombreuses années dans le Haut-Valais. Il fait partie des plus anciennes membres de l'ATE Haut-Valais. Durant son parcours professionnel de pilote de locomotive aux CFF, Beat Schumacher a acquis une solide expérience dans les transports publics. Il est engagé politiquement et se bat pour les enjeux sociaux et environnementaux. À ses côtés, Rachel Blatter, Régis Chanton, Brigitte Wolf, Jannick Badoux, Jean-François

Fornet et Céline Lugon ont été réélus à l'unanimité.

Outre les ajustements des statuts de la section, les participantes et participants ont discuté des priorités de l'ATE Haut-Valais en 2021. Cette année, la section s'est particulièrement engagée pour les actions menées en faveur de la loi CO₂, le projet du funiculaire Sierre-Crans Montana SMC avec la suppression de trois arrêts, l'opposition contre les places de parking sur

l'autoroute près de la station-service Steineja/Rarogne et la récolte de signatures en faveur de l'initiative cantonale vélo. La consultation de la loi cantonale sur les transports publics (LTP) occupera également le comité de l'ATE Haut-Valais dans les prochains mois. Enfin, une attention particulière sera portée au recrutement de nouvelles personnes.

Sonja Oesch
ATE Haut-Valais

Valais





Berne

GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Après la fin de 'axe ouest: avancer avec les mesures anti-bruit!

Jusqu'ici, à Bienne, les mesures de modération du trafic routier et de promotion de la mobilité douce et des TP ont été retardées sous prétexte qu'il fallait donner la priorité au contournement de la ville par l'autoroute A5. Comparée à nombre de villes, Bienne a ainsi accumulé un important retard. Il en va de même au niveau de la lutte contre le bruit, puisqu'elle est, selon l'Office cantonal des ponts et chaussées, la ville la plus en retard du canton.

L'abandon du projet de contournement par l'axe ouest permet à présent d'agir. Le Conseil municipal – l'exécutif

de la ville – a décidé à cet effet de réactualiser le cadastre de la pollution sonore. Le cadastre actuel se base sur des chiffres du trafic routier de 2007. Dans l'interval, l'axe est de l'A5 a été mis en service et on sait que l'axe ouest est abandonné. Le processus de réactualisation devrait s'achever fin 2021.

Le Conseil municipal entend ainsi intégrer systématiquement la lutte contre le bruit dans les projets de transport et d'infrastructures routière de la ville de Bienne. Les mesures agissant à la source, telles que les limitations de vitesse, auront la priorité.

L'ATE se réjouit que la ville se décide enfin à exécuter le mandat donné par la Confédération de protéger la population contre les nuisances sonores. Mais les actes doivent suivre. Remodeler les axes nord et sud à titre de mesure d'accompagnement à l'axe est en sera la prochaine étape. Le canton doit lui aussi faire face à

ses obligations: faire passer la limitation de vitesse de 60 à 50 kilomètres à l'heure sur la route de Berne (route cantonale) serait rapidement réalisable. L'ATE suit le dossier.

Urs Scheuss
Membre du comité,
Groupe régional Bienne

Agenda

Nos prochaines réunions du comité auront lieu les mercredis 13 octobre et 8 décembre 2021 au «Störchuchi» à la rue d'Aarberg 91, à Bienne et sont, comme d'habitude, ouvertes au public.



Genève

Léman Express: un bilan nécessaire après 18 mois

C'était presque un autre monde, mais il y a de ça un peu plus de 18 mois, le Léman Express entrait en fonction. Un changement majeur pour la mobilité à Genève, arrivé dans le contexte particulier de la pandémie. L'ATE fait le bilan de cette infrastructure et des améliorations encore nécessaires.



© CFF

Pour effectuer ce bilan, l'ATE a réalisé un sondage auprès de plus de 350 personnes, complété par plusieurs visites de terrain. Les résultats sont clairs: le Léman Express est salué pour son apport à la mobilité durable de Genève. C'est une nouvelle façon de se déplacer et une refonte du système de transports publics qui donne un sens au terme «agglomération». Ses cadences et fréquences performantes sont une clé pour favoriser un report modal.

Encore des progrès

Les aménagements des gares sont par contre souvent critiqués. On relève notamment le manque de signalétique pour s'orienter dans et autour de la gare, l'accessibilité lacunaire pour les personnes

Inauguré en décembre 2019, le Léman Express est un trait d'union entre la Suisse et la France.

à mobilité réduite ou les équipements dans les gares, jugés peu attractifs.

Alors qu'on avait rêvé ces gares comme des véritables quartiers où il fait bon flâner, la réalité est autre. On ne fait qu'y passer, car aucun intérêt n'invite à rester. Ce point est vraiment regrettable dans la mesure où tous aménagements ont bénéficié de grandes réflexions urbanistiques.

Cela démontre aussi la faible prise en compte des usagers et usagères dans la création des gares et de leurs alentours. L'ATE Genève, qui avait apporté de nombreuses suggestions, ne cache pas sa déception et considère qu'il s'agit d'une occasion manquée.

Un futur à dessiner

L'ATE Genève a produit des fiches récapitulatives et illustrées met-

tant en évidence les points à améliorer pour chaque gare. Elle les présentera aux autorités prochainement et espère être entendue. Le bilan et ses commentaires proposeront également des pistes pour la création et la réfection d'autres gares, que ce soit à Genève ou ailleurs – en souhaitant que le mot d'ordre soit «les usagères et usagers d'abord» plus que des questions seulement d'exploitation. Les gares

doivent être envisagées comme objet urbanistique à part entière; c'est une nécessité pour qu'elles s'intègrent dans leurs villes.

L'entier du bilan ainsi que les réponses aux questions du sondage se trouvent sur le site de l'ATE Genève, www.ate-ge.ch.

Alice Genoud

Coordinatrice, ATE Genève

Soutien à la promotion du vélo



Jura

Avec le soutien des sections jurassiennes de l'ATE et de Pro Velo, l'Agglomération de Delémont lance la campagne «À bicyclette, c'est chouette!». Le but est d'inciter la population à utiliser au quotidien le vélo, pas seulement pour les loisirs.

L'offre de transports alternatifs à la voiture est une condition nécessaire à la réalisation d'une mobilité durable, mais cela ne suffit pas à déclencher un changement dans les habitudes. Il est indispensable d'informer sur les offres existantes et de donner envie. C'est dans cette optique qu'est lancée la campagne «À bicyclette, c'est chouette!».

Cette campagne de sensibilisation se déroulera en deux phases. Dans un premier temps, les habitantes et habitants ont reçu un tous-ménages avec une carte et les temps de parcours entre les différentes localités de l'agglomération et Delémont.

On y apprend notamment qu'il faut moins de dix minutes pour rejoindre la gare de la capitale jurassienne depuis les principales localités de la couronne, comme Courroux, Courcelon, Vicques, Courrendlin, Rossemaison, Courtételle, Develier et Soyhières. Les avantages de l'utilisation du vélo sont aussi mis en évidence, comme le fait qu'en ville il n'existe pas de moyen de transport plus rapide – «Pour les trajets de moins de 5 kilomètres, il est même imbattable!», précise la documentation. Depuis le mois d'août, la deuxième phase de la campagne s'est déployée notamment dans

les écoles avec des actions de sensibilisation.

Que des avantages

Une pratique quotidienne du vélo a de nombreux bienfaits, non seulement sur la santé et l'environnement, mais aussi sur le porte-monnaie; une distance quotidienne moyenne de 7 kilomètres à bicyclette permet d'économiser annuellement 1150 francs par rapport à l'utilisation de la voiture. Cela résonne avec les analyses sur le refus de la loi sur le CO₂.

Le vélo est un excellent moyen pour transporter des marchandises pas trop lourdes sur des courtes distances. «À Berne, on utilise beaucoup le vélo cargo, avec des coûts d'exploitation très compétitifs et des temps de parcours très bas, souligne Vincent Chapuis, secrétaire général de l'ATE Jura. Delémont, par sa taille, se prête très bien à l'uti-

lisation de ce moyen de transport.» Pour donner la chance aux commerces, aux entreprises, aux artisans-es et à chacune et chacun de se rendre compte de la praticité de ce véhicule, l'ATE Jura leur met à disposition un vélo cargo, le temps de la campagne de sensibilisation.

Jean-Marc Comment
Président, ATE Jura



L'ATE Jura soutient la campagne pour le vélo lancée à Delémont.

Assemblée générale

L'assemblée générale 2021 de l'ATE Jura a eu lieu le vendredi 11 juin 2021 à la salle de l'Hôtel de Ville de Saignelégier. Après la partie statutaire, la nouvelle coordinatrice jurassienne Anaïs Gunsch-Donzé a présenté le Pedibus, et Paola Nagel Petrucci, du bureau romand de l'ATE, le concept du vélobus. Une discussion a ensuite eu lieu sur la situation des pistes cyclables dans les Franches-Montagnes avec des membres de cette région. Il a été décidé de profiter de la semaine de la mobilité du 13 au 18 septembre 2021 pour faire un trajet collectif à vélo sur la route cantonale dans la région du Cerneux-Veusil et des Breuleux.

ate boutique



M
men

W
women

Schöffel

Anorak Schöffel Rotterdam | 379.-

Le manteau Rotterdam ne convainc pas seulement visuellement, mais offre une protection fiable contre le vent et la pluie. Respirant, il est doublé de matériau bouclé douillet, gage d'un confort inégalé.

MEN tailles: 48-56
15963 green | 15963 black

WOMEN tailles: 36-44
14887 ballad blue | 14887 moonlit ocean



M
men

W
women

VAUDE

Vêtements de pluie Vaude Luminum II | dès 139.-

Les vêtements respirants & constitués de 2 couches assurent une protection permanente contre les intempéries ainsi qu'une visibilité de tous les côtés, grâce à des éléments réfléchissants de taille généreuse.

WOMEN tailles: 36-42
Veste: 15871 bright green
Pantalon: 15872 black

MEN tailles: S-XL
Veste: 15873 bright green
Pantalon: 15874 black



BasicNature bêche Survival 10 en 1 | 69.90

La pelle est un outil pratique lors des trekkings de haut vol et la qualité des matériaux utilisés fait de cette bêche pliable un accessoire aussi pratique que robuste.

13274 BasicNature Survival 10 en 1

20% de rabais sur tous les sacsques Ortlieb

Action valable jusqu'au 4 octobre 2021. Non cumulable avec d'autres offres.

ORTLIEB WATERPROOF Code-rabais: mag0421

Pratique pour le prochain tour à vélo de plusieurs jours ou pour faire des courses en ville: les sacsques de vélo et sacs à dos étanches d'Ortlieb sont quasi indispensables pour tous ceux qui transportent souvent des bagages sur leur vélo. Une qualité de premier ordre venue tout droit d'Allemagne.



MSR Dynalock Ascent Carbon | 179.-

Bâtons de randonnée en carbone assurant une stabilité maximale pour un poids minime. Pour randonnées en raquettes, voyages hivernaux et aventures d'extérieur.

13365002 100-120 cm | 13365001 120-140 cm

Action casque cycliste 2021: 20% de rabais sur tous les casques cyclistes avec code-rabais: mag0420

Action valable jusqu'au 4 octobre 2021. Non cumulable avec d'autres offres.



Sac à dos Deuter Gröden 32 | 103.20 au lieu de 129.-

Sac à dos Deuter Gröden 32, ou la renaissance d'un classique! Avec des fonctions bien conçues, un système de portage moderne et un look élégant qui rappelle le bon vieux temps, il séduit forcément.

15347 lapis-navy | 15347 graphite-navy | 15347 lava-navy



20% de rabais sur BBQ-Toro Dutch Oven

Le Dutch Oven permet de cuire, griller, mijoter, frire, étuver et rôtir partout. Qu'il s'agisse d'un foyer, d'un barbecue ou d'un feu de camp: avec ce chaudron en fonte utilisable de mille manières, les repas promettent d'être un vrai régal.

Dutch Oven BBQ-Toro sur pieds

16162 4.2 litres | 51.90 au lieu de 64.90 | 16162 9 litres | 75.90 au lieu de 94.90
16162 7.3 litres | 67.90 au lieu de 84.90 | 16162 13.6 litres | 87.90 au lieu de 109.90

Dutch Oven Pan BBQ-Toro

16163 3 litres | 43.90 au lieu de 54.90
16163 10.8 litres | 63.90 au lieu de 79.90



M
men

Icebreaker Tech Lite SS Crewe & Tech Lite II Shirts | dès 85.90

Les t-shirts confortables et décontractés en laine mérinos d'Icebreaker maintiennent un climat frais et rafraîchissant, même lors d'activités intenses. La laine mérinos n'a pas d'odeur et sèche rapidement, ce qui la rend idéale en voyage.

MEN tailles: S-2XL

Tech Lite SS Crewe | 85.90
12477 flint | 12477 black

MEN tailles: S-XL

Tech Lite II SS | 89.90
16103 espresso | 16103 loden



icebreaker
Move to natural

Icebreaker Quantum III LS Zip Hood | 205.90

Le pull-over à capuche et manches longues zippé Quantum III est une veste isolante élastique en laine mérinos hautement technique d'Icebreaker. Elle contribue à réguler la température corporelle, ce qui en fait une compagne idéale en haute montagne.

WOMEN tailles: XS-XL

16094 sage
16094 arctic blue

MEN tailles: S-XL

16104 royal navy
16104 loden



Icebreaker Zone Knit LS Zip Hood | 345.90

La veste à capuche zippée et isolante ZoneKnit™ d'Icebreaker convient à merveille pour faire du ski, partir en randonnée ou vivre d'autres aventures actives exigeant une grande liberté de mouvement. Les éléments matelassés au niveau de la poitrine et dans la capuche tiennent chaud là où c'est nécessaire.

WOMEN tailles: XS-XL

16084 espresso
16084 black

MEN tailles: S-XL

16109 espresso
16109 black



W
women

M
men

Ortovox 185 Merino Logo Spray | 119.90

Le pull à manches longues polyvalent et confortable en laine mérinos Merino Logo Spray est parfait pour toutes les aventures athlétiques en montagne. La laine mérinos très douce, agréable sur la peau, possède d'excellentes propriétés de régulation de la température et de l'humidité qui la rendent idéale pour le sport d'endurance.

WOMEN tailles: S-XL

15900 dark wine
15900 blush

MEN tailles: S-XL

15901 clay orange
15901 petrol blue



W
women

M
men

Pantalon H-S Norton | 89.-

Le pantalon de randonnée et de trekking entièrement stretch Norton isole à merveille, n'a pas son pareil pour gérer l'humidité et se porte en automne, en hiver et au printemps. La matière hydrofuge et coupe-vent en fait un modèle idéalement polyvalent.

WOMEN tailles: 34-46

16202 graphite

MEN tailles: 46-58

16200 graphite



W
women

M
men

Pantalon hajk Outdoor Pants | 99.-

Le pantalon de trekking hajk est à la fois résistant à l'usure et durable, ce qui en fait un vêtement indispensable pour tous ceux qui passent beaucoup de temps dans la nature. Deux poches devant, une poche derrière et une poche zippée à merveille ce modèle.

WOMEN tailles: 36-44

11902 dark grey

MEN tailles: 46-56

11903 dark grey



W M
women&men

SCARPA

Chaussure multisport Scarpa Mojito GTX | 199.-

La chaussure Scarpa Mojito GTX en daim tout en finesse est parfaite au quotidien. Avec sa semelle Vibram en caoutchouc robuste, elle permet d'avancer de pied ferme.

WOMEN pointures: 36-42
13800 shark | **13800** black

MEN pointures: 40-47
13801 shark | **13801** black



W
women

M
men

(AKU)

Chaussure Aku Bellamont III Suede GTX | 209.-

La chaussure robuste Bellamont III d'Aku est étanche et respirante grâce à sa membrane en Gore-Tex. La semelle extérieure Vibram assure une bonne accroche, quelle que soit la nature du terrain.

WOMEN pointures: 37-41.5
15838 violet-gris

MEN pointures: 41-46.5
15837 bleu-noir



Rohner
advanced socks

Chaussettes Rohner fibre light | dès 19.90

Rembourrées, antidérapantes, ces chaussettes protègent les pieds des blessures et créent un climat optimal. Les fibres bien tolérées par la peau évacuent l'humidité, agissent contre les bactéries et sont antistatiques. Pointures: 36-38 / 39-41 / 42-44 / 44-46

Short: **16243** black | **16243** blue denim | **16243** anthracite | **19.90**
Haut: **16244** black | **16244** blue denim | **16244** anthracite | **24.90**



Et si on prenait l'apéro à Sienne?

Textes et photos: Urs Geiser

Dans l'édition 1/2021, nous vous contions la bourgade de Radda in Chianti et d'exquises randonnées aux alentours. Il ne faut pas manquer d'évoquer aussi Volpaia, Vertine, Gaiole et Greve – ainsi qu'un savant mélange de nature toscane sauvage et de patrimoine de l'UNESCO.

En nous montrant notre chambre, les yeux de Giovannino pétillent de malice lorsqu'il nous remet «l'Informativa», la feuille contenant les directives sanitaires relatives à la pandémie. «Vous avez un quart d'heure pour tout mémoriser, ensuite, je vous questionnerai.» Déjà, l'octogénaire refait la navette entre cuisine et terrasse, en portant correctement le masque et sans s'en plaindre. Ici, dans cette région pourtant durement touchée, les gens semblent prendre les choses avec davantage de philosophie.

«Dictature et atteinte aux libertés?» – malgré les lamentations sur le dysfonctionnement de l'État, de Milan à Palerme, un sens profond de l'esprit de communauté fait écho à la solidarité institutionnalisée envers les plus vulnérables.

Cordialité et humour malgré tout sont des qualités que se partagent aussi les enfants de Giovannino, Monica et David, qui ont fait de la «Bottega» qui porte son nom un bistrot que tant les locaux que les touristes apprécient. Espérons que ce petit

commerce saura aussi résister aux deuxième et troisième vagues de la pandémie. Notre logis sans chichi est très agréable. En passant devant la mairie, nous constatons avec étonnement que cette localité campagnarde fait partie de la Toscane, bien que très en marge du célèbre «bastion rouge». Ici, lors des dernières élections régionales, l'alliance de gauche y a battu la droite avec une avance de 3%. En Suisse, de telles contrées seraient largement en mains de l'UDC ou du «Centre».



En Toscane, nature et culture s'unissent pour créer de véritables œuvres d'art.

Pour des photos de paysages parfaites

Dans notre précédent récit de voyage, nous proposons de s'aventurer au sud de Radda. Cette fois-ci, nous nous tournons vers l'ouest ou, plus précisément, vers le domaine de Vistarenni. Sur les flancs de la colline où trône la somptueuse villa s'étendent les rangées de vignes dans une parfaite symétrie. C'est aussi l'endroit idéal pour photographier avantageusement Radda dans son décor de collines du Chianti. Les romantiques attendront la lumière tamisée du soir. Le chemin qui y mène – codé D02 sur la carte – passe par une forêt mixte verdoyante que les oiseaux transforment en salle d'opéra: parmi la bonne douzaine de chants, nous parvenons tout juste à en identifier cinq ou six. À noter que nous ne sommes pas loin du territoire du rossignol.

Nous espérons que le sympathique bar du château de Vertine est à nouveau ouvert. Depuis Vistarenni, on peut atteindre ce hameau soigneusement rénové en une heure en passant par S. Donato in Perano. On longe alors une nouvelle vigne «en chantier» avant de redescendre sur la route pour reprendre le chemin piéton 32 que nous avons emprunté depuis Vistarenni. Sur l'autre versant de la vallée, il monte en pente douce jusqu'à Valimaggio où nous retrouvons l'itinéraire du guide de randonnée. Sans le détour vers Vertine, le temps de parcours est de trois bonnes heures.

Servis par David, les spaghettis rondouillards «Pici all'Aglione» apaisent notre faim.

La sauce consiste essentiellement en un ail du Val di Chiana près de Montepulciano, ennobli du label «slow food»: inégalable en simplicité et davantage encore en goût et en qualité. Au niveau des sites culturels et des œuvres d'art, le Chianti ne peut guère rivaliser avec Florence et ses environs, mais il en va autrement de sa cuisine.

Encore mieux à vélo

En avril 2019, l'hebdomadaire «Chianti sette» titrait «Marche des 400 pour une agriculture sans pesticides». Affrontant une piètre météo, un courageux cortège a marché de Radda à Gaiole pour manifester contre la contamination des sols et de l'eau. Selon les chiffres officiels cités dans l'article en question, pas moins de 37% des surfaces agricoles sont déjà exploitées de façon biologique. Et le vin bio a le vent en poupe. Le meilleur que nous ayons goûté – un millésime 2015 – nous a été servi dans le bar à vin Porciatti, dans les anciens remparts à l'entrée de la via Roma.

Pour une visite de Gaiole – d'où provenait ce fameux cru – ou encore des sites environnants comme le Castello di Meleto ou l'abbaye de Coltibuono, nous vous recommandons de louer un vélo électrique. Idem pour Greve et son époustouflante place du marché triangulaire. Trop peu d'ombre ou trop d'asphalte, voire les deux à la fois, n'encourage pas vraiment la randonnée entre Radda et le chef-lieu de Chianti alors que de pédaler sur les «Strade bianche» est un vrai plaisir. Les



Contrastes sur la randonnée de Radda à San Sano: ici, le cadre isolé du domaine de Galenda, là le terrain de football cisailé par un robot appartenant à une villa moins photogénique.





Un cadeau pour les générations futures

Par un legs à l'ATE, vous prolongez votre engagement pour l'environnement au-delà de votre vie terrestre. Prenez rendez-vous pour un entretien.

Je vous conseillerai volontiers.

Anders Gautschi

Directeur

Davantage d'informations

– par téléphone au 031 328 58 58 ou

– à l'adresse www.ate.ch/legs

Pour une mobilité
d'avenir



routes calcaires pavées de la région sont également le théâtre de courses cyclistes célèbres.

L'e-bike permet d'atteindre rapidement ce petit bijou de bourg médiéval qu'est Volpaia où notre guide de randonnées «Rother» propose deux itinéraires en boucle. Sur celui qui passe par Monte S. Michele, la plus haute colline du Chianti, nous voulions tester «à la montée» la descente, avant de nous diriger vers Greve. Et sans le vouloir, nous avons trouvé un troisième itinéraire non balisé, une sorte de «Direttissima» (marqué en blanc sur la carte de randonnée). Notre récompense a été une mer de genêts et de bruyères en fleurs et des rencontres avec des sangliers – une fois même de très près.

S'il y a un bus...

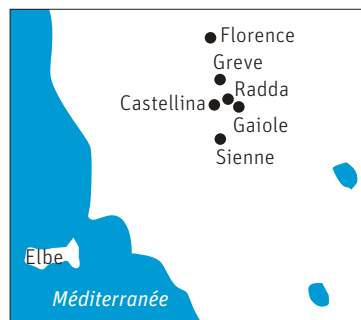
Nous avions, depuis longtemps, l'intention de poursuivre notre périple jusqu'à S. Sano (voir le numéro 1/2021): de S. Polo in Rosso, de larges lacets nous mènent dans la vallée de l'Arbia, jusqu'aux ruines d'un moulin. Nous traversons une plaine alluviale pendant une bonne dizaine de minutes, puis un chemin forestier bifurque à gauche à angle droit (la flèche orange «Rientro» indique la direction de Dievole et Vagliagli). Un peu pierreuse et glissant au début, notre sentier devient très vite plus agréable. Un quart d'heure plus loin, la bifurcation marquée sur la gauche mène à Ama, autre itinéraire recommandé. Notre route prend à travers un splendide maquis, qui nous fait perdre le nord. Bruissements, froufrous et gazouillis nous entourent dans l'air chatoyant de la Méditerranée.

Plus loin, un domaine pompeux flanqué d'un pavillon avec une alignée d'engins de fitness nous provoque un choc culturel. Un robot-tondeuse fait des rondes inutiles sur un terrain de football. Nous nous ignorons mutuellement et poursuivons vers S. Sano pour visiter l'osteria rustique «Grotta della Rana» et son bar à vin attenant. Le sanglier, les légumes et le vin y ont bonne place. La «sélection de fromages», pas bon marché, se limite à quatre morceaux de pecorino identiques – probablement un effet de la pandémie.

Pour le retour (trois bonnes heures, contre trois heures et demie à l'aller), on prend d'abord la direction de Lecchi avant de tourner à gauche sur le chemin qui longe la crête de la colline et ses nombreux plissements. Il offre maints panoramas sur un paysage toscane typique. Après Ama, il rejoint la route

que nous avons empruntée la fois précédente. Mais nous craquons: peu après 15h00, un bus part de S. Sano pour Sienna. Là, avant le dernier bus pour Radda, nous aurons du temps pour faire des achats, une balade en ville, prendre l'apéro et trouver un hôtel pour la nuit avant le voyage du retour. Il serait dommage de s'en priver, tant la beauté de cette ville est sans égale.

Urs Geiser est le rédacteur des pages régionales du Magazine ATE et n'exclut pas de retourner sillonner la Toscane, pourquoi pas avec une Fiat Cinquecento ou une vespa électriques.



Informations pratiques

- Voir l'édition 1/2021.
- Un bon tuyau: apéro-snack au bar/gelateria Lo Sdrucchiolo, Via XX Settembre.
- Location de vélos: plusieurs sites internet ou sur place à Radda (Chianti Live, Via Roma 12)



Non, ce n'est pas l'un des sangliers débusqués lors de l'ascension du Monte San Michele (photo de gauche) devant la charcuterie de Greve.



Plage urbaine: un scandale social

Texte et photos: Dres Balmer

Pourquoi trouve-t-on si peu de Suisses et de Suissesses sur la côte belge? En voulant le savoir, le Magazine ATE a découvert une étonnante destination.

En sortant de la gare d'Ostende, nous achetons un forfait de transport pour trois jours: l'aventure débute. Le tram «DE LIJN» s'ébranle en vrombissant, et s'élance dans un panorama routier digne d'une métropole. Il longe des casinos, des palaces, des immeubles élevés et des terrains de sport, oblique à gauche et accélère à mesure que s'ouvre l'horizon. Le nez pressé contre la vitre, nous avalons le paysage des yeux. Ostende est derrière nous, le conducteur met les gaz, et voilà que le tram brinquebale pardessus les voies. Nous croyons voler. À droite, la plage descend jusqu'à la mer, des gens s'y promènent pieds nus, des chiens s'ébrouent dans le vent, les têtes des

baigneurs et des baigneuses oscillent dans les vagues. Le tram file en direction du soleil couchant.

Avec «DE LIJN» (la ligne), l'objectif n'est pas la destination, mais le voyage. Le décor est transfiguré. On descend du tram, on parcourt un tronçon à pied, et on remonte. Goûtant ce plaisir exotique, le visiteur n'en oublie que mieux des canons de l'esthétique touristique. Bien qu'il existe quelques dunes protégées entre Het Zwin et Coxyde en passant par Nieuport, la côte est largement et densément construite.

Ce panorama urbain est dominé par les verticales industrielles de l'industrie du tourisme. Certaines personnes en visite ici pour

la première fois le trouvent tout bonnement hideux. Dans les faits, ce chaos architectural n'a rien d'idyllique, l'image du train fantôme n'est pas toujours loin. Mais peu à peu, cet appareillage de nature et de culture inspire de surprenantes réflexions.

Un air du large qui profite

Jusqu'au 19^e siècle, il n'y avait là que la mer du Nord, le sable, le vent et le soleil. Puis vint l'être humain et son désir de fraîcheur maritime et estivale. Des infrastructures balnéaires plus ou moins mondaines apparaissent alors, elles seront une quinzaine au 20^e siècle. Seules de rares personnes fortunées peuvent s'offrir de tels séjours, ce qui épargne la nature. Mais

Le parc de sculptures «Rock Strangers» d'Arne Quinze contraste avec l'architecture urbaine plutôt aride d'Ostende.

dans les années 1930, les congés payés sont instaurés en Belgique et la côte devient un lieu de spéculation et de construction.

Originaire d'Ostende, James Ensor (1860–1949) ne ménagera pas ses critiques. Le peintre est néanmoins resté longtemps fidèle à sa ville. Il laissera une œuvre où la douceur de vivre cohabite parfois avec des visions de fin du monde oppressantes. C'est aussi à coup d'articles qu'il luttera contre une architecture préoccupée uniquement par le profit, contribuant à faire échouer deux projets importants.

Ce profit est généré non pas par des villas individuelles mais par des immeubles qui mettent le lever du soleil sur la mer à la portée de toutes les bourses. L'infrastructure côtière consiste en tours densément construites et alignées à perte de vue. Au bas, une promenade généreuse, large de 30 à 40 mètres, est réservée aux piétonnes et aux piétons; de là, la plage s'étend jusqu'aux vagues de la mer du Nord et son immensité, large selon les lieux de deux à trois cents mètres.

Des familles et des caniches

À peine le soleil lance-t-il quelques rayons que les gens sortent par milliers sur la promenade: en famille, plusieurs générations réunies, les bébés dans les landaus, les personnes âgées avec leur déambulateur, accompagnées du caniche obligé – car chaque famille belge possède un caniche. Deux heures de soleil suffisent à faire exploser la joie de vivre.

Pas trop tôt, vers midi seulement, tout ce petit monde s'installe sur la plage, suivant des règles sévères. Chaque tronçon a son

Au pied des immeubles, la plage de sable est immense et très propre.



nom, ses cabines, ses fauteuils-corbeilles et ses parasols, de la même couleur. Les adeptes du culte de la minceur sont minoritaires, la scène évoque plutôt l'opulence baroque. La surcharge pondérale expose avec assurance ses coups de soleil sous la fournaise. Après la séance balnéaire, on débarrasse ses pieds de tout grain de sable grâce à une petite brosse suspendue à la sortie.

Des moules et des frites

Nos amis belges ne comprennent pas pourquoi leur côte nous séduit tant alors que nos montagnes les fascinent. Ils rêvent de sommets tandis que nous louons, enfin libres de tout obstacle visuel, le plat pays et la mer à perte de vue. Ce paysage si différent du nôtre offre un soupçon de liberté, et nous savourons «DE LIJN», cet incroyable tram côtier. Parfois, nous démarrons à l'ouest, marchons et flânonnons jusqu'à ce que nos pieds demandent grâce. Et que nous faisons halte dans un sympathique troquet, où nous accompagnons notre bière de moules et de frites.

La Belgique et la Suisse se ressemblent sur de nombreux points et diffèrent sur quelques autres. Notamment celui-ci: l'unique plage belge est entièrement accessible au public; sur la dizaine de grands lacs que compte la Suisse, aucun ne l'est en continu. ■

Dres Balmer est auteur de reportages et de livres de voyages.

Des moules-frites après le coucher du soleil? Volontiers!



Informations

- Très adaptée à un week-end prolongé, la côte belge est un trésor pour celles et ceux qui aiment les villes. Ostende, centrale, constitue un bon point de chute.
- Depuis la Suisse (via la France ou l'Allemagne), compter environ neuf heures pour le trajet en train.
- Déplacements: idéalement à pied et en tram (il parcourt les 65 kilomètres de côte).
- Hébergement: l'hôtel Polaris à Ostende, Groentemaart 19, et l'hôtel Ronde (Art nouveau) à Westende am Zeedijk 300/7 ont un cachet particulier.
- Visite: la maison de James-Ensor, Vlaanderensstraat 29, Ostende, www.jamesensorhuis.be
- Informations: Toerisme Oostende, Monaco-Plein 2, Ostende, www.visitoostende.be

La plus longue ligne de tram du monde, et la plus populaire de Belgique.





De vallée en vallée, de plateau en plateau

Par Peter Hummel

Lorsque l'on connaît le Jura, on a probablement fait une balade dans les Franches-Montagnes, au Weissenstein ou au Creux du Van. Mais pour découvrir tout l'Arc jurassien de Schaffhouse à Genève, il faut suivre La Route Verte à travers six parcs naturels régionaux.

Cela vaut la peine d'arriver un jour avant le départ parce que Schaffhouse est peu connue. On peut ainsi prévoir un départ de bonne heure pour la première grosse étape. La route est déjà attrayante: direction Neuhausen en descente pour les chutes du Rhin qui grondent très fort cet été puis Beringen en montée avec sa tour panoramique. Le Klettgau dans le parc naturel régional Schaffhouse est un paysage de vignobles d'un vert chatoyant, d'authentiques cabanes de vigneron et de caves à vin traditionnelles ou modernes. Qui l'eût cru: de Gächlingen à Trasdungen en passant par Hallau s'étend le plus vaste vignoble de Suisse allemande à admirer depuis le Wilchingerberg.

La station thermale de Zurzach invite à une pause bien-être, mais comme nous en

sommes à la première étape, nous continuons à pédaler. Entre Turgi et Brugg, nous traversons le «château d'eau de la Suisse» au confluent de la Reuss, de la Limmat et de l'Aar. De l'eau provenant des 40% de la superficie de la Suisse s'amasse dans ce château d'eau. Le tilleul de Linn, vieux de 800 ans et réputé source d'énergie, est le point fort de la journée.

Des jolies montées dans le Jura tabulaire
À Herznach, il est possible de passer la nuit dans un endroit des plus insolites: un ancien silo de minerai a été transformé en bed & breakfast original. Des vergers à haute tige caractérisent le paysage du Parc du Jura argovien. À l'inverse des basses tiges dont la durée de vie est plus courte, ces géants nouveaux abritent de véritables écosystèmes et contri-

buent beaucoup à la biodiversité. Dans la jolie montée derrière Wittnau apparaissent pour la première fois les inlassables collines du Jura tabulaire, région méconnue loin à la ronde qui traverse l'Argovie, Bâle-Campagne et Soleure. Après une montée énergisante, un plateau reposant et une course rapide, on rejoint la prochaine côte raide...

On s'offre une pause bienvenue juste avant l'arrivée à Balsthal en sortant littéralement des sentiers battus avec l'une des attractions du parc naturel Thal: un sentier thématique dans lequel la forêt et le bois trouvent une forme d'expression artistique et ludique.

Une autre langue

Aujourd'hui, la troisième étape nous fait quitter le Jura tabulaire pour le Jura plissé. Peu

Vue sur certains des meilleurs vignobles du Klettgau: Chilchhof Wilchingen (devant) ainsi que Rötiberg et Wilchingen Berg (derrière).

après le départ, nous traversons une première cluse impressionnante. Mais à Mümliswil, une pause s'impose: le musée du peigne, Haarrundkamm, témoigne de la grandeur passée de l'artisanat et de l'industrie dans la région avec ses peignes vendus dans le monde entier. Au Passwang nous passons le premier des trois cols et, après la traversée du Laufonnais, la frontière linguistique. Nous voilà dans le canton du Jura. Au col des Rangiers, la Sentinelle des Rangiers, statue surnommée le Fritz, a été démolie plusieurs fois pendant le conflit jurassien, car elle symbolisait l'occupation bernoise pour les séparatistes.

Les portes de la bourgade médiévale de Saint-Ursanne marquent l'entrée du Parc du Doubs. La journée est placée sous le signe du cheval et des éoliennes. Et bientôt, après avoir atteint le plateau à plus de 900 mètres, apparaissent les Franches-Montagnes et leur paysage typique: des pâturages boisés parsemés de sapins où paissent les chevaux franches-montagnes en semi-liberté. Une fois sur la dernière côte raide menant au Mont-Soleil, nous entrons dans le Parc régional Chasseral, dont les éoliennes ne peuvent rien pour nous, puis nous gagnons le Mont-Crosin et le plus grand parc éolien de Suisse.

Asphalte et alcool

Le cinquième jour promet d'être une balade avec son dénivelé le plus bas (574 mètres).

Dans les Franches-Montagnes, mais aussi dans le Jura bernois et neuchâtois, on croise souvent des chevaux qui paissent en liberté./Idylle matinale au lac de Joux: que ce soit pour pagayer, faire du paddle ou pédaler, c'est un régal.

© Peter Hummel



Art culinaire

Avec La Route Verte, les parcs entendent faire connaître au public les paysages peu connus de l'Arc jurassien mais aussi son patrimoine naturel, culturel et culinaire. Chaque étape est l'occasion de déguster des produits locaux ou de les acheter de manière à soutenir les producteurs et productrices de la région.

Notre sélection: Dreher's Fine Food à Schaffhouse (la «Ginger Lady» produit un grand assortiment de produits d'épicerie fine), Bahnhoflädeli Löhningen, Rötiberg Kellerei (le détour par Wilchingen est un must – cette cave prisée est l'unique cave du Klettgau qui ouvre six jours par semaine), Gnuss vo do à Herznach, Obstbau Bründler à Wittnau, Aux Couleurs du Terroir à Montfaucon, Les Caves du Pèlerin aux Charbonnières.



© Peter Hummel

Nous quittons la crête de la montagne du Droit pour emprunter le terrain vallonné Entre-deux-Monts et descendons dans la vallée des Ponts parfaitement plate. En continuant la descente, nous arrivons déjà au Val-de-Travers, devenu populaire récemment comme point de départ pour le Creux du Van mais connu depuis bien plus longtemps pour les mines d'asphalte la Presta uniques en Suisse (aujourd'hui un musée directement sur la route), l'usine Edco à Couvet leader des pièces de vélo pendant de nombreuses années et, naturellement, la fée verte.

L'absinthe, selon la recette traditionnelle, avait un effet enivrant (à cause de l'une de ses substances principales), raison pour laquelle elle a été officiellement interdite de

1910 à 2005 et circulait illégalement distillée sous le nom de fée verte. Dans la Maison de l'Absinthe à Môtiers, l'histoire de cet élixir longtemps interdit a été très bien mise en scène. Puis il est temps de remonter à vélo pour prendre de la hauteur. Si pour le Suisse ou la Suisse lambda, le Val-de-Travers est déjà reculé, dans les tourbières près de L'Auberson, on se sent définitivement «au bout du monde».

Dans ce no man's land à la frontière française, les vestiges de la guerre mondiale, bunkers, barrages anti-char et route militaire en pente douce jusqu'au col de l'Aiguillon, contrastent étrangement. Une baignade dans un lac de Joux étonnamment chaud ou, par mauvais temps, une visite des impression-



Un armor de Granit Rose

France

Vous voici partis sur le sentier des douaniers qui longe au plus près la côte de granit rose. À vous les grands espaces avec pour toile de fond la mer aux reflets variant du vert émeraude au bleu outremer. À vous le grand bol d'air maritime, chargé d'iode et de mystères. À vous les décors chaotiques de ces roches sculptées par les assauts répétés des marées vigoureuses. Pour vous ce granit aux tons chaleureux rose orangé, les plages de sable blanc ou ocre. Pour vous ces petits ports de pêche, la découverte des îlots à marée basse, les chapelles dédiées aux saints bretons, les allées couvertes et les menhirs...

Randonnée en liberté à partir de CHF 1155

Les nombreux ports de pêche

Les plages de sable fin

8 jours/7 nuits, période de départ : du 1er avril au 31 octobre

Le prix comprend : transport des bagages, hébergement en pension familiale et hôtel, petit-déjeuner et 5 dîner, 1 carnet de route

Davantage d'informations sur www.baumeler.ch/voyages-via-verte



Incontournables du Tessin

Suisse

Les vallées isolées, les sentiers d'altitudes aux panoramas époustouffants et les villes qui jalonnent l'itinéraire vous feront ressentir la joie de vivre et la Dolce vità à l'italienne. Ce séjour de randonnée mène à travers le territoire le plus au sud de la Suisse. En partant depuis les superbes châteaux de Bellinzona, l'itinéraire se poursuit au cœur de la vie animée de Lugano avant de rejoindre Mendrisio. Les points de vue sur les lacs de la région vous accompagnent, tout au long de ce séjour, à la découverte des plus beaux sites du Tessin.

Randonnée en liberté à partir de CHF 740

Les points de vue sur les lacs de la région

Des villes avec la joie de vivre à l'italienne

5 jours/4 nuits, période de départ : du 20 mars au 17 octobre

Le prix comprend : transport des bagages, hébergement en pension familiale et hôtel, petit-déjeuner, 1 carnet de route

Davantage d'informations sur www.baumeler.ch/voyages-via-verte



Réservations et conseils: tél. 041 418 65 70

info@voyages-via-verte.ch – www.baumeler.ch/voyages-via-verte

voyages via verde
le partenaire de voyage de l'ATE



nantes grottes de Vallorbe récompensent les efforts de la journée.

Des montres et du fromage

À la vallée de Joux, nous sommes dans la contrée des grandes manufactures horlogères: Blancpain, Breguet, Jaeger-LeCoultre et vingt autres noms. Chez Audemars Piguet, on visite le musée-atelier impressionnant de par son architecture. Au Sentier, l'Espace Horloger est ouvert sans inscription. Mais une nouvelle fois, les cimes nous appellent et nous repartons sur le «toit du tour», peu avant le col du Marchairuz, au cœur du Parc Jura vaudois. La dernière attraction culinaire nous y attend, la fromagerie Pré de Bière. Elle fabrique chaque jour plusieurs meules de gruyère d'alpage AOP comme c'est encore la tradition dans quelques chalets. Tout au long des huit kilomètres de la traversée en pente douce de la Combe des Amburnex, on retrouve les murs de pierres sèches typiques qui séparent les pâturages. Ces murs séculaires ont une importance pour la biodiversité et ils sont de nouveau soigneusement entretenus aujourd'hui.

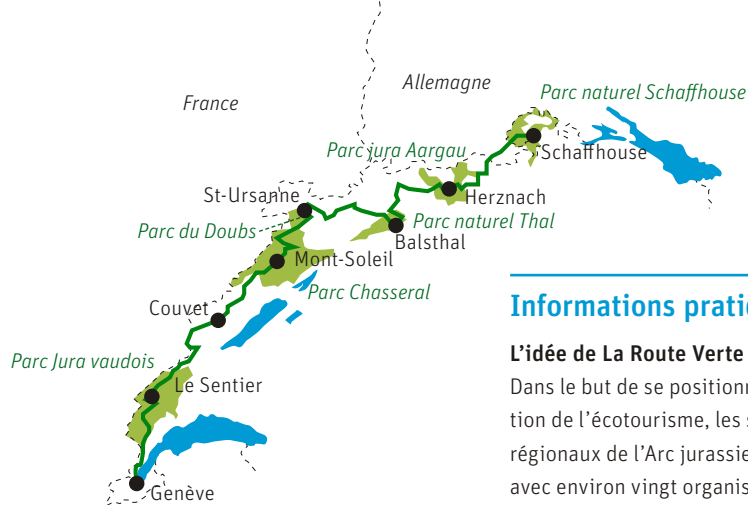
La boucle est bouclée dès les premiers vignobles, qui nous rappellent le Klettgau et le Fricktal. Puis, un dernier joyau de l'itinéraire: on approche Genève, un peu par l'arrière, sur des chemins à travers champs et forêts sans trop sentir l'agglomération. Mais devant le panneau de la localité, nous nous retrouvons finalement dans les premières files de voitures...

Peter Hummel est photographe indépendant et passionné de vélo.



© Peter Hummel

Les murs en pierre sèche, vieux de plusieurs siècles, sont importants pour la biodiversité.



Informations pratiques

L'idée de La Route Verte

Dans le but de se positionner comme destination de l'écotourisme, les six parcs naturels régionaux de l'Arc jurassien se sont regroupés avec environ vingt organisations touristiques et ont développé La Route Verte, sous la coordina-

tion du Réseau des parcs suisses. La Route Verte vise à proposer une nouvelle expérience de tourisme durable pour faire connaître la biodiversité et les particularités régionales et jeter un pont entre la Suisse romande et la Suisse allemande.

Comme pour la Route du Cœur, initiative privée d'itinéraire à travers le pays, la devise pour La Route Verte était de tracer un itinéraire valorisant la beauté des paysages plus que la performance et l'altitude. Sur les 468 kilomètres de l'itinéraire, il faut grimper pas moins de 8500 mètres de dénivelé. La Route Verte se divise en sept étapes et traverse en majeure partie le réseau de La Suisse à vélo. À l'inverse de la Route du Cœur, aucun numéro ne lui a été attribué et elle ne suit aucun itinéraire cyclable sur plus de 20 kilomètres entre Zeihen et Rothenfluh. Malheureusement, les parcs n'ont pas eu le droit d'intégrer leurs panneaux de signalisation au système de La Suisse à vélo sur ce tronçon et seuls quelques panneaux peu visibles ont été installés. Aucun guide n'existe en version imprimée mais l'itinéraire est clairement présenté en ligne avec des informations détaillées, des conseils et des cartes.

Les étapes de La Route Verte

Officiellement, les étapes comptent 46 à 82 kilomètres. Avec souvent 1200 à 1700 mètres de dénivelé chaque jour, une seule charge de batterie ne suffit pas, à moins de pédaler seulement en mode Eco. Il faut prévoir au moins une heure de charge. Pour cela, les vieux bourgs pittoresques de Brugg, Liestal et Delémont sont parfaits et possèdent aussi de magnifiques musées régionaux.

Optimisation

En étudiant un peu les cartes, il est possible d'optimiser beaucoup certains tronçons – qui passent par des routes principales par exemple pour des raisons juridiques (traversée): de Mülliswil via Reckenkien jusqu'au Passwang; de Delémont via La Haute Borne jusqu'au col des Rangiers; là, différents raccourcis existent pour éviter les 20 kilomètres du «tour d'honneur» jusqu'à Saint-Ursanne; au-dessus de La Sagne via le Grand Sommartel au lieu de partir directement dans la vallée des Ponts; après le col de l'Aiguillon à la place des 600 mètres de dénivelé qui descendent jusqu'à Baulmes, traversée panoramique du Grand Bel Coster (avec ses 1390 mètres le «toit du tour» non officiel); pour une baignade le soir dans le lac de Joux, prendre le train à Vallorbe pour éviter la montée dans la forêt; suivre le «Singletrail» sur huit kilomètres sur la rive gauche du lac avec ses coins pour la baignade au lieu de prendre la route principale via Le Lieu; ensuite, on se trouve du bon côté pour gravir les dernières montées à l'entrée de L'Orient sur un sentier de pâturage goudronné au lieu de prendre la route du col du Marchairuz.

Organisation

Eurotrek prend vos réservations sur La Route Verte. Le forfait à partir de Fr. 1069.- comprend sept nuitées (étape supplémentaire à Sainte-Croix) et le transport des bagages. Si l'on veut renoncer à ce confort ou voyager sans réservation, de nombreuses chambres d'hôtes ont parfois des disponibilités car les rares hôtels de l'Arc jurassien sont souvent complets depuis l'année dernière. La Route Verte et Eurotrek proposent aussi des parcours plaisirs de 4 à 5 nuitées: «Vignes et Vergers» (Schaffhouse – Delémont), «Hauteurs et Horizons» (Delémont – Couvet), «Lacs et Forêts» (Couvet – Genève).

Du Simelibärg à la Singine

Texte et photos: Silvia Schaub

En Suisse alémanique, les enfants ont presque tous et toutes appris la chanson «S'Vreneli ab em Guggisberg». Allons marcher dans le décor qui l'a inspirée et admirer la Singine toute proche. La rivière la plus sauvage de Suisse accueille castors, chamois et oiseaux des falaises.

Simes Hans-Joggeli, l'amoureux de Vreneli dans la chanson, a certainement vécu dans l'une de ces fermes à l'ombre du Guggisberg. Si l'on ignore précisément laquelle, on sait en revanche qu'elle se trouve dans le hameau de Walehus – du moins est-ce ce que nous a affirmé Th res Aebischer un peu plus tôt au musée Vreneli. L'héroïne de l'histoire a passé beaucoup de temps à chercher son bien-aimé dans la montagne.

Nous voilà donc en plein décor de la fameuse chanson populaire suisse «S'Vreneli ab em Guggisberg», en l'occurrence au sommet du Guggershörnli, ou «Simelibärg» dans les paroles. Après en avoir courageusement gravi les escaliers, on savoure une très belle vue sur le pays de Vreneli. Une grosse demi-

heure suffit pour atteindre la plateforme panoramique depuis le village de Guggisberg, à plus de 1100 mètres d'altitude. La montée est abrupte, mais pas insurmontable. Après les 140 marches aménagées au pied du Guggershorn, la dernière portion du sentier zig-zague dans la forêt.

Célèbre même en Amérique

Vreneli attire beaucoup de touristes dans le village, situé au cœur du parc naturel du Gantrisch. Au restaurant «Sternen», pendant que nous mangeons une assiette Vreneli, un car déverse plusieurs dizaines de retraités. «Des gens viennent parfois même d'Amérique. Et pas seulement à cause de la chanson», glisse Th res Aebischer, bénévole au

musée du village. Beaucoup de «Guggisberger» ont émigré dès le début du 18^e siècle, alors que la région était très pauvre. Le registre de ce grand village de 1550 âmes recense aujourd'hui 15 000 expatriés.

Son mariage a ramené Th res Aebischer dans son village natal. Et si elle s'y plaît, Vreneli y est pour quelque chose. «La chanson me touche encore beaucoup», confie-t-elle. Elle aime autant la version originale que les reprises de Steff la Cheffe ou de Stephan Eicher. Et de nous raconter l'histoire d'amour tragique qui s'est déroulée vers 1670 et a inspiré la chanson.

Orpheline de son père, Vreneli a pour tuteur le président de la commune, qui veut la marier à son fils. Or, la promesse est amoureuse de Simes Hans-Joggeli. Vexé, le fils provoque une bagarre avec son rival, mais finit à terre. Hans-Joggeli, persuadé d'avoir occis son adversaire, s'enfuit en France où il s'enrôle comme mercenaire. Le fils du président de commune survit, mais la honte le dissuade de parler à quiconque de la bagarre. Vreneli attend donc son bien-aimé en vain et, malade de chagrin, finit par mourir jeune.

Vreneli est partout

L'histoire est probablement vraie, car on retrouve le nom de Hans-Joggeli dans les registres paroissiaux. Il aurait vécu jusqu'à 92 ans. Voilà ce que nous apprend le musée Vreneli, ouvert en 1998. C'est également un musée de l'habitat. Outre des objets du quotidien et, depuis peu, une collection de poupées en costumes traditionnels, il présente le logement intact de Rosina Glaus, la dernière habitante du bâtiment.

La funeste histoire d'amour est omniprésente dans le «village de Vreneli», comme l'appellent fièrement les autochtones. L'hé-



Depuis Guggisberg, vue sur la Singine, dont le cours se modifie après chaque crue.

roïne est présente sur les armoiries de la commune et en statue sur la fontaine qui jouxte le musée. Dans l'église réformée, un vitrail coloré de Max Brunner met en scène les deux amoureux.

La rivière la plus sauvage de Suisse

Il existe également un sentier Vreneli, qui mérite le détour, mais l'objectif de notre prochaine randonnée est différent: depuis Guggisberg, nous rejoignons la sauvage Singine jusqu'à Plaffeien, en suivant l'itinéraire direct qui emprunte en partie le sentier Vreneli. Depuis le village, nous allons dans la direction de Willemannsacker. De pâturages en lisières de forêt et en fermes isolées, nous atteignons bientôt un chemin forestier. Dès Hattenmatt, hélas, nos pieds foulent le goudron et, peu avant Guggersbachbrugg, ils longent la route principale.

Heureusement, après le pont, nous retrouvons la terre et l'herbe, ainsi que Stefan Steuri, garde-forestier du parc naturel du Gantrisch, qui va nous accompagner. Peu après la station d'épuration apparaît un paysage de plaine où la Singine décrit ses méandres au milieu des saules. Pour Stefan Steuri, il s'agit certainement de «la rivière la plus sauvage de Suisse. Après chaque crue, tout à l'air complètement différé ici.»

Le temps est splendide. La nature et les animaux s'en donnent à cœur joie. Nous voilà devant un petit plan d'eau endigué. Le garde désigne des souches rongées: «La Singine est un paradis pour les castors, qui peuvent y construire des barrages à leur guise, ce qui est excellent pour la biodiversité.»

Un joli détour

Nous quittons brièvement l'itinéraire de randonnée en direction de la plaine, où le Laubach et le Dütschbach se jettent dans la Singine. Après avoir traversé quelques gués et buissons de saules, nous arrivons à la rivière principale, dont le débit est alors plutôt faible. Stefan Steuri sort ses jumelles et examine la falaise. Quelques endroits propices pourraient bien héberger des oiseaux nicheurs comme le faucon pèlerin, l'hirondelle de rochers ou le corbeau. Devenue réserve naturelle en 1966, la région de la Singine abrite une grande variété d'espèces.

Pour rejoindre le sentier de randonnée, on doit se frayer un chemin dans des buissons épineux, mais le garde-forestier connaît son affaire et nous ramène bien vite sur l'itinéraire officiel. Impossible toutefois de continuer comme prévu le long de la rivière: un glissement de terrain

a rendu le chemin impraticable. La déviation traverse le camping de Füllmattli. Mais les détours peuvent avoir de bons côtés, et celui-ci nous fait passer devant la romantique cascade de Dütschbach, où nous nous rafraîchissons avant d'atteindre Plaffeien, notre destination. Alors que nous jetons un dernier coup d'œil au Guggisberg, voilà que la chanson revient en tête et y tourne en boucle: 's isch äben e Mönsh uf Aerde – Simelibärg!

Silvia Schaub est journaliste indépendante et auteure. Elle est mordue de voyages, parfois dans des pays lointains, mais souvent juste à côté.

Informations pratiques

- Trajet: de Berne à Schwarzenburg en train, puis jusqu'à Guggisberg Post avec le car postal no 612.
- Temps de marche: 1 h aller-retour pour le Guggershörnli; 1 h 35 de Guggisberg à Plaffeien.
- Musée Vreneli: visites uniquement sur rendez-vous, avec ou sans guide, tél. 031 735 53 47 ou www.vreneli-museum.ch (en allemand).
- Hébergement/restaurant: hôtel-restaurant Sternen, www.sternen-guggisberg.ch (site web en allemand).
- www.gantrisch.ch/fr
- www.wwf.ch/fr/projets/riverie-sauvage-par-excellence-la-singine
- www.guggisberg-tourismus.ch (en allemand)

La fontaine de Vreneli rappelle la tragique histoire d'amour qui s'est déroulée ici vers 1670, inspirant la fameuse chanson populaire suisse.



On raconte que dans la première moitié du 19^e siècle, un aubergiste futé a construit l'escalier qui mène au Guggershorn pour attirer la clientèle. Si vous avez le vertige, il vous faudra une bonne dose de courage.





Les enfants doivent disposer de suffisamment de temps pour vivre l'expérience que nous recherchons et, dans l'idéal, porter un gilet réfléchissant.

CONCOURS

Une expérience pour la vie

Les oiseaux chantent, le soleil se lève, le cœur bat plus fort... L'expérience de l'enfance que nous recherchons est l'une des premières étapes vers l'autonomie. Nous l'avons toutes et tous vécue, que ce soit avec nos parents, seul-e ou avec des jeunes voisins et voisins. C'est en marchant que les enfants font le plus de découvertes, apprennent le

mieux les principales règles de la circulation et restent en bonne santé. Au fil du temps, elles et ils prennent confiance, au point de devenir de véritables pros.

Il y a malheureusement encore trop de parents-taxis qui font obstacle à l'expérience que nous cherchons. Loin de protéger les enfants contre des accidents de la route, les

trajets en voiture les mettent en danger, surtout autour des écoles. Le Pedibus ATE ou les semaines d'action «walk to school» proposent des alternatives. Le Pedibus est un bus scolaire à pied: des adultes déterminent l'itinéraire, les arrêts, l'horaire, et accompagnent les enfants en marchant. Quant aux semaines d'action, elles ont lieu entre les vacances d'été et d'automne. Cette année, c'est Globi, le célèbre personnage de livres pour enfant, qui est la mascotte de leur dixième anniversaire.

Des matériaux réfléchissants et des vêtements clairs assurent une bonne visibilité. La règle d'or, qui devrait rester en mémoire toute la vie, est «attendre, regarder, écouter, marcher et rester vigilant-e». Et même si l'on doit se dépêcher le matin, mieux vaut prévoir assez de temps pour profiter de l'expérience que nous recherchons. Plus on la vit, plus elle devient facile, sûre et amusante!

Nadja Mühlemann est collaboratrice de projet Politique des transports et sécurité routière.

À GAGNER:

Un week-end pour deux personnes dans le Val Poschiavo avec voyage aller-retour à bord du Bernina Express d'une valeur de Fr. 1200.-

Le Val Poschiavo est caché derrière le col de la Bernina. Profitez d'un week-end dans la vallée la plus méridionale des Grisons et laissez-vous séduire par la proximité de la nature et la richesse des produits locaux.

© mad



La magie commence à bord du Bernina Express sur la ligne Albula-Bernina des Chemins de fer rhétiques, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le prix du concours comprend deux nuits pour deux personnes dans l'hôtel historique Albrici, deux dîners à trois plats, une promenade guidée dans le Borgo de Poschiavo, l'entrée à la Camera Obscura pour deux personnes, le voyage aller-retour jusqu'à Coire dans la première classe du Bernina Express, les taxes et le service.

Quelle est l'expérience de l'enfance que nous recherchons?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 10 octobre 2021 pour participer au tirage au sort.

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

Une seule participation par personne.

Réponse du dernier numéro:

Johann Albert Tribelhorn

Prix offert par



Gagnante: Nadia Klemm, de Solduno (TI), remporte les deux nuits à l'Hôtel Métropole à Interlaken.

«Les jeunes représentent une grande proportion de la clientèle d'une mobilité durable qui ménage à la fois les ressources et l'espace.»



STÉPHANIE PENHER

Soyez l'aiguillon de l'ATE!

Fin août, quinze jeunes ont participé à deux journées de re-traité dans le cadre du groupe créé l'an passé et baptisé «JeuneATE». Le Secrétariat central de l'ATE les soutient activement afin de leur permettre de mieux faire entendre leurs arguments au sein de notre association et vers l'extérieur. Dans les dernières éditions du Magazine ATE, vous avez pu lire leur point de vue sur divers sujets.

Le micro-recensement mobilité et transports révèle qu'en 2015, 61% des 18-24 ans avaient le permis de conduire. La possibilité de disposer d'une voiture est comparable aux autres groupes d'âge. Toutefois, 40% de ces personnes – une proportion relativement élevée – indiquent pouvoir disposer d'une automobile «uniquement» d'entente avec le ou la propriétaire. Autrement dit, il s'agit là d'autopartage. Trois quarts des 16-24 détiennent un abonnement pour les transports publics (TP) et 20% un AG. Outre le fait que de nombreux jeunes ne disposent pas (encore) du permis ni d'une voiture, la politique tarifaire des entreprises de TP n'est pas étrangère à cette situation.

La perspective de détenir un permis de conduire et une voiture perd en attractivité auprès du jeune public. Le succès gran-

dissant de Mobility et d'autres formes de mobilité partagée confirme cette tendance. Les jeunes représentent une grande proportion de la clientèle d'une mobilité durable qui ménage à la fois les ressources et l'espace. Elles et ils ont une affinité particulière pour les nouvelles tendances en matière de transport, telles que la location de trottinettes et de vélos, et adoptent rapidement les nouvelles technologies.

La création du groupe JeuneATE vise à donner une voix à un public plus jeune et à son expérience de la mobilité. Il est crucial que cette génération puisse influencer la mobilité du futur et pas seulement la consommer. Et cela ne peut qu'être bénéfique à notre association plus qu'quarantenaire que ce groupe de jeunes en soit l'aiguillon qui nous pousse à la réflexion!

Stéphanie Penher est membre de la Direction de l'ATE Suisse. Elle n'a jamais fait partie d'une association de jeunesse, mais elle a chapeauté des groupes de jeunes d'autres organisations.

ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Dres Balmer, Hugo Caviola, Yves Chatton, Anders Gautschi, Urs Geiser, Peter Hummel, Andreas Käsermann, Nadja Mühlemann, Stéphanie Penher, Martin Reisigl, Silvia Schaub, Laura Schmid, Anna Schuler, Anina Schweighauser, Christine Steinmann. **Sections:** Camille Marion. **Annonces:** Edith Weber, tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch. **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch. **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 77213 (français 20355, allemand 56858). **Prochaine édition:** 11 novembre 2021. **Remise des annonces:** 11 octobre 2021. **Changements d'adresse:** mga@ate.ch

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

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

Nous sommes l'ATE

Depuis plus de 40 ans, l'ATE s'efforce de rendre les transports plus respectueux de l'environnement et de l'être humain. Derrière ce travail, il y a des gens: personnel, fondateurs, bénévoles, anciennes et anciens... Ces personnes conseillent les membres, organisent des campagnes, proposent des assurances, collaborent avec les autorités et les spécialistes. Beaucoup travaillent ou ont travaillé au Secrétariat central à Berne, d'autres s'engagent dans les cantons ou dans la rue. Nous leur consacrons le dossier du numéro 5/2021 et vous montrons ce qui les motive, comment elles et ils se mobilisent pour l'ATE et quels sont leurs souhaits pour l'avenir.



ATE actif!

Restons connecté·es!

Cinq fois par année, par le biais de ce magazine, l'ATE vous informe de ses activités, vous donne son point de vue sur les discussions politiques en cours et vous propose des réflexions sur la mobilité. Mais ce n'est pas l'unique canal par lequel vous pouvez suivre les actions de votre association: en ligne, vous pouvez nous lire plus régulièrement et apporter votre contribution à la réflexion.

La newsletter mensuelle

Inscrivez-vous à la newsletter mensuelle de l'ATE! Vous recevrez ainsi régulièrement des informations concernant les dernières actualités liées à la mobilité et aux actions de l'ATE. La newsletter résume les dernières parutions, les communiqués de presse et les autres communications parues durant le mois. C'est également par ce biais que vous serez informés des offres «bonus» actuelles; vous le savez, les membres de l'ATE profitent de rabais dans de nombreuses enseignes grâce à leur adhésion. Des vêtements, des livres, des équipements sportifs, des accessoires pour la maison et plein d'autres articles sont proposés à prix préférentiel.



Inscrivez-vous à la newsletter de l'ATE sur
www.ate.ch/newsletter

Forum Mobilité

Cette plateforme est le blog de l'ATE. Son but est de proposer des thématiques (souvent abordées dans le magazine au préalable) qui conduisent à une réflexion générale sur la mobilité et sur les solutions qui se profilent pour l'avenir. N'hésitez pas à venir y échanger votre point de vue grâce à la section de commentaires disponible à la fin de chaque contribution.



www.forum-mobilite.ch

Les réseaux sociaux

L'ATE est également présente sur les plateformes sociales.

■ Sur **Facebook**, notre page regroupe des articles, des publications et des prises de positions sur les sujets d'actualité concernant la mobilité. Nous publions plusieurs fois par semaine et partageons avec vous des réflexions sur des thèmes épineux comme la voiture électrique et son impact, la libéralisation du marché pour les bus longue distance ou la problématique des véhicules diesel. Les commentaires permettent d'échanger des points de vue très contrastés. C'est l'endroit idéal pour les discussions!



Suivez l'ATE sur Facebook:
www.facebook.com/atesuisse

■ Sur **Twitter**, l'ATE partage quotidiennement des informations liées à ses thématiques avec un accent particulier sur les enjeux politiques. C'est ici que nous partageons nos points de vue pour la mobilité en Suisse. Cette plateforme nous permet également de partager et de soutenir les actions des organisations alliées telles que l'Alliance environnementale (dans laquelle l'ATE s'engage aux côtés de Greenpeace, du WWF et de Pro Natura), l'organisation faitière Transport & Environment, ou les équivalents allemand et autrichien de l'ATE (VCD et VCÖ).

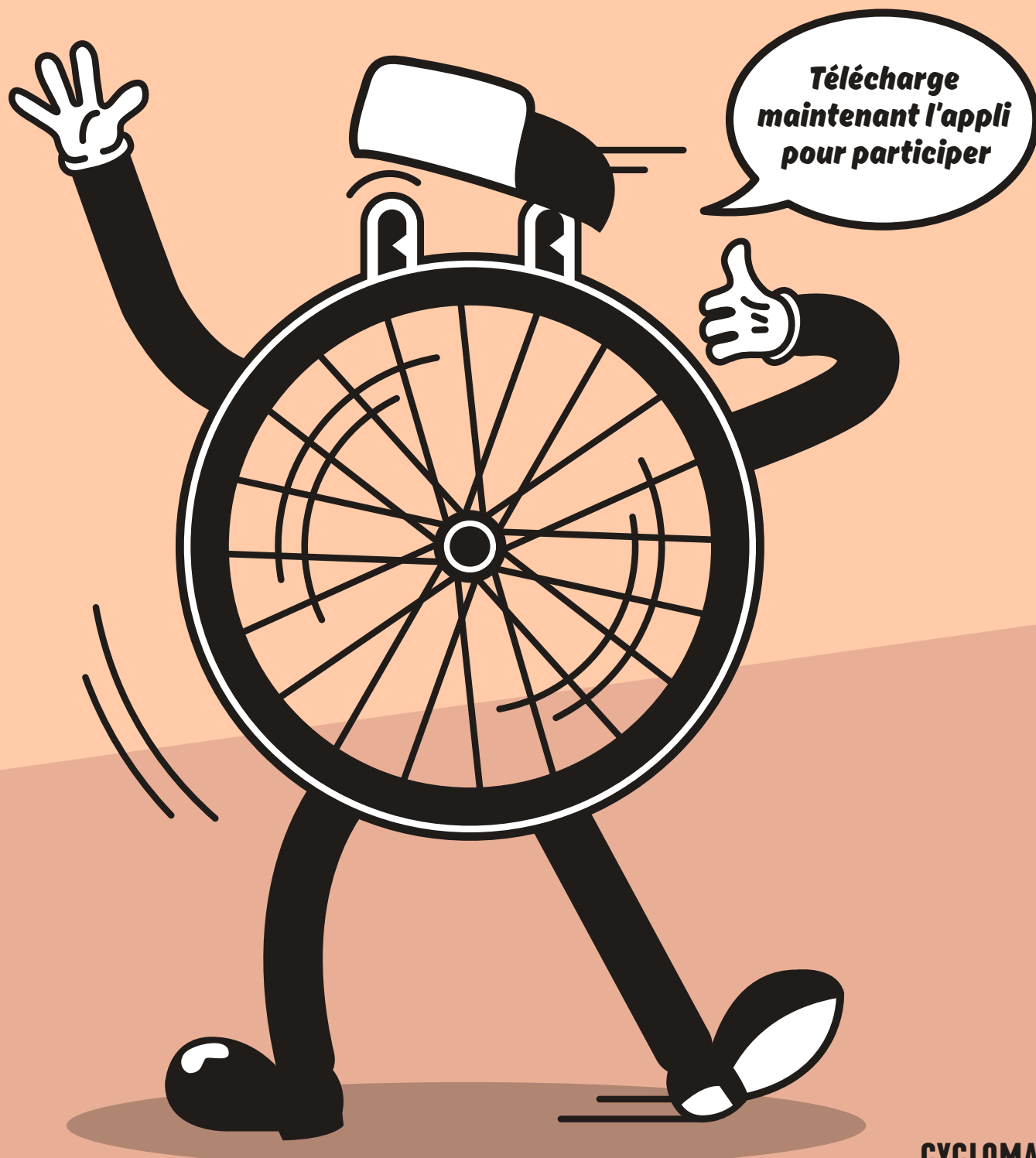


Suivez l'ATE sur Twitter:
www.twitter.com/ate_suisse



DU 1^{ER} AU 30
SEPTEMBRE 21

LE DÉFI CYCLISTE NATIONAL



CYCLOMANIA.CH

Une action de :



En partenariat avec :



Avec le soutien de :

