

ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE

NOUS
SOMMES



Nous nous
engageons pour une
mobilité d'avenir

POUR LE CLIMAT
ET LA
QUALITÉ
DE VIE

Pour une mobilité
d'avenir



Festtagsweine 6er-Probiertpaket nur CHF 98.00 (statt 125.20) inkl. Porto

> **Das Plus für VCS-Mitglieder:** Sie sparen CHF 27.20 und profitieren von einer portofreien Lieferung.



Concejo, Vino de Autor 2016

Gold Ecoracima 2019, Wein des Jahres 2021 / **CHF 24.00** pro Fl.

Château Mourgues, Terre d'Argence 2018

Figaro: «Un terroir exceptionnel» / **CHF 18.80** pro Fl.

Gulfi, Nerojbleo 2018

Vinous: «Best producer of Nero d'Avola wines» / **CHF 19.80** pro Fl.

Bestellmöglichkeiten: Online www.amiata.ch/vcs

Coupon unfrankiert einsenden / Telefon 071 250 10 15



François Collard von Château Mourgues: «Ich möchte die Reinheit der Frucht und die Balance zwischen Fülle und Mineralität des Weines bewahren. Der biologische Anbau hilft uns dabei.»

Hochwertige Bioweine von kleinen bis mittelgrossen Familienbetrieben sind die Passion von **amiata**. Seit vielen Jahren pflegen wir partnerschaftliche Kontakte zu Winzern, die ihre Reben mit besonderer Sorgfalt nach biologischen Richtlinien anbauen und im Keller auf sanften Ausbau setzen.

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



Bis **20%**
Ersparnis!

Sparsames Fahren lohnt sich!

Die **Eco-Motorfahrzeugversicherung** für alle, die Prämien sparen wollen und verbrauchsarme Fahrzeuge fahren.

Schnell und einfach zur Offerte:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/eco

Für Mensch
und Umwelt



- 4 **En bref**
- 6 **Des infrastructures exemplaires:**
Rapperswil-Jona remporte le prix FLUX
- 8 **Taxe sur les poids lourds:**
un développement est nécessaire
- 9 **Colloque de l'ATE:**
un engagement clair pour la promotion du vélo
- 10 **Flexibilité:** un nouveau projet pour optimiser
le transport accompagné
- 11 **Emballage du magazine:** ce que dit l'écobilan de l'OFEV
- 13 **À pied:** les enfants ont fêté le chemin de l'école
- 14 **Responsabilité environnementale:**
une initiative pour garder le cap
- 15 **Mobilité des seniors:**
engagement pour plus d'autonomie et de sécurité
- 16 **Transport maritime:** des poids lourds flottants
- 17 **Voiture et impact environnemental:** acheter futé

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



Peut-être que comme moi vous ressentez parfois de la solitude et un certain découragement face au changement climatique. Peut-être avez-vous le

sentiment que votre engagement n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan. Nous aimerions vous prouver le contraire. Rien que sous l'égide de l'ATE, nous sommes 100 000 personnes, venant de différents horizons, qui militons pour une mobilité respectueuse de l'environnement et de l'être humain.

Dans notre dossier à partir de la page 20, découvrez le témoignage de 22 d'entre elles: des membres de JeuneATE, des collaborateur·rices des sections régionales et d'autres encore.

Toutes ces personnes s'engagent quotidiennement pour trouver des solutions qui répondent aux différents défis liés à la mobilité. C'est en collaborant, comme l'illustre bien le dessinateur Max Spring à la page 50, que nous construirons pas à pas un avenir meilleur. J'espère que ces portraits vous encourageront à ne jamais baisser les bras. Ne l'oubliez pas: ce sont des milliers de gouttes qui, ensemble, forment l'océan.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Yves Chatton, chargé de projets
et l'une des gouttes dans l'océan de l'ATE Suisse



42 **Danemark:**
à la découverte d'Aarhus

- 44 **Randonnée en raquettes:** Bostg à toutes les saisons
- 47 **Excursion:** 600 étoiles brillent à St-Gall

- 32 **Offres pour les membres**
- 38 **Rapport des sections**
- 48 **Concours**
- 49 **Réfléchissez-y! avec Simon Hofmann**
- 50 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf /setrunners.ch

DOSSIER

Engagement pour l'ATE: des visages et des histoires
Qui sont les 100 000 personnes qui s'engagent au sein de l'ATE pour une mobilité d'avenir? Dans notre dossier, 22 d'entre elles se présentent et parlent de ce qui les anime.





© Hugo Vincent

Rouler ensemble, préserver les ressources

Le Bus des neiges complète le réseau des transports publics et offre une alternative à la voiture pour rejoindre les régions touristiques de montagne. Une bonne nouvelle pour les amateurs et amatrices de sports des neiges – et pour l’environnement! Après trois saisons et malgré les complications engendrées par la situation sanitaire, le projet pilote s’est soldé par un bilan positif. C’est maintenant de manière indépendante que l’ATE et le Club Alpin Suisse poursuivent l’aventure. Valais, Oberland bernois, Jura, Grisons: dès mi-décembre, les premières lignes de bus seront en fonction dans plusieurs régions de Suisse.



Informations: www.busdesneiges.ch

Avancée de la loi sur les voies cyclables

Lors de sa session d’automne, le Conseil des États a débattu de la loi sur les voies cyclables comme conseil prioritaire. La loi définit comment mettre en œuvre l’arrêté fédéral sur les voies cyclables, clairement accepté par le peuple en 2018. «Le vélo est très à la mode, a déclaré la ministre des transports Simonetta Sommaruga lors des débats. Il peut contribuer à résoudre certains problèmes dans les transports et soulager l’ensemble du trafic.» Étant donné l’augmentation des accidents, la loi sur les voies cyclables entend aussi renforcer la sécurité à vélo.

Pour une minorité au Conseil des États, la loi allait trop loin. Le projet porterait atteinte à la compétence et à la souveraineté des cantons. Paul Rechsteiner, conseiller aux États socialiste saint-gallois, a objecté que les pays voisins ont pris de l’avance sur la Suisse: «Au niveau européen, un masterplan a été adopté entretemps pour promouvoir le vélo. La Suisse doit veiller à ne pas prendre de retard.» Le Conseil des États a finalement clairement approuvé la loi sur les voies cyclables en atténuant certains points. Maintenant, au Conseil national de jouer.



© Fabian Lütolf/setrunners.ch

Un instrument efficace pour un trafic plus durable

La tarification de la mobilité est l’un des instruments les plus efficaces pour maîtriser le trafic – en particulier dans les agglomérations – et le rendre globalement plus durable. «Alors que les transports doivent absolument devenir plus durables, le principe de la vérité des coûts peine à s’imposer sur les routes suisses», déplore Anders Gautschi, directeur de l’ATE. Pour l’association, la tarification de la mobilité permettrait de mettre en œuvre le principe de la vérité des coûts et de la responsabilité, autrement dit, celui du «pollueur-payeur».

Le trafic motorisé est aujourd’hui relativement bon marché, ce qui pousse toujours plus de gens en Suisse à se déplacer en voiture. Conséquence: les coûts externes du trafic individuel motorisé augmentent sans cesse, avoisinant au total quelque dix milliards de francs par an. Voilà le prix des dommages causés à l’environnement et à la santé, souvent à la charge de la collectivité. Dans une étude récemment publiée, trois universités suisses montrent que le comportement des usagères et usagers des transports change quand elles et ils doivent assumer les coûts de leur mobilité (baisse significative des coûts externes de 5,1%). Avec un prix cohérent, la tarification de la mobilité permet notamment un transfert modal vers les transports publics, la marche et le vélo, ainsi qu’une meilleure utilisation de l’infrastructure. Pour ces raisons, l’ATE a regroupé ses arguments dans un papier de position sur la tarification de la mobilité.



Plus d’informations sur www.ate.ch/position

© Adobe Stock – jakartatavel



Rectificatif

Une erreur s’est glissée dans l’article «La place des fossiles est au musée, pas dans le réservoir» (Magazine ATE 4/2021). La Suisse n’émet pas 50 tonnes de gaz nuisibles au climat chaque année, mais 50 millions de tonnes. Pour émettre 50 tonnes, il ne faut en Suisse qu’une bonne demi-minute. La différence d’ordre de grandeur, bien qu’évidente, justifie ce rectificatif et des excuses.



© Sam Buchli

Petites jambes, grande mobilisation

Depuis la rentrée scolaire, des milliers d'élèves ont emprunté le chemin de l'école à pied pendant deux semaines. Entre les vacances d'été et celles d'automne ont eu lieu les semaines d'action «walk to school», qui célébraient cette année leurs dix ans. Tandis que l'année dernière de nombreuses écoles se sont désistées à cause des mesures sanitaires, plus de classes ont participé en 2021: près de 8500 élèves, soit 457 classes, ont répondu à l'appel. Pour les dix ans de l'action, chaque classe a pu gagner une heure de dessin avec un illustrateur de Globi, sans tenir compte des points récoltés. L'ATE se réjouit de la réussite de cette édition. À la force de leurs mollets, les enfants ont accompli un grand exploit!

Plus d'informations, notamment sur les finalistes: www.chemindelecole.ch

Amsterdam en couchette

Certaines informations se passent de longs discours: la liaison nocturne Zurich-Amsterdam dès décembre 2021 est tout simplement une excellente nouvelle! Quelle autre ville européenne se rapproche encore avec le changement d'horaire des CFF? Participez à notre concours à la fin du magazine.

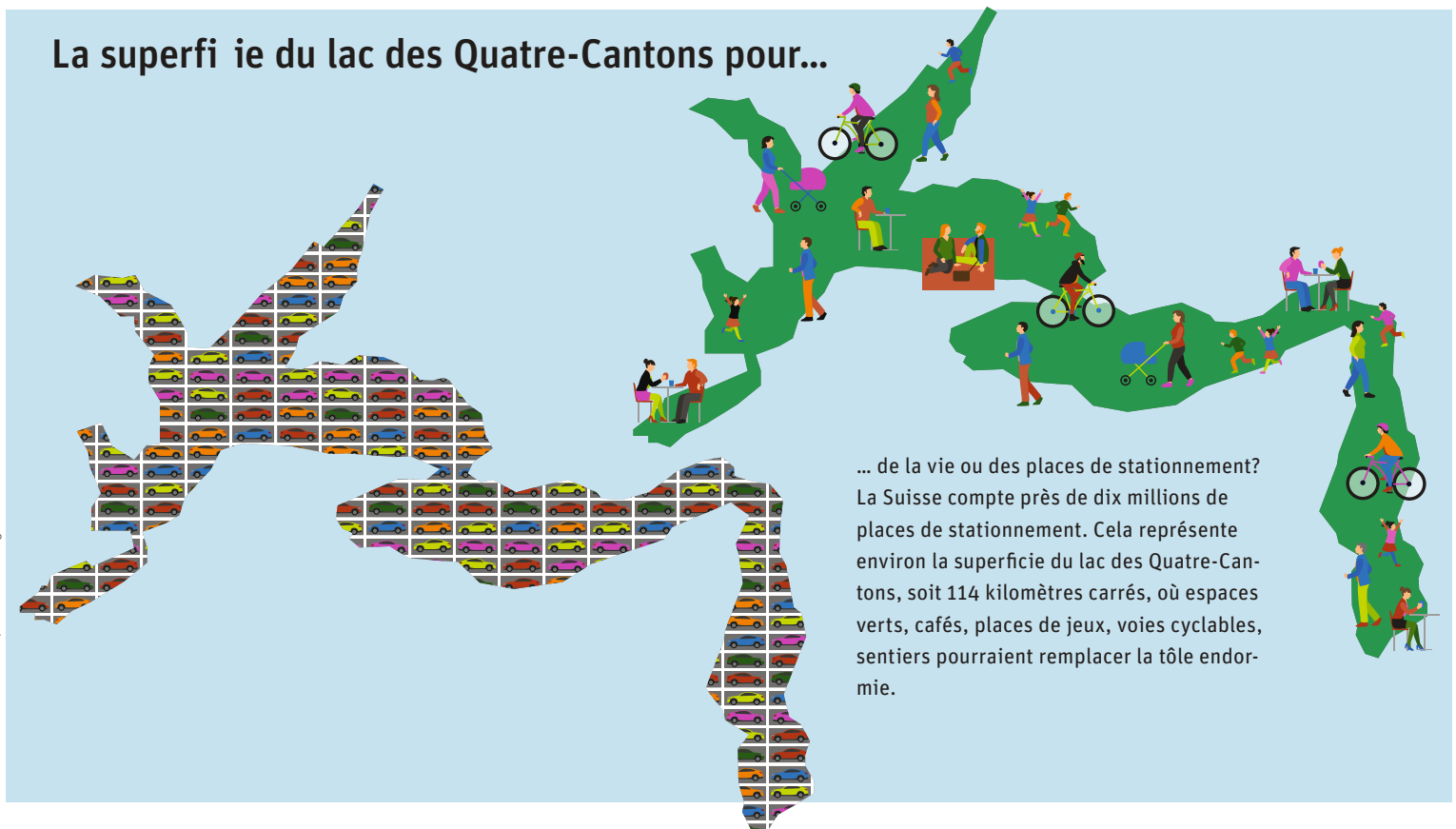


Pour en savoir plus sur les voyages en Europe: www.europeentrain.ch

Initiative définitivement adoptée

Les anciens poids lourds voulant transiter par les Alpes suisses doivent être dotés à l'avenir des systèmes d'assistance modernes, obligatoires depuis cinq ans au moins pour les véhicules neufs. Le but est de renforcer la sécurité routière et de protéger l'environnement, les poids lourds récents étant meilleurs pour la protection de l'air (mais pas concernant le CO₂!). L'initiative du canton du Tessin «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!», déposée par le vice-président de l'ATE et conseiller national Bruno Storni, a posé cette exigence.

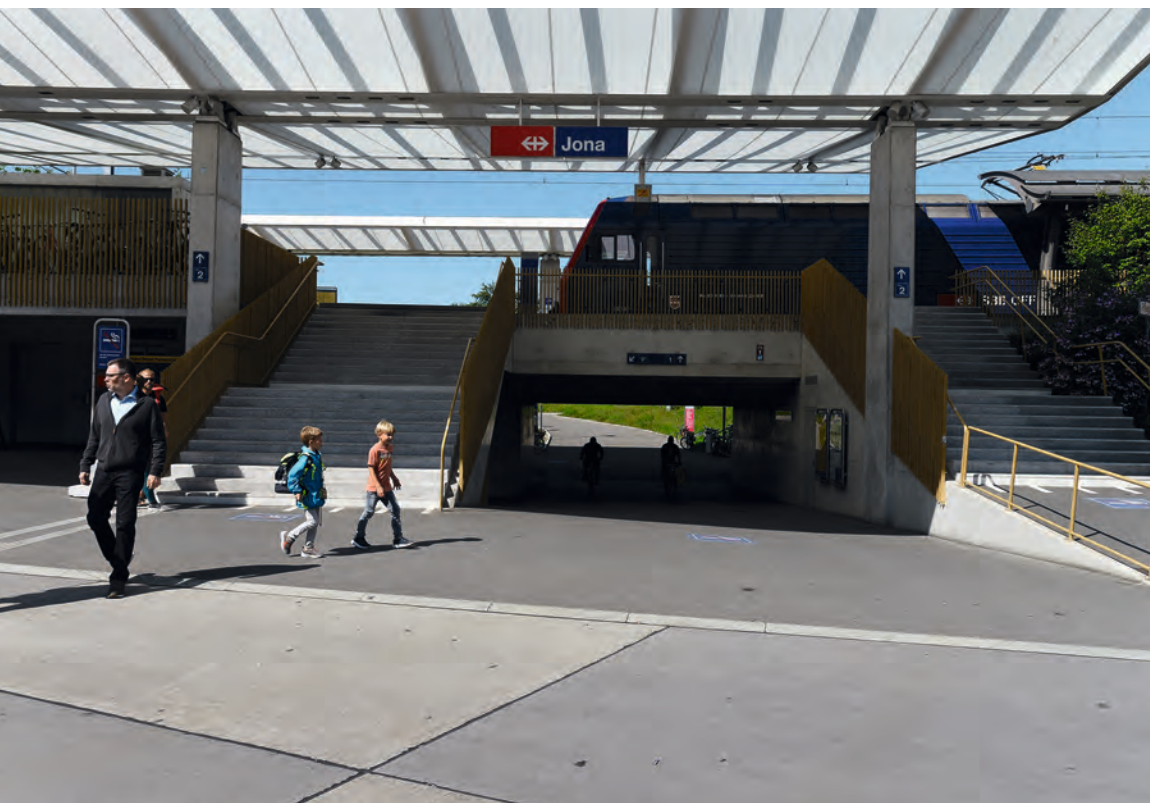
La superficie du lac des Quatre-Cantons pour...



Des infrastructures exemplaires

Transports publics La commune de Rapperswil-Jona remporte le prix FLUX 2021 grâce à sa gare ferroviaire et routière, une interface de transports claire et bien conçue. Les Chemins de fer de la Jungfrau reçoivent un prix spécial du jury pour leur nouveau terminal de Grindelwald.

Par Nelly Jaggi



La lauréate: Rapperswil-Jona (SG)

La gare ferroviaire et routière de Jona joue un important rôle de charnière: en tant qu'interface de transports et par sa présence physique, elle contribue à relier les deux localités de Rapperswil et Jona, indépendantes jusqu'en 2007. Avec des mesures ciblées, la commune ambitionne de reporter le trafic individuel motorisé privé vers les transports publics (TP). Elle mise pour cela sur l'extension du réseau de bus municipal, mais aussi sur une meilleure visibilité et des campagnes spécifiques. Un concept communal encourage les déplacements à pied et à vélo, la gare ferroviaire et routière de Jona étant un projet clé à cet égard. Les piétonnes et les cyclistes y bénéficient désormais d'un passage souterrain agrandi.

Quand il explique les raisons qui ont présidé à l'attribution du prix FLUX 2021 à la commune de Rapperswil-Jona, Anders Gautschi, membre du jury et directeur de l'ATE, ne tarit pas d'éloges: «Il est facile de s'orienter dans la gare de Jona, par ailleurs très réussie architecturalement. On peut quasiment atteindre la voie ferrée à vélo. Tous les moyens de déplacement y sont bien intégrés, ce qui incite à privilégier les transports publics. La commune réfléchit sur le long terme. Elle va d'ailleurs bientôt proposer de nouvelles offres qui rendront ce nœud de transports encore plus attrayant pour la population.»





Prix spécial: le terminal de Grindelwald (BE)

Avec leur terminal de Grindelwald, les Chemins de fer de la Jungfrau ont réalisé une connexion directe entre le téléphérique en V – qui relie Grindelwald au glacier de l'Eiger et au Männlichen – et le réseau de TP. Les personnes qui

visitent Grindelwald disposent ainsi d'un point de départ idéal pour leurs excursions et voient la durée de leurs trajets réduite. La gare permet de passer immédiatement de la plaine aux chemins de fer de montagne. Le parcours en TP entre le village et le terminal prend seulement quatre minutes. «Ce terminal est un projet extraordinaire», déclare Anders Gautschi. D'ordinaire, le prix FLUX est attribué à des communes, mais étant donné le rôle décisif que jouent les Chemins de fer de la Jungfrau dans la construction et l'aménagement du terminal, le jury a choisi de leur décerner un prix spécial.



Les nominées sont: Flawil (SG) ...

La gare ouvre des perspectives à Flawil, ville de 10 000 âmes, puisque les trains Intercity reliant Zurich et Saint-Gall s'y arrêtent. La place de la gare et la gare routière ont été rénovées en 2018 et 2019. La population ainsi que différents usagers et parties intéressées ont participé au processus de planification. L'interface de transports est alors devenue une plateforme de TP moderne, revalorisant le site en matière d'urbanisme. Au cours des années à venir, d'autres améliorations verront le jour, renforçant la position des TP à Flawil.



... et Zurich Altstetten (ZH)

Altstetten est le quartier le plus peuplé de la ville de Zurich, et le seul à compter autant de places de travail. Les CFF s'attendent à ce que d'ici 2050, le transit dans la gare de Zurich Altstetten passe de 46 000 personnes par jour actuellement à 64 000, soit 40% d'augmentation. Il y a vingt ans, la municipalité entreprenait de formuler des principes directeurs pour étendre cette plateforme ferroviaire. De nombreux projets de transformation et de construction ont ensuite vu le jour, les plus récents étant le triplement des dimensions du passage souterrain CFF et la construction de la ligne de tram de la vallée de la Limmat, qui entrera en service fin 2022. Le jury souligne la qualité de l'infrastructure pour les vélos, avec une connexion directe et aisée au réseau cyclable, un passage souterrain pour les cyclistes, des services de vélo-partage et une station de vélos.



Le Prix FLUX

Depuis 15 ans, le prix FLUX est décerné par l'ATE, Car postal et l'Union des transports publics (UTP) à une interface de transport particulièrement remarquable aussi bien en matière de service aux voyageuses et voyageurs que de conception et d'exploitation. Elle doit avoir été récemment rénovée. Le jury composé de huit personnes procède chaque année à la sélection sur un thème différent. En 2021, il a examiné les nouvelles interfaces de transports qui contribuent à rendre les TP plus attractifs que le trafic individuel. Cette importante récompense revient à la commune concernée. La cérémonie de remise des prix a eu lieu le 25 octobre, avec un prix en espèces de 5 000 francs.

Plus d'informations: www.flux.swiss

RPLP: développement nécessaire

Trafic de marchandises La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP est l'unique redevance avec effet incitatif dans la politique suisse des transports. Il est cependant urgent de l'adapter sur le plan de la transparence des coûts liés aux émissions de CO₂.

Par Luc Leumann



© WestPic/Adobe Stock

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP devrait s'élever à hauteur des coûts externes causés par le trafic routier lourd.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP s'est révélée être un succès pour les camions dans les années 1990. Dans le cas de la loi sur le CO₂ votée le 13 juin dernier, il n'a pas été possible de convaincre une majorité des personnes votantes de la nécessité d'introduire des taxes d'incitation avec remboursement pour un comportement exemplaire en matière de politique climatique. C'est pourquoi dans cette situation, il est justifié de se pencher sur l'unique redevance de financement avec effet incitatif de la politique des transports suisse. Les kilomètres parcourus par les poids lourds sur les routes suisses sont taxés conformément au principe du pollueur-payeur «qui roule plus, paie plus». Sans la RPLP, ils seraient imputés à la collectivité de manière explicite à hauteur des coûts. Deux tiers de ces recettes financent les NLFA et l'extension du rail en général, quant au dernier, ce sont les cantons qui en profitent.

L'administration travaille à présent à la poursuite du développement de la RPLP. Pour les travaux préliminaires, elle a opté pour un processus ouvert avec les acteurs

intéressés issus de l'économie et de la société. L'ATE en fait partie en tant que représentante de l'Alliance-Environnement, une alliance qui regroupe les principales associations environnementales. C'est en novembre, lorsque le Conseil fédéral publiera son rapport sur le transfert 2021, que les premiers résultats sont attendus. Une opportunité dans la situation actuelle, où l'on prétend volontiers que la politique climatique doit davantage se dérouler en dehors de la loi sur le CO₂.

Une fonction concrète

Il y a quelques années encore, on ne percevait guère de volonté de la part du Conseil fédéral et du Parlement d'adapter la RPLP aux circonstances actuelles en Suisse. Dans l'un de ses premiers actes officiels, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a proposé au Conseil fédéral de modifier le niveau de la RPLP de manière à ce que seuls les poids lourds modernes profitent d'une redevance plus avantageuse. Par le passé, de telles adaptations au progrès technique étaient loin d'être une évidence en politique. Plusieurs parlementaires réfléchissent actuellement à la manière de rendre plus attrayants les camions avec des propulsions de substitution.

Du point de vue climatique, le système actuel comporte deux points particulièrement injustes. D'une part, les coûts climatiques externes sont certes inclus dans le calcul des coûts qui doivent être couverts par la redevance, conformément au mandat de base de la RPLP. Les coûts des dommages causés par le CO₂ sont par contre revus à la hausse par les sciences naturelles et l'économie à des intervalles de plus en plus courts. Cette connaissance des coûts entraînés par une

tonne de CO₂ devrait être intégrée beaucoup plus rapidement et systématiquement dans la politique suisse en matière de RPLP. En effet, la fonction de la RPLP est claire: conformément à la Constitution, son montant devrait s'élever à hauteur des coûts externes causés par le trafic routier lourd et qui sont supportés par la collectivité.

Inégalité de traitement

D'autre part, il est injuste également que le montant de la RPLP par kilomètre ne dépende toujours pas de la quantité de CO₂ émise par un poids lourd. Par comparaison, les camions modernes qui émettent relativement peu de polluants atmosphériques classiques tels que les poussières fines ou les oxydes d'azote, paient moins de RPLP depuis son introduction. De tels échelonnements n'existent toutefois pas en matière de CO₂. Cette inégalité de traitement semble être tombée dans l'oubli alors que la protection du climat est encore plus fortement ancrée dans la société aujourd'hui que la protection de l'air ne l'était dans les années 1990.

Il en résulte que les camions roulant sur les routes suisses se sont bien améliorés en ce qui concerne les émissions de poussières fines et d'oxydes d'azote, par contre, les nouveaux camions émettent aujourd'hui presque autant de CO₂ par tonne-kilomètre qu'il y a 20 ans. Des mesures faites à l'échelle européenne en 2019 et 2020 ont révélé quelles étaient les quantités effectives de CO₂ émises par les nouveaux camions. La Suisse et l'UE ne sont donc plus tributaires des indications sur les émissions fournies par des fabricants dans des conditions de laboratoire n'ayant aucun rapport avec la réalité et qui offrent des opportunités de triche. Il serait grand temps d'utiliser ces données dans la politique suisse en matière de RPLP et d'imposer enfin le principe pour les émissions de CO₂: «Qui émet moins, paie moins.» ■

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

Pour la promotion du vélo

Vélo La Suisse a-t-elle besoin d'un masterplan vélo au niveau national? C'est à cette question qu'ont répondu plusieurs spécialistes au colloque de l'ATE sur l'avenir du vélo à Berne.

Par Nadja Mühlemann

Début septembre, les spécialistes qui ont participé au colloque de l'ATE à l'Hôtel Kreuz à Berne ont clairement soutenu l'idée de l'adoption d'un concept national de développement de la mobilité cycliste. Il ne doit pas nécessairement s'agir d'un «plan directeur»; une stratégie, une feuille de route, ou encore un «plan de mobilité cycliste» – comme cela s'appelle en Allemagne – ferait aussi parfaitement l'affaire, estime le professeur en urbanisme Carsten Hagedorn: «Il faut surtout trouver un consensus politique et que tous les acteurs soient intégrés au projet.» Marco Starkermann, urbaniste de Metron AG, ajoute: «Il faut profiter de l'élan et du soutien politique pour avancer et développer un plan directeur comportant des objectifs concrets et des engagements clairs.»

Tout le monde admet que l'infrastructure ne doit pas être uniforme, même si des normes et prescriptions fédérales, ainsi qu'une base légale sont indispensables. Mais par où commencer?

«Une bonne infrastructure est la clé de l'attractivité du vélo et de la sécurité. Sans elle, des campagnes de promotion de la pratique du vélo seraient vaines. Le message du plan directeur doit être: développons un réseau ininterrompu de voies cyclables sûres», note Karl

Vogel, Directeur de la planification des transports de la ville de Berne. La capitale montre l'exemple, tout en gardant en point de mire les modèles à succès de Copenhague et d'Amsterdam. «Ces deux exemples sont à la fois d'intéressants laboratoires et de solides références», poursuit-il.

Atteindre les objectifs climatiques... à vélo
Innover en matière d'infrastructure cycliste contribue grandement à promouvoir le vélo – un aspect central pour l'élaboration d'un plan directeur vélo. Il est indispensable de repenser



© Metron Verkehrsplanung AG

Si «Helvétia» avait fait du vélo, elle aurait certainement souhaité un masterplan au niveau national!

notre mobilité si nous voulons que la Suisse atteigne les objectifs de l'Accord de Paris. «Un changement de paradigme est inéluctable: la voiture ne doit plus être perçue comme le principal et le plus important moyen de transport. Pour cela, il faut créer un réseau cycliste performant et continu, clairement séparé du réseau routier», souligne Patrick Rérat, Professeur à l'Université de Lausanne.

L'Office fédéral des routes (OFROU) est d'un avis quelque peu différent: «Les instruments nécessaires à la planification et à la construction de réseaux de pistes cyclables uniformes et attrayants existent, souligne Erwin Wieland, directeur adjoint de l'OFROU. Avec la loi sur les voies cyclables, la Confédération oblige les cantons à planifier et à construire des réseaux cyclables selon des spécifications uniformes, et les normes et aides à l'exécution applicables dans toute la Suisse règlent les détails techniques.» Les cantons et les communes connaissent bien les conditions locales et garantissent ainsi l'acceptation des mesures. Il est donc tout à fait justifié que la planification et la construction des réseaux de voies cyclables restent de leur compétence.

Du pain sur la planche

L'ATE adhère à l'idée d'une stratégie nationale de promotion du vélo, assortie d'objectifs clairs, de mesures et d'interactions coordonnées entre les divers acteurs. Les raisons en sont nombreuses: «Le vélo facilite les déplacements et est bon pour la santé. Il ménage le climat, n'est pas gourmand en espace et accroît la qualité de vie», relève Stéphanie Penher, responsable Politique des transports et campagnes à l'ATE Suisse. À l'instar d'autres stratégies de la Confédération (telle que la feuille de route mobilité électrique), ce plan directeur a pour vocation de devenir un engagement commun des pouvoirs publics et des acteurs privés à œuvrer pour l'essor de la mobilité cycliste. ■

Nadja Mühlemann est responsable de projets à l'ATE Suisse et se rend au travail à vélo.

Retrouvez la documentation sur le colloque ainsi que toutes les informations au sujet des intervenant-es sur www.ate.ch/colloque.

Optimiser le transport accompagné

Innovation Un projet novateur améliore les conditions de déplacement des personnes âgées ou porteuses d'un handicap. Le service FahrFlex comprend une plateforme numérique, des véhicules à usage partagé ainsi que des conducteur·rices pro et bénévoles.

Par Marco Müller et Roman Steffen



Le service FahrFlex facilite la mobilité des personnes âgées ou porteuses d'un handicap.

La société FahrFlex, tout juste créée, s'est donné pour objectif d'organiser dans la région de Horw (LU) le transport des personnes entravées dans leur mobilité, temporairement ou durablement. FahrFlex regroupe les soins à domicile Spitex de Horw, la résidence pour personnes âgées Kirchfeld et le foyer de jour Pilatusblick. Actuellement, chacune de ces organisations gère séparément ses transports, par téléphone et avec ses propres véhicules et son personnel. À l'avenir, les trajets – par exemple chez le médecin – seront proposés de façon plus efficace, grâce notamment à des outils numériques.

Partager et numériser

«Le but de FahrFlex est de réunir nos forces, de mieux exploiter nos ressources et d'améliorer la mobilité», explique Marco Müller, président de la société et directeur de la résidence pour personnes âgées Kirchfeld. Les véhicules de chaque groupement seront mis à disposition des autres et le service de transports sera numérisé sur la base d'un logiciel

destiné aux taxis. Une application permettra aux proches ou au personnel de soins de réserver en tout temps un transport pour une personne âgée ou entravée dans sa mobilité. Les demandes sont transmises digitalement à des conducteurs et conductrices bénévoles et professionnel·les qui peuvent accepter la demande par le même biais.

Au cours des 40 premiers jours d'exploitation, 130 parcours ont déjà pu être effectués par Kirchfeld; les prochains concerneront les trois établissements. Th res Bieri, de Spitex Horw, en est convaincue: «Cette offre coordonnée offre beaucoup de liberté aux personnes demandeuses et à des coûts supportables.»

Extension progressive

Avant que FahrFlex ne prenne son rythme de croisière, le système sera testé de mai 2021 au printemps 2022, et ses fonctions étendues peu à peu. «Il est aussi envisageable d'intégrer d'autres organisations locales de soins», remarque Markus Bider, du foyer de jour Pilatusblick.

Depuis cet automne, le logiciel permet également de concentrer plusieurs mandats sur le même véhicule. Cette évolution est un premier pas vers davantage de covoiturage. Il serait ainsi possible de proposer un trajet groupé à destination d'un événement tel qu'un repas collectif. Autre perspective: assurer au personnel de Kirchfeld un trajet de la gare à leur lieu de travail, assez décentralisé. Cela faciliterait un accès plus durable, pour lequel Kirchfeld s'investit déjà en soutenant les frais de transports publics de son personnel. À l'occasion d'un crowdfunding, 150 personnes et entreprises ont permis que dès septembre, un véhicule électrique prévu pour chaises roulantes entre en fonction. Il est neutre en émissions de CO₂ grâce à l'électricité solaire produite sur le toit de Kirchfeld.

Un potentiel pour toute la Suisse

Dans le domaine des soins, des services de transports existent dans toute la Suisse – souvent non numérisés, indépendants et avec des véhicules mal exploités. C'est pourquoi la Confédération a vu dans le projet FahrFlex un grand potentiel. Outre le Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO) de la Confédération, la société est également soutenue par des fondations et par la commune de Horw.

Ce projet a été conçu par Trafiko, un bureau local qui accompagne et évalue la phase de test, ainsi que son partenaire technique Yourmile, à Zurich. Les frais totaux du projet s'élèvent à 193 000 francs (jusqu'à mai 2022). Les résultats seront documentés et disponibles au printemps 2022. L'objectif est ensuite de faire essaimer le concept. ■

Marco Müller dirige la résidence pour personnes âgées de Kirchfeld. Roman Steffen a co-fondé le bureau Trafiko AG.

Autres informations (en allemand):
www.fahrflex.ch

L'impact des emballages

Environnement Nombre de membres de l'ATE déplorait qu'un plastique recouvre le magazine pour son expédition par la poste. Une nouvelle solution technique a permis à la rédaction d'opter pour une enveloppe en papier. L'Office fédéral de l'environnement vient justement de publier un écobilan à ce sujet.

Par Nelly Jaggi

Après chaque parution du Magazine ATE, deux questions de lectrices et lecteurs étaient régulièrement adressées à la rédaction: pourquoi expédier le magazine dans un emballage, et pourquoi avoir opté pour du plastique? Facile de répondre à la première question: un emballage s'impose pour éviter que s'égarant les encarts (brochures publicitaires, feuilles de signatures ou informations des sections en annexe). La Poste facture par ailleurs un prix nettement plus élevé pour les envois non emballés.

À la seconde question, nous pouvons dorénavant répondre que non, l'emballage ne doit pas forcément être en plastique. Depuis le numéro 2/2021, le Magazine ATE est envoyé dans une bande en papier produit en Suisse. Cela a été rendu possible par un nouveau système d'emballage acquis par l'imprimerie AVD, qui produit le magazine et le prépare pour l'expédition.

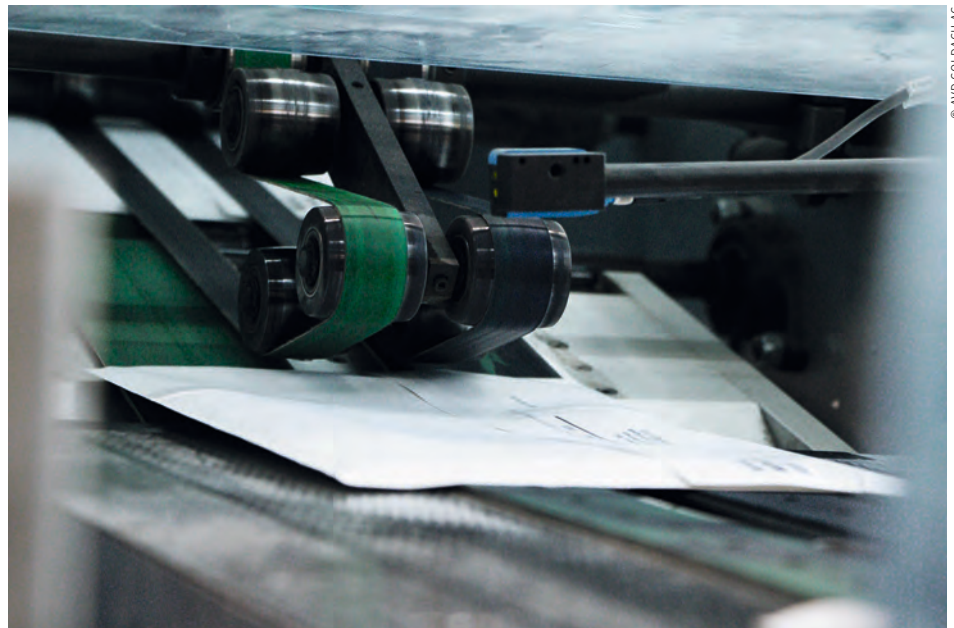
Et d'un point de vue écologique, quelle est la meilleure solution? Curieux lui aussi de le savoir, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a posé la question à la société bâloise de conseil en environnement Carbotech. En analysant le cycle de vie de différents emballages, elle a pu déterminer leurs impacts écologiques.

Faible impact

L'étude a révélé que l'emballage, quel que soit son matériau, représente seulement une fraction de l'impact écologique d'un magazine:

Les impacts environnementaux de ces trois types d'emballage diffèrent peu l'un de l'autre.

«Les ressources nécessaires à la production d'un exemplaire d'une revue sont toujours bien supérieures à l'impact de la fabrication et de l'élimination de son emballage.»



Du papier plutôt que du plastique: c'est ainsi que le Magazine ATE est emballé à l'imprimerie AVD de GOLDACH.

Pour ce qui est du matériau idéal, les choses se compliquent: «En ce qui concerne l'impact global sur l'environnement, les emballages en plastique obtiennent de meilleurs résultats que ceux en papier. Cela tient surtout au fait que le plastique est beaucoup plus fin et nécessite donc moins de matières premières.» La situation diffère un peu si l'on se borne à considérer l'impact sur le climat: «Les emballages à base de matières premières d'origine biologique non fossile sont un peu plus légers, ce qui rend le film en polyéthylène – d'origine fossile – moins intéressant. Le film en PLA (plastique à base de maïs) et la bande en papier font moins bien que le plastique. Le film biosourcé à base d'épluchures de pommes de terre reste le plus écologique.»

«À titre d'illustration, [...] l'impact environnemental des emballages servant à l'envoi d'un journal mensuel équivaut, par an et par exemplaire, à un trajet en voiture de

300 à 1100 mètres», écrit l'OFEV dans sa communication sur l'étude. Et de conclure: «Les films conçus à partir d'amidon issu d'épluchures de pommes de terre présentent le meilleur bilan, suivis par les films fabriqués à partir de matières premières fossiles, puis les enveloppes en papier recyclé.» Les impacts environnementaux de ces trois types d'emballage se situent toutefois dans la même fourchette d'incertitudes et diffèrent par conséquent peu l'un de l'autre.

Pourquoi pas des pommes de terre?

Un film biogène à base d'amidon provenant de déchets d'épluchures de pommes de terre ne serait-il pas la meilleure solution pour le Magazine ATE? D'une part, ce film est plus cher que la bande de papier, mais en plus, il n'a malheureusement pas fait ses preuves lors des tests effectués par l'imprimerie AVD et n'est donc pas proposé. ■



Rouler
ensemble,
préserver
l'environnement



Le Bus des neiges
te conduit en montagne
de manière durable
en transports publics.

busdesneiges.ch





Devant l'école de Nyon (VD), enfants et adultes ont applaudi l'artiste Jessica Arpin, acrobate à vélo.

© Lundi13/Nicolas Righetti

Les enfants fêtent le chemin de l'école

Des milliers d'enfants ont pris part aux festivités de la Journée internationale à pied à l'école, le 17 septembre dernier. En Suisse romande et au Tessin, de nombreuses actions ont été organisées pour célébrer la marche sur le chemin de l'école et replacer les enfants au centre de la question.

Des rues fermées à la circulation, de joyeux cortèges à pied ou à vélo, des spectacles et des animations: l'ambiance était festive pour la 17^e édition de la Journée internationale à pied à l'école, organisée le vendredi 17 septembre en point d'orgue de la Semaine européenne de la mobilité. Avec le slogan «Sortons des écrans!», la Journée internationale à pied à l'école a célébré le contact humain et les liens qui se créent sur le chemin de l'école. En accord avec les communes et les établissements scolaires, enfants, parents et enseignant-es ont pris part à cette action dynamique.

Par Camille Marion

© Lundi13/Nicolas Righetti



© mad



La météo indécise n'a pas freiné les cortèges colorés.



Une farandole d'animaux dessinés par l'artiste genevois Tom Tirabosco ornait les couronnes portées par les enfants.

À plusieurs endroits, on a déroulé le tapis rouge pour rappeler que l'espace public doit laisser davantage de place aux enfants.



© T+Press/Pablo Gianazzi

À Torricella-Taverne (TI), la sprinteuse et marraine du Pedibus Ajla Del Ponte a accompagné les enfants jusqu'à l'école.

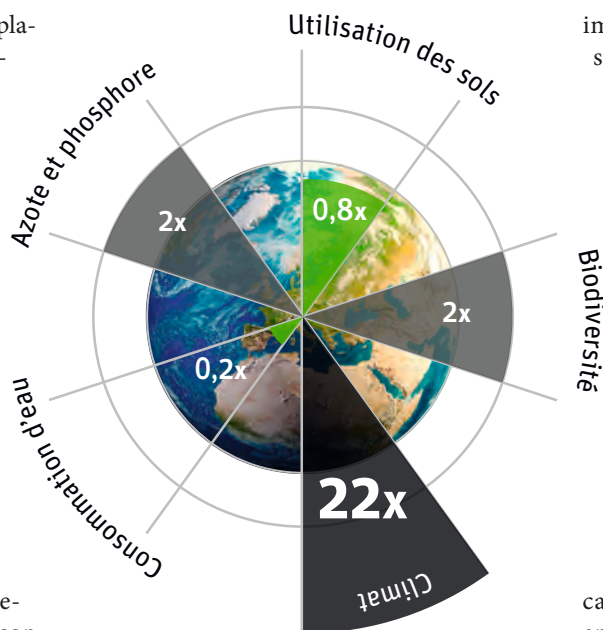
«Nous n'avons qu'une seule planète»

Environnement La Suisse ne cesse de contrevenir à ses objectifs écologiques. L'initiative des Jeunes Vert-es veut faire de la protection de l'environnement une priorité. Comment, et pourquoi le transport est-il concerné?

Par Nelly Jaggi

Au niveau mondial, quatre «limites planétaires» au moins ont déjà été dépassées: le changement climatique, l'érosion de la biodiversité, la perturbation des cycles biogéochimiques de l'azote et du phosphore et l'utilisation des sols. Le concept scientifique de «limite planétaire» indique le niveau de pollution que la planète peut supporter et définit un cadre de régulation. En outrepassant ces limites, l'humanité s'écarte ainsi du cadre requis pour vivre dans un écosystème sûr. Ce concept utilisé par la Confédération et l'Office fédéral de l'environnement mesure notre empreinte écologique.

Pourtant, la Suisse dépasse massivement ces limites planétaires. «Avec son niveau de consommation élevé, la Suisse compte parmi les pays dont l'empreinte écologique par personne est supérieure à la moyenne. Sur le climat, nous occupons le troisième et peu enviable rang en Europe», explique Julia Küng, des Jeunes Vert-es. C'est la raison pour laquelle son parti a lancé l'initiative pour la responsabilité environnementale. Celle-ci demande que l'impact environnemental de la Suisse



© Graphique: ATE/Jolanda Messerli, source: Jeunes Vert-es www.responsabilite-environnementale.ch

La Suisse dépasse les limites planétaires. Les chiffres varient en fonction des données utilisées.

des eaux et la déforestation. Et bien que la constitution suisse exige «la conservation durable des ressources naturelles», cette dernière semble, en cas d'arbitrage, rele-

implique zéro émission de gaz à effet de serre. «Le trafic est évidemment concerné, puisqu'il est le premier responsable, en Suisse, des émissions de CO₂», rappelle Julia Küng.

Agir et vite

L'initiative pose un cadre temporel clair: «Nous n'avons qu'une seule planète. Au niveau des limites planétaires, nous ne pouvons en aucun cas nous écarter du cadre requis pour une vie durable. Les scientifiques le disent très clairement: les dix prochaines années sont déterminantes pour combattre la crise climatique. Nous devons faire preuve de détermination et de rapidité, car c'est seulement ainsi que nous pourrions encore maîtriser cette crise et la disparition de la biodiversité. Les moyens financiers et la technologie nécessaires à une révolution écologique sont là; ce qui a manqué jusqu'ici, c'est la volonté politique», explique la jeune Verte.

L'initiative prévoit que les valeurs limites incluent les importations. Car la majeure partie de la pollution émise par la Suisse l'est à l'étranger – par le biais de l'importation de denrées alimentaires, de textiles et de matières premières. ■

«Pour maîtriser cette crise et la disparition de la biodiversité, nous devons faire preuve de détermination et de rapidité.»

Julia Küng, Jeunes Vert-es

soit réduit dans les dix ans. «Outre le climat, rappelle Julia Küng, les limites fixées à l'érosion de la biodiversité et à la perturbation des cycles biogéochimiques de l'azote et du phosphore sont dépassées.»

L'environnement d'abord

Notre conception de l'économie a déjà causé toute une série de crises: la crise climatique, la pollution de l'air, des sols et

ver plus souvent du «nice to have». L'initiative verte exige que la protection de l'environnement devienne une priorité et fixe des limites à l'économie et à la société, indiquant clairement les valeurs limites à ne pas dépasser.

Concrètement, la Suisse devra respecter à l'avenir six limites planétaires: aux quatre dernières citées s'ajoutent l'utilisation des sols et la pollution atmosphérique. Ce qui

ATE
actif!

Signez l'initiative!

Vous trouverez dans ce magazine une feuille de

signature pour l'initiative pour la responsabilité environnementale. Sa revendication de réduire la pollution environnementale – par exemple celle due au trafic – à un niveau viable correspond aux objectifs de l'ATE. www.responsabilite-environnementale.ch

Écouter et accompagner

Seniors Un espace public adapté aux personnes âgées profite à tout le monde. Par le biais de son Bureau romand, l'ATE accompagne les communes dans la réalisation des Plans de mobilité seniors. Cette nouvelle démarche participative favorise l'autonomie et la sécurité des déplacements.

Par Camille Marion

Les personnes âgées constituent le groupe démographique dont la croissance est la plus forte; on estime que d'ici 2045, la Suisse comptera environ 2,7 millions de personnes âgées de 65 ans ou plus, soit près d'un tiers de la population. Cette évolution met en lumière un défi actuel pour les autorités: elles doivent favoriser la sécurité, l'autonomie et la mobilité durable d'une population vieillissante.

Aujourd'hui, l'espace public inadapté limite l'autonomie et la mobilité des seniors. Depuis 1994, on constate une diminution progressive de leurs déplacements à pied, à vélo ou en transports publics. «Trottoirs encombrés, traversées dangereuses, feux de circulation trop rapides aux passages piétons, manque de bancs et de toilettes publiques: la rue est pleine de défis», énumère Rodrigo Lurueña, chargé de projets pour le Bureau romand de l'ATE.

Démarche participative

À Genève, les spécialistes du Bureau romand travaillent main dans la main avec les communes, les professionnel·les et la population. Depuis 20 ans, l'ATE développe des Diagnostics de mobilité pour les seniors. Le concept a été récemment revu et amélioré pour devenir des Plans de mobilité seniors. Grâce à une démarche participative, ils prennent en compte l'expérience des personnes âgées afin de trouver des solutions sur mesure.

En sondant les personnes directement concernées, les Plans de mobilité seniors mettent le doigt sur des problématiques très locales. Les constats issus de la pratique quotidienne constituent la meilleure base possible au développement d'un concept adapté. La démarche est généralement initiée par les communes, qui contactent l'ATE avec le souhait d'améliorer l'accessibilité, la sécurité et la convivialité dans leur territoire et favoriser une mobilité plus durable. C'est exactement ce que proposent les Plans de mobilité seniors.

Échanges et expertise

Un Plan de mobilité seniors se déroule sur une année environ. Dans un premier temps, le Bureau romand procède à un diagnostic de la mobilité sur la base d'entretiens avec des «focus groups» – un groupe de personnes âgées qui partage de manière détaillée ses habitudes en matière de mobilité. Ce procédé qualitatif est complété par une enquête envoyée à toutes les personnes âgées habitantes de la commune. «Cet état des lieux identifie les pratiques, les ressentis, les besoins et les obstacles rencontrés sur les trajets du quotidien», explique Rodrigo Lurueña. C'est la partie la plus importante de la démarche.

En parallèle, des visites de terrain sont organisées en collaboration avec des expertes de la sécurité routière et de l'aménagement urbain. Sur la base du diagnostic de la mobilité et des visites, une série de recommandations sont présentées à la commune. Les mesures proposées s'étendent à court, moyen ou long terme.

En plus des aménagements de l'espace public, le Bureau romand propose divers outils d'information et de sensibilisation. «Par des actions simples et une bonne communication, on peut réellement favoriser une mobilité active et durable des seniors», assure Rodrigo Lurueña. Le Bureau romand assure finalement le suivi du Plan de mobilité seniors et son évaluation avec la commune.

Un Plan de mobilité seniors est en cours dans la commune de Lancy. Grâce à la participation de 1550 personnes âgées au son-

© Pixabay/pasaj1000



Pour que les déplacements à pied ou en transports publics restent agréables et sûrs, l'ATE propose des solutions sur mesure par le biais des Plans de mobilité seniors.

dage et à une vingtaine aux focus groups, des recommandations d'aménagements seront proposées pour améliorer la mobilité, la sécurité et l'autonomie des seniors dans deux secteurs de la commune. ■

Des cours pour rester mobile

Depuis sa création en 1979, l'ATE s'engage en faveur des seniors notamment par l'organisation des cours «Être et rester mobile». Les participantes et participants apprennent à se familiariser avec les distributeurs de ticket à écran tactile, à lire un horaire ou à se prémunir des vols. Les cours dispensent également de précieux conseils pour voyager à pied ou à vélo, en toute sécurité.



Informations: www.mobilitesenior.ch

Des poids lourds flottants

Compilé par Nelly Jaggi

Bien que les navires de croisière ne représentent qu'une petite part de la flotte mondiale, leur impact sur la qualité de l'air, les habitats et le climat est disproportionné. Ils consomment beaucoup de carburant, ne serait-ce que pour faire fonctionner les hôtels et installations de loisirs à bord. En outre, comme ils se déplacent rapidement et à proximité du littoral, leurs émissions polluantes affectent les populations côtières.

La plupart des navires de croisière utilisent du mazout lourd, le plus sale des combustibles fossiles. Très peu sont équipés de filtres à particules diesel ou de catalyseurs sélectifs pour épurer leurs gaz d'échappement, alors que sur les routes, ces technologies constituent la norme depuis longtemps. Avec sa teneur en soufre 3 500 fois supérieure à celle du diesel des véhicules automobiles, le mazout lourd est bien plus nuisible à l'environnement.

En 2017, les navires de luxe de Carnival Corporation & PLC, la plus grande compagnie de croisières du monde, ont relâché dix fois plus d'oxydes de soufre pathogènes dans les mers d'Europe que les 260 millions de voitures individuelles du continent. L'Es-

Transport maritime Les bateaux de croisière ont du succès... et un impact considérable sur l'environnement. L'organisation faitière européenne Transport & Environment (T & E) a récemment publié une série d'informations intéressantes à ce sujet.

pagne, l'Italie, la Grèce, la France et la Norvège sont les pays les plus touchés.

Le gaz liquide n'est pas une solution

Une norme plus stricte en matière de soufre s'applique aux navires de croisière naviguant en dehors de la zone dite «d'émission

des navires enregistrés par satellite, les paquebots de croisière qui accostent à Barcelone rejettent chaque année cinq fois plus de NO_x que les 560 000 voitures de la ville. Palma de Majorque (Espagne), Venise et Civitavecchia (Italie) ainsi que Southampton (Angleterre) sont les quatre autres villes les plus touchées

Avec sa teneur en soufre 3500 fois supérieure à celle du diesel des véhicules automobiles, le mazout lourd est bien plus nuisible à l'environnement.

sion contrôlée de soufre» (ou Sulphur Emission Control Area, SECA), mais à moins de 200 milles marins des côtes. Le plafond de la teneur en soufre à l'échelle mondiale a été réduit à 5 000 parties par million (ppm) en janvier 2020, ce qui reste 500 fois supérieur aux émissions du diesel automobile. Les navires de croisière qui passent plus de deux heures à quai doivent déjà se soumettre à une norme encore plus stricte de 1 000 ppm.

Les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) causent, elles aussi, de gros dégâts. D'après une étude de T & E basée sur les mouvements

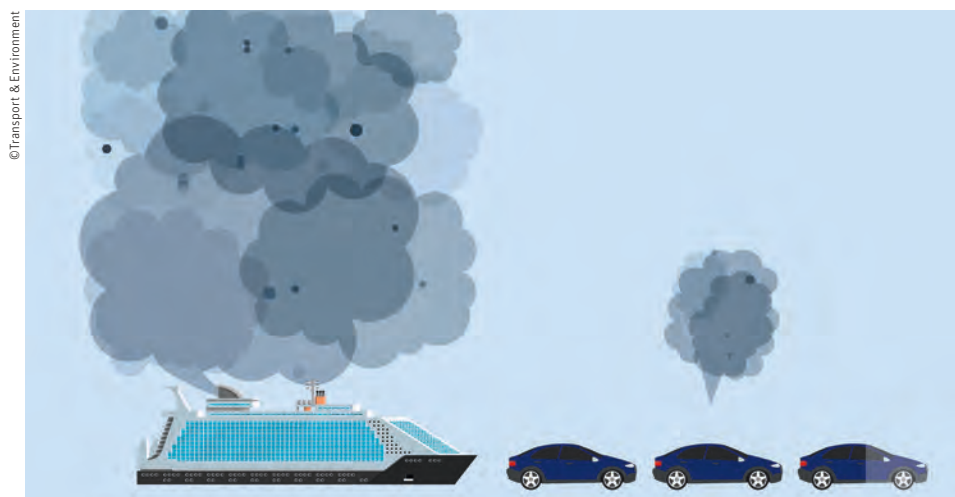
par les émissions de NO_x des navires de croisière. Ces oxydes d'azote forment des aérosols sulfatés et des particules fines qui sont non seulement préjudiciables à la santé humaine, mais également à l'origine de pluies acides et d'une acidification du milieu marin.

Selon T & E, les récents efforts pour faire passer la propulsion des bateaux au gaz de pétrole liquéfié (GPL) sont assez vains. Bien que la navigation au GPL nuise moins à la qualité de l'air, elle émet davantage de gaz à effet de serre que les motorisations conventionnelles, comme l'affirmait Delphine Gozillon, experte du transport maritime chez T & E, à la «Sonntagszeitung» en août dernier.

Des alternatives existent

Les spécialistes de T & E rappellent que des solutions existent: «L'électricité fournie par le réseau terrestre peut contribuer à réduire les émissions dans les ports, les batteries sont une solution pour les distances plus courtes et l'hydrogène (technologie des piles à combustible) peut propulser même les plus grands des navires de croisière. Manifestement, le secteur des croisières n'est pas encore disposé à franchir le cap volontairement. Aussi, nous avons besoin d'autorités qui prennent leurs responsabilités et imposent des normes pour en arriver à zéro émission.» ■

Informations complémentaires (en anglais) sur www.transportenvironment.org/cruise-ships



Les 47 navires de luxe de la compagnie de croisière «Carnival Corporation & PLC» ont émis dix fois plus d'oxydes de soufre dans les mers européennes que l'ensemble des plus de 260 millions de voitures privées en circulation en Europe.

Acheter futé

Achat Choisir une voiture d'occasion peut vite devenir un casse-tête quand on y ajoute la dimension écologique. Pour s'en sortir, il est nécessaire de regarder le type de motorisation et la consommation du véhicule.

Par Luca Maillard et Nelia Franchina



© ATE/Comille Merion

Acheter d'occasion permet de diminuer l'impact environnemental de la production du véhicule.

Dans certains cas, acheter une voiture d'occasion plutôt que neuve est judicieux au niveau environnemental. Un achat de seconde main évite la production d'une voiture, une étape qui nécessite de très grandes quantités d'énergie et de matières premières. Il faut par contre veiller à la consommation du véhicule, d'autant plus qu'il est âgé: en moyenne, une voiture neuve consomme 15% de carburant en moins qu'il y a 10 ans. De manière générale, il est conseillé de privilégier une voiture

de petite taille et adaptée à ses besoins. L'impact environnemental lors de son utilisation en sera réduit. Mais il y a encore mieux: l'apparition de voitures électriques sur le marché de l'occasion permet de se passer complètement de carburant fossile.

Conseils pour une voiture électrique

- Consommation raisonnable: idéalement, un véhicule d'occasion ne devrait pas consommer beaucoup plus qu'un modèle

actuel, soit 15 à 20 kilowattheures pour 100 kilomètres.

- Garantie de la batterie: en général la batterie est garantie 8 ans ou 160 000 km pour une capacité de 70%. Attention: la capacité ne diminue pas de façon linéaire avec l'usure. Par exemple, des charges rapides à répétition peuvent accélérer la perte de capacité.
- Certificat de capacité de la batterie: la personne qui vend son véhicule peut le demander soit au constructeur soit à une entreprise externe. Cela représente un bon indicateur de l'état de la batterie.
- Test sur route: il est indispensable de tester la voiture avant l'achat, afin de vérifier notamment si l'autonomie correspond à ses besoins.

Conseils pour une voiture essence ou diesel

- Faible consommation: idéalement un véhicule d'occasion ne devrait pas consommer beaucoup plus qu'un modèle actuel, soit 6 à 7 litres pour 100 kilomètres.
- Hybrides efficaces: privilégier les véhicules hybrides conventionnels (non-rechargeables) en raison de leur efficacité.
- Pas d'hybrides rechargeables: selon des études environnementales, leurs émissions réelles de CO₂ sont bien plus élevées que celles indiquées par les constructeurs.
- Pas de vieux diesel: éviter les moteurs diesel dont la norme antipollution est plus ancienne que Euro 6d-TEMP (mis en service en général avant le 1^{er} septembre 2019) en raison de leurs émissions élevées de polluants atmosphériques. ■

L'Écomobiliste devient Eco-auto

La plateforme eco-auto.info sera mise en ligne dans les prochaines semaines. Eco-auto, le nouveau nom de l'Écomobiliste de l'ATE, vous propose le classement environnemental et les données techniques de centaines de modèles de véhicules neufs. Vous y trouvez également des conseils pratiques pour l'achat et l'utilisation d'une voiture respectueuse de l'environnement, ainsi que de nombreux articles passionnants.

Inscrivez-vous à la newsletter d'eco-auto.info pour recevoir les actualités quatre à six fois par an, directement par e-mail.



www.eco-auto.info

eco auto

Collaborateur pour Eco-auto à l'ATE, Luca Maillard a rédigé ce texte sur la base d'un article de Nelia Franchina, ancienne stagiaire à l'ATE.

Un cadeau pour le climat

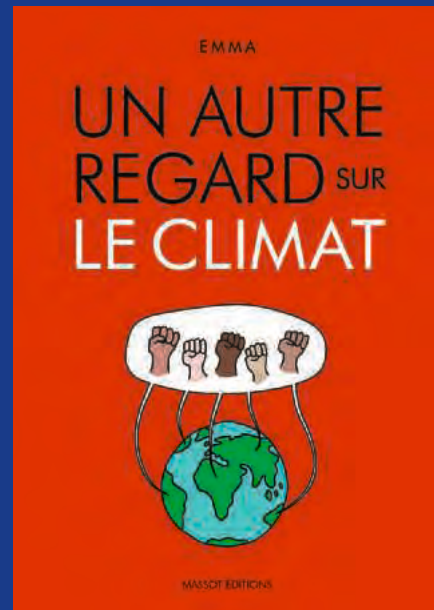
Faites plaisir à vos proches: offrez
une adhésion à l'ATE comme cadeau
de Noël avec un livre inspirant.

Et le plus
beau dans tout ça:
vous ne payez que
l'adhésion – nous vous
offrons le livre!

Fr. 85.–

Le coffret cadeau contient:

- Adhésion à l'ATE jusqu'à fin 2022.
- Livre cadeau «Un autre regard sur le climat».
- Carte-cadeau festive et personnalisée.



Le livre

Une bande dessinée de la blogueuse la plus engagée du moment: Emma. Des dessins simples, un contenu fondé sur de nombreuses recherches et un message clair. Cette introduction au changement climatique permet de mieux comprendre les mécanismes à l'œuvre et montre aussi que des solutions sont à portée de main.

Pour commander:

031 328 58 58

www.ate.ch/noel

Pour une mobilité
d'avenir





Nous sommes l'ATE – des



L'ATE défend une politique de transports durable depuis une quarantaine d'années. Ce succès est rendu possible par les innombrables personnes qui s'engagent au sein de l'association. Dans ce dossier, nous en présentons 22: des membres de JeuneATE, des responsables de section, des collaboratrices et collaborateurs du Secrétariat central, une membre du Comité central, un bénévole et un ancien membre.



visages et des histoires



© Nelly Jaeger

Camille Lepetit, Anina Schweighauser et Dominik Beeler (de gauche à droite) font partie du mouvement JeuneATE. Le vélo cargo est un signe de leur engagement pour des moyens de transport innovants et durables.

sont quand-même des regroupements en dehors de la loi par certains aspects. Je pense que selon le message à faire passer, selon la loi qui est derrière, je serais prêt à marcher un peu en dehors du cadre.

Vous vous engagez toutes et tous pour une politique des transports durable. Quel événement-clé vous y a motivé-es?

Camille: Un des moments qui m'a le plus inspiré, c'est le trajet à vélo pour se rendre depuis Neuchâtel à la grève pour le climat à Berne en mai 2019. Les voitures ne pouvaient plus dépasser les vélos et j'ai adoré voir le rapport de force entre les différents modes s'inverser. Ce genre d'actions fait la différence, ça montre un idéal à atteindre.

Anina: J'ai grandi dans les montagnes et la mauvaise ou inexistante desserte par les transports publics était un problème récurrent. Quand j'ai déménagé à Berne, j'ai trouvé que c'était un luxe d'avoir un bus toutes les six minutes. Dans le domaine de la mobilité durable et de la politique climatique, il me semble qu'il ne se passe pas encore grand-chose. Il vaut la peine de s'engager pour cette cause.

Dominik: La mobilité a toujours été un sujet qui me passionne. J'ai grandi dans une famille sans voiture. Mon engagement dans la politique des transports est largement dû à mes liens avec l'ATE: la section des deux Bâle se cherchait une présidente et comme j'étais actif chez les Jeunes Verte-s, on m'a contacté. Aujourd'hui, je ne regrette pas une seule seconde.

«Devenir un réseau»

En août dernier, le mouvement JeuneATE s'est réuni en retraite. Trois de ses membres racontent la mobilité du futur, les limites personnelles et les premières actions prévues.

Propos recueillis par Nadja Mühlemann

Anina, Dominik et Camille, jusqu'où êtes-vous prêt-es à aller pour faire avancer vos idées politiques?

Anina: Je n'irais pas jusqu'à m'exposer publiquement, en ce sens que je ne ferais pas une action un peu folle pour attirer l'attention. Je privilégie les démarches classiques, telles que la récolte de signatures ou la sensibilisation dans la rue.

Tu n'es donc pas prête à te faire enchaîner à un arbre?

Anina: Non...

Dominik: Je dois faire des aveux: ma première action politique, à l'âge de 16 ans, a déclenché une intervention policière.

Nous avons peint une voie cyclable sur la route, ce qui est une atteinte à la signalisation routière et donc un délit. Le jour suivant, un véhicule de nettoyage en a effacé toutes les traces. Depuis lors, la ville a créé une voie cyclable au même endroit! Mais aujourd'hui, je suis bien plus retenu pour ce qui est des actions à la limite de la légalité.

Camille: Je suis modéré dans mes actions. Je voudrais bien être plus engagé, mais je souhaite quand même respecter les règles en vigueur, même si parfois j'aime bien être un peu à la limite. Je participerais par exemple volontiers à tout ce qui est «masses critiques» à vélo, et ce

Anina, tu as travaillé à l'ATE Suisse durant trois ans et depuis peu tu as été engagée par une entreprise de conseil. Quelle est l'importance de la mobilité dans ton nouveau quotidien?

Anina: L'ATE a laissé des traces (rires). J'espère que je devrai de temps à autre encore m'occuper de questions de mobilité dans mes nouvelles fonctions. Par chance, je viens de recevoir un mandat dans ce domaine-là et ce sera l'occasion de promouvoir une fois encore des solutions durables. Pour ce qui est du quotidien: lorsque mes rendez-vous s'y prêtent, je m'y rends à pied.

Camille, tu as fait un stage à l'ATE, quelle est ton activité professionnelle actuelle?

Camille: Je travaille dans un bureau privé de développement de la mobilité (team+ à Bulle). On travaille sur mandat pour des communes, des cantons, des agglomérations ou encore des privés. Pour moi c'est idéal, c'était mon but de travailler dans un bureau comme ça et l'ATE m'a bien orienté en ce sens.

Vous faites les trois parties de JeuneATE, le nouveau mouvement jeunesse de l'ATE, pourquoi ce choix?

Anina: Lorsque je travaillais à l'ATE, je trouvais qu'il fallait entreprendre quelque chose pour attirer et motiver les jeunes – c'est finalement de leur avenir qu'il s'agit. J'ai donc été très heureuse que l'on me demande d'aider à créer JeuneATE.

Camille: Pour moi, l'objectif est de pousser les jeunes à s'intéresser à la mobilité et de leur proposer une mobilité plus durable au quotidien. Arriver à convaincre les jeunes et travailler ensemble, c'est vraiment le plus important dans ma vision du JeuneATE.

Dominik: Il y a beaucoup de jeunes qui s'engagent dans la section ATE des deux Bâle. Depuis que je fais partie du comité, je me préoccupe de savoir comment rendre l'ATE attrayante pour les jeunes. Il est crucial de les inclure car leur vision des choses compte énormément.

Anina: Beaucoup de jeunes misent sur une mobilité durable – à pied, à vélo ou avec les transports publics. Nous voulons que JeuneATE soit pour eux un instrument d'expression politique. Il y va également de la survie de l'ATE – ce serait très dommage que des sections cessent leur activité pour cause de manque d'effectifs.

Camille: C'est important de pouvoir faciliter le dialogue. Il peut être parfois difficile pour les gens d'entrer en contact avec les associations, de pouvoir s'exprimer et être écouté-e.

Quelles premières actions de JeuneATE pouvez-vous nous annoncer?

Dominik: Lors de notre première retraite, nous avons réfléchi à la manière

de nous organiser et de communiquer et quelles devraient être nos premières actions. Plusieurs idées novatrices ont été avancées... Si ces actions ont lieu, vous ne pourrez pas les rater!

Quels rôles êtes-vous prêt-es à jouer dans JeuneATE?

Anina: Personnellement, je suis plutôt modérée. Je m'investis volontiers pour faire fonctionner les choses, coordonner et organiser. Mais je laisse à Dominik le soin de mettre sur pied les actions...

Dominik: Ces actions ne sont pas si rebelles. Il est important de se distinguer par de la créativité et de nous attaquer

Dominik: La hiérarchie doit être horizontale pour donner la parole à chacun et chacune.

Camille: Je vois aussi le mouvement comme une entité ouverte – comme une porte d'entrée pour que les gens puissent s'exprimer librement, sans se sentir oppressé-e.

Comment mobilisez-vous votre entourage?

Camille: J'essaie d'éviter de me poser en moralisateur. Je ne suis pas toujours exemplaire dans ma façon de me déplacer mais j'essaie de faire au mieux. Je m'engage à améliorer mon comporte-

«Énormément de jeunes se déplacent de manière durable – à pied, à vélo ou en transports publics.»

Anina Schweighauser

aux problèmes des jeunes. Nous voulons faciliter l'accès à l'ATE en général, mais aussi aux sections pour permettre aux jeunes de s'y engager.

Camille: Je ne suis pas une personne qui se met vraiment en avant, ni un rêveur. Là où je peux vraiment aider, c'est en questionnant et en écoutant, ainsi qu'en apportant un point de vue plus critique, notamment sur des questions techniques.

Anina: Je crois que c'est très bien que ce groupe soit composé à la fois de personnes issues de sections, d'activistes et de gens qui agissent en arrière-plan. Cela nous donne un éclairage très diversifié sur la manière d'aborder les questions.

Quel avenir souhaitez-vous à JeuneATE?

Dominik: JeuneATE doit être un mouvement dans lequel les jeunes s'engagent pour une mobilité durable et digne d'avenir. En même temps, je trouve important que nous puissions agir sur l'ATE à l'interne et que nous y soyons écoutés-es.

Anina: Pour moi, JeuneATE doit se situer entre un mouvement libre et une organisation structurée. De même, je trouverais précieux que JeuneATE soit représenté au Comité central de l'ATE Suisse.

ment tous les jours et en montrant que c'est possible de faire ses courses à vélo ou d'aller en vacances en train par exemple.

Dominik: Je crois qu'il n'y a rien de moralisateur à vouloir mobiliser son entourage sur des sujets qui tiennent à cœur. C'est la manière de procéder qui fait toute la différence. Il est important de rendre les gens attentifs aux problèmes de notre société. C'est ensuite à notre société toute entière de s'atteler à résoudre ces problèmes.

Camille: L'action individuelle est très importante mais le gros problème se situe selon moi plutôt à un niveau systémique. On doit se concentrer sur la situation dans son ensemble et ne pas pointer du doigt chaque individu.

Anina: Je trouve difficile de mobiliser les gens dans les cantons alpins. Là, la mobilisation passe par d'autres canaux et j'espère que, là aussi, JeuneATE et l'ATE en général parviendront à accroître leur présence. ■

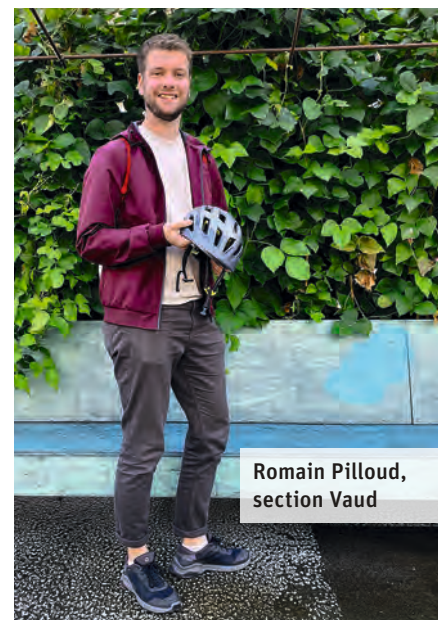
Nadja Mühlemann est chargée de projets à l'ATE Suisse et également membre de JeuneATE.



Anita Wüthrich,
section Soleure

Je dirige le secrétariat de la section Soleure depuis douze ans. Avant cela, j'ai eu la chance de travailler à la légendaire initiative de l'ATE «Rues pour tous» en tant que graphiste. Même si elle n'a pas été acceptée en 2001, elle a contribué à faire avancer la question du 30 kilomètres à l'heure dans les localités. Dans le canton de Soleure, les valeurs limites du bruit sont souvent dépassées. Jusqu'ici, pour les autorités, limiter

la vitesse sur les routes cantonales était impensable et chaque projet de lutte contre le bruit était assorti «d'allègements» finalement contreproductifs. Pour moi, c'était intenable, tant il est évident que les limitations de vitesse sont un gain réel pour la population – contre le bruit et pour la sécurité routière. Depuis 2013, le droit de recours des associations au niveau cantonal nous permet d'interagir dans les projets de lutte contre le bruit. En mai 2021, un tournant s'amorce enfin: la «Solothurner Zeitung» présente le 30 kilomètres à l'heure comme une mesure «admissible», puisque le gouvernement envisage d'abaisser la vitesse sur les routes cantonales. Ce qui prouve que persévérance et patience finissent par aboutir.



Romain Pilloud,
section Vaud

Membre du comité de l'ATE Vaud depuis six ans, je me suis rendu compte que les questions de mobilité impactent presque chaque aspect de notre vie: la part importante du trafic individuel motorisé aggrave les inégalités sociales et les problèmes environnementaux et complique l'accès aux services publics ou à la santé. M'engager professionnellement comme secrétaire général de la section vaudoise il y a deux ans m'a permis de concrétiser une volonté de faire changer les choses. Au quotidien, je suis sollicité par les membres, les communes, le canton, la presse, et même les bureaux d'urbanisme. J'aime cette diversité de contacts qui se concrétise aussi dans l'organisation d'événements comme les bourses aux vélos d'occasion. Mon travail consiste par ailleurs à lutter contre des projets qui négligent la mobilité durable: routes sans piste cyclable, excès de places de parc ou passages piétons dangereux, les raisons ne manquent pas. Mais l'ATE ne fait pas que s'opposer, elle propose des solutions – c'est le passionnant jeu de la négociation.

Coup d'œil chez les sections de l'ATE

La mobilité figure parmi les enjeux les plus importants pour l'avenir et c'est pour cette raison que je m'engage à l'ATE comme secrétaire de la section Jura. Une mobilité d'avenir dans une région rurale comme le Jura reste un véritable défi! Il faut être innovant, pragmatique pour démontrer à la population que les changements sont possibles. Avec la petite équipe du comité, je m'engage particulièrement pour des transports publics performants et en faveur de la mobilité douce. Économiste de formation et âgé de 54 ans, je suis conscient que l'avenir se joue surtout sur notre capacité à changer nos comportements et notre vision. Comme dans d'autres domaines, j'estime que la course contre le réchauffement ne peut se gagner sans sobriété et décroissance des transports. Je sais que cela demande beaucoup de volonté; je suis moi-même passé de 30 000 à 5 000 kilomètres en voiture par an! Le vélo est mon principal mode de transport, la randonnée en itinérance mon choix pour les vacances et, grâce au télétravail, mon village d'Ajoie mon principal lieu de travail.



Vincent Chapuis,
section Jura

Le Secrétariat de la section Zurich est placé sous la conduite du tandem Gabi et Markus – qui d'ailleurs se partagent leur destinée dans le privé depuis des décennies. Ensemble avec leur comité très engagé, Gabi et Markus se battent pour une politique cantonale des transports résolument écologique et respectueuse du climat. Des années de lutte qui portent leurs fruits: quais de la Limmat sans voitures, fin des centres commerciaux dans la verdure, modération du trafic aérien, promotion du vélo, réduction du bruit grâce au 30 kilomètres à l'heure, rejet du tunnel surdimensionné à la Rosengartenstrasse, sécurité dans les localités et sur le chemin de l'école et, grâce à l'initiative de l'ATE, la gare diamétrale de la Löwenstrasse. Ce sont quelques-uns des succès de l'ATE, au service de ses membres et de la communauté.



Gabi Petri et Markus Knauss,
section Zurich

«L'ATE doit insister sur le positif»

Comment parler au cœur, quand la mobilité n'est qu'un outil? «C'est possible», estime Peter Saxenhofer, ancien directeur de l'ATE, en entretien avec le Magazine ATE. Propos recueillis par Nelly Jaggi



Pour Peter Saxenhofer l'AG rend les gens mobiles, même si la mobilité n'est généralement qu'un moyen d'arriver à ses fins.

Peter, quel rôle la mobilité joue-t-elle dans ta vie?

La mobilité est un simple moyen. Je ne suis pas quelqu'un qui apprécie d'être dans le trafic, à l'exception des voyages, où la mobilité devient un but – par exemple en randonnée.

Tu as dirigé l'ATE de 2002 à 2012. Comment en es-tu arrivé à t'intéresser et à t'engager en faveur d'une politique des transports durable?

Au cours de mon existence, j'ai remarqué que certains modes de transport étaient confrontés à des problèmes de capacité – qu'il s'agisse des bouchons ou des bus trop pleins. J'ai commencé à me demander s'il était possible d'agir sur cette évolution, par exemple au moyen d'un péage urbain, ou si nous ne pouvions qu'en prendre acte. Je suis moi-même devenu membre de l'ATE au moment de l'initiative du trèfle, qui s'opposait à la construction d'une autoroute à travers le Simmental (BE). Et je reste convaincu qu'il ne faut pas régler ces problèmes en augmentant les capacités routières.

Avec le recul, quelles sont les actions politiques les plus importantes auxquelles tu aies contribué à la tête de l'ATE?

À cette époque, la question du Gothard était amplement débattue. La réduction de la vitesse dans les localités a aussi été très importante. Je suis toujours heureux de voir que des villes se mettent au 30 kilomètres à l'heure car cet enjeu a fait partie des revendications de base de l'ATE. Considéré comme totalement farfelu

au début, il est aujourd'hui banal. Cela montre que l'ATE est une force de proposition et que les thématiques qu'elle soulève finissent par s'imposer. Mais il faut savoir durer.

Qu'attends-tu aujourd'hui de l'ATE?

Qu'elle s'adresse un peu plus au cœur et un peu moins à la raison. Certains projets génèrent de la mobilité, mais de la mobilité durable. Pour celles et ceux qui pratiquent le ski de randonnée ou la marche, il faut des idées novatrices comme les bus des vallées alpines. Beaucoup d'alpinistes se déplacent encore en voiture.

Il y a aussi le Bus des neiges, un projet porté par l'ATE et le Club alpin suisse (CAS).

C'est positivement qu'il faudrait le présenter. Pas en brandissant la menace climatique mais en insistant sur les perspectives qu'ouvre cette alternative: grimper ici, redescendre là-bas et rentrer à la maison en train. Des randonnées deviennent possibles que l'accès en voiture empêche. Je me souviens de ce qui s'est passé avec les vélos cargo: l'ATE a d'abord été très critique à leur égard, notamment pour des raisons de sécurité. Quand je vois aujourd'hui des parents qui transportent leurs trois enfants à bord de leur cargo, je trouve ça excellent. Ce sont des idées novatrices qu'il faut accueillir positivement et «vendre» avec enthousiasme.

Beaucoup de jeunes descendent dans la rue pour les enjeux climatiques. Comment les inciterais-tu à

s'engager pour l'ATE et pour les thématiques qu'elle défend?

Sur un nombre croissant de questions, je constate une division de la société. Certains continuent à vouloir rouler avec des voitures puissantes. Je ne miserais pas sur eux. Si l'ATE veut gagner les jeunes aux enjeux de la mobilité, elle doit le faire avec des messages positifs, pas d'abord en évoquant sa lutte contre les grosses cylindrées. Sinon, elle se positionne d'emblée dans un débat clivé. Celui-ci est nécessaire, mais je parlerais plutôt au cœur des gens. Un exemple: l'ATE s'engage pour les trains de nuit. Celles et ceux qui ne veulent pas en prendre ne les combattront pas pour autant. Si l'action prioritaire de l'ATE est de s'opposer aux vols de courte distance, elle lance un combat. Est-ce que je deviendrai membre de l'ATE parce que celle-ci combat les vols de courte distance ou parce qu'elle soutient les trains de nuit? Restreindre de tels vols est important, bien sûr, mais c'est plutôt en coulisses, par du lobbying politique, qu'on y parviendra.

Pas simple de faire ce grand écart...

Prenons l'exemple du 30 kilomètres à l'heure. On peut militer contre le 50 mais personnellement, je ne ferai plus jamais cela. La question est: où sont mes priorités? La sécurité, la tranquillité, les zones de rencontre. C'est peut-être ça, la bonne façon de faire: s'engager «en faveur». Pas contre les places de stationnement mais pour l'espace en ville. Au final, les places de stationnement auront tout de même reculé mais le message sera différent. ■

Dans la rue pour l'ATE

Par Nelly Jaggi

L'ATE s'engage en faveur de l'environnement, également au nom de ses membres, mais beaucoup connaissent l'association uniquement pour son assistance au dépannage. Ahmed Bahlouli a pour mission de parler de l'étendue de ce qu'elle fait.

En Suisse romande, même si tout le monde a entendu parler du Pedibus, peu de gens savent que l'ATE est derrière ce projet. Ahmed Bahlouli, responsable pour l'ATE du recrutement de membres dans la rue, contribue à y remédier.

L'ATE a lancé ce type de communication il y a six ans, pour augmenter le

nombre d'adhésions, bien sûr, mais aussi pour mieux se faire connaître. Et il y a du retard à combler, ce n'est pas Ahmed qui affirmera le contraire. Il le sait bien: le public associe davantage l'adhésion à des prestations comme l'assurance dépannage et le carnet d'entraide qu'avec des campagnes de politique des transports ou des projets de sensibilisation.

Le contact direct avec des membres potentiel·les dans la rue est très important. Pour Ahmed, c'est le meilleur moyen d'expliquer ce que fait l'ATE aux personnes intéressées: «On peut ainsi leur faire découvrir la diversité de nos activités et leur expliquer concrètement ce qu'offre une adhésion.»

Rencontres et discussions

Pour Ahmed, 80% des rencontres se passent très bien. L'importance du sujet est évidente, en particulier dans le contexte actuel des discussions sur le climat. Il choisit très soigneusement les endroits où il se rend avec ses dialogueuses et dialogueurs: «Je privilégie les lieux et les manifestations avec un public ouvert au sujet de la mobilité: marchés hebdomadaires, manifestations culturelles ou sportives, événements des sections ATE comme les bourses aux vélos.»

Dans le cadre de son travail, Ahmed rencontre de plus en plus de personnes déjà membres de l'ATE. «C'est fréquent, et on nous remercie souvent pour ce que

nous faisons», confirme-t-il. Face à des réactions négatives, il reste calme: «Quand je suis le premier à m'adresser à quelqu'un qui a mal dormi, je lui sers de défouloir. Alors je commence par l'écouter.»

Le baromètre des préoccupations

Ahmed en a déjà fait l'expérience; parfois le vent peut tourner: «Un jour, une femme à qui je voulais parler m'a copieusement insulté avant de continuer son chemin. Elle est revenue dix minutes plus tard pour s'excuser et préciser que sa fille collaborait au Pedibus et que l'ATE faisait du bon travail.» Cette dame est devenue membre.

Être dans la rue permet également d'en saisir l'humeur. Selon Ahmed, parmi les thèmes qui interpellent, on peut citer le Pedibus, les infrastructures cyclables, l'augmentation du prix des transports publics et les sujets qui font l'actualité.

Les affaires régionales suscitent aussi l'attention. Ahmed se souvient qu'à Fribourg, une femme lui a répondu qu'en tant qu'automobiliste, l'ATE ne lui servait à rien. La conversation s'est déroulée dans un mélange d'allemand et de français. Peu après, la dame – originaire de la partie germanophone du canton – est revenue. Elle n'avait pas réalisé tout de suite que c'était grâce à l'ATE que son quartier avait pu éviter une croissance du trafic. Elle a alors décidé d'adhérer. ■

Soutenez Ahmed!

Comme Ahmed, vous souhaitez devenir dialogueuse ou dialogueur et nous aider à acquérir des membres? Écrivez-nous: marketing@ate.ch.



Ahmed Bahlouli

Dans la rue avec son bloc-notes et son stylo, Ahmed Bahlouli montre aux gens la diversité de l'ATE.

Une combattante avec une vision

Par Fanny Zürn

Elle se penche volontiers sur les questions d'aménagement du territoire dans les transports et roule en vélo cargo avec ses enfants: Franziska Grossenbacher est géographe, protectrice de la nature et membre du Comité central de l'ATE.

Franziska Grossenbacher habite avec sa famille dans un quartier tranquille de Muri bei Bern. Fière de son vélo cargo, elle nous dit: «J'aime pouvoir apporter mes courses jusqu'à ma porte. Le vélo cargo me donne beaucoup plus de flexibilité qu'une voiture, parce que je peux le garer n'importe où en ville.»

Depuis que Franziska roule avec de très jeunes enfants, elle perçoit le trafic comme un stress permanent qui lui demande une attention de chaque instant. Cette géographe regrette que les routes et les places de stationnement mangent autant d'espace et que les autres besoins de la population soient négligés.

Franziska a une vision claire de l'avenir: «Les transports de demain seront adaptés à l'être humain et à l'habitat.» C'est pour que cette vision devienne vite réalité qu'elle s'engage à l'ATE. Franziska militait déjà dans la section de Berne depuis longtemps quand elle a été élue au Comité central il y a trois ans.

Travailler ensemble

Avec ses onze membres, le Comité central est l'organe stratégique de l'ATE Suisse et il assume la responsabilité de l'orientation de l'association à long terme. Le Comité central a ainsi défini pour sa stratégie 2030 que le trafic pendulaire devait diminuer, les infrastructures ne devaient plus être développées dans ces proportions et une transition vers un trafic sans énergie fossile était nécessaire. «Le Masterplan pour un trafic sans énergie fossile publié récemment par l'ATE apporte des solutions concrètes», explique Franziska.

Pour atteindre ces objectifs, il faut avoir un bon bureau à l'échelon national et mener un travail de lobby au Par-

lement. Le travail des sections n'est pas moins central, car il permet de lutter sur place avec grande efficacité et d'améliorer les conditions pour les transports publics, les piétonnes et les cyclistes. Franziska est convaincue: «Si la pression est assez forte à la base, aucun office fédéral ne peut imposer des projets contre la volonté de la population.»

Franziska a à cœur de montrer à ses semblables, preuve à l'appui, que la transition dans les transports est une chance. Car avec moins de trafic, on gagne en qualité de vie et, avec des trajets plus courts, tout le monde a plus de temps pour découvrir la beauté de la nature à proximité.

Réflexion et responsabilité

Franziska pense que son rôle au Comité central est de représenter le point de vue des sections et de s'impliquer en matière d'aménagement du territoire dans les transports. Grâce à son travail à la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, elle possède un bon bagage technique. Membre du Comité central, elle participe chaque année à plusieurs réunions, à l'Assemblée des délégués et aux conférences de planification. Pour Franziska, il n'y a pas d'engagement sans réflexion et sans responsabilité.

Quand on lui demande quel est le signe distinctif de l'ATE, elle répond: «L'ATE suit une stratégie globale et ne se limite pas à un seul moyen de transport. À côté des questions environnementales, la qualité de la vie en lien avec la mobilité joue un rôle important.»

Grâce à la réussite de l'Offensive vélo à Berne, Franziska se montre optimiste. Qui sait, peut-être que ses enfants pour-

ront bientôt pédaler sur une voie rapide pour vélos de la capitale. ■

Fanny Zürn est stagiaire à l'ATE Suisse.

Les jours d'hiver, elle laisse le vélo au garage et préfère marcher.



Franziska Grossenbacher est membre du Comité central de l'ATE. Elle préfère se déplacer à vélo, mais apprécie la vision globale de l'ATE.

Les visages de l'ATE Suisse

© Toutes les photos : ATE



Patrizia Lepore,
conseillère en
assurances

Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

La collaboration agréable avec mes collègues, ainsi que la possibilité d'apporter de nouvelles idées.

Que souhaites-tu pour l'avenir de la mobilité?

Il devrait y avoir plus de pistes et voies cyclables, ainsi que des cours de conduite pour cyclistes.

Ton moyen de transport préféré?

Mon nouveau vélo électrique!



Simon Hofmann,
responsable Marketing
et assurances

Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

Ce qui me plaît, c'est que l'ATE n'est pas une banale association d'usagers et d'usagères des transports, mais aussi une organisation environnementale. C'est ce qui rend notre travail gratifiant et motivant.

Sur quel sujet travailles-tu en ce moment?

Je m'attache à recenser les tendances en matière de mobilité durable, dans le but de définir de nouveaux produits et partenariats pour nos membres.

Que souhaites-tu pour l'avenir de la mobilité?

Que la disparité entre la mobilité urbaine et celle de la campagne, où la voiture domine nettement, commence enfin à s'estomper et que de plus en plus d'acteurs s'attaquent à cette question

en proposant des concepts de mobilité flexible dans des régions qui ne s'y prêtent pas a priori. La campagne finira elle aussi par opter pour la mobilité durable – j'en suis convaincu.

Ton moyen de transport préféré?

J'utilise volontiers des moyens de transport novateurs et respectueux du climat: bicyclette, vélo et trottinette électriques, TP.

Ta meilleure proposition d'excursion?

Rasa dans les Centovalli: village sans voitures, atteignable uniquement par téléphérique, nature encore intacte – repos assuré.



Selim Egloff,
stagiaire

Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

J'apprécie l'ambiance détendue au sein de mon équipe, ce qui facilite grandement les échanges de savoir-faire – une expérience très enrichissante.

Sur quel sujet travailles-tu en ce moment?

Sur la mobilité liée au travail. L'influence des entreprises sur les déplacements du personnel – pendulaires et professionnels – est énorme. Nous entendons agir à ce niveau-là et motiver les entreprises à viser une mobilité durable pour l'ensemble de leur personnel et à lui donner la possibilité de s'affranchir de la dépendance à la voiture.

Que souhaites-tu pour l'avenir de la mobilité?

La mobilité devrait être pensée davantage en fonction des besoins réels des gens et non pour servir les intérêts de l'industrie automobile. Je suis convaincu qu'il faut miser sur les nouvelles

technologies pour réduire le nombre de voitures, à la campagne également, et rendre plus attractifs les moyens de transport à haute efficacité énergétique, comme la mobilité piétonne et cycliste.

Ton moyen de transport préféré?

Mon vélo: il ne prend pas de place, ne coûte pas grand-chose et me transporte jusqu'à la gare et parfois même au-delà des Alpes.



Martin Winder,
chargé de projets en
politique des transports

Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

La crise climatique est probablement le plus grand défi de notre époque. Travailler à relever ce défi est très motivant.

Sur quel sujet travailles-tu en ce moment?

Actuellement, tout tourne autour de la sortie des énergies fossiles dans le domaine des transports. En juin de cette année, nous avons publié un «Masterplan sur la mobilité sans énergie fossile». Il s'agit à présent de trouver le moyen de l'appliquer au plus vite.

Que souhaites-tu pour l'avenir de la mobilité?

Nous devons pouvoir nous passer d'énergie fossile en l'espace de 20 ans, sans quoi nous courons à notre perte. Dans le monde des transports de mes rêves, le vélo occupe une place centrale.

Ton moyen de transport préféré?

Je trouve tous les moyens de transport intéressants. Toutefois, je continuerai à renoncer à prendre l'avion tant que ce mode de transport émettra des gaz à effet de serre.



Anders Gautschi,
directeur

Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

Les sujets sur lesquels nous travaillons sont d'une brûlante actualité:

climat, qualité de vie dans les villes – les choses évoluent très vite et les technologies également. La société aussi est en mutation et nous y contribuons. Et bien entendu, c'est un plaisir de collaborer au quotidien avec un personnel impliqué.

Que souhaites-tu pour l'avenir de la mobilité?

Un rapide abandon des carburants fossiles, une utilisation intelligente des moyens de transport, ainsi qu'une prise de conscience par la population du prix de la mobilité.

Ton moyen de transport préféré?

En été mon vélo de course Tommasini, en hiver le ski de fond, de préférence dans la chaîne du Jura.

Ta meilleure proposition d'excursion?

Le long de l'Aar.



Emilie Roux,
chargée de projet en
sécurité routière

Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

Avoir l'opportunité de travailler pour des causes que je défends, dans une équipe dynamique. La

rencontre avec les communes et avoir la chance de travailler dans des contextes locaux très différents (ville, périphérie, montagne). C'est toujours un plaisir de pouvoir sortir du bureau pour aller sur le terrain.

Que souhaites-tu pour l'avenir de la mobilité?

Voir plus d'enfants se rendre à l'école à pied, mais aussi à vélo, un mode de déplacement que les enfants aimeraient bien

plus utiliser. J'espère aussi que les futurs quartiers qui seront construits en Suisse se feront avec moins de place dédiée à la voiture pour une meilleure qualité de vie.

Ton moyen de transport préféré?

Le vélo. C'est sans aucun doute le moyen de transport le plus efficace, le plus agréable et qui permet de s'évader.

Ta meilleure proposition d'excursion?

En 2019, j'ai eu l'occasion de parcourir la route n°9 de Suisse Mobile à vélo. Appelée aussi «Route des Lacs», elle permet de longer douze lacs et ainsi de profiter d'agréables moments de baignade. Un itinéraire à couper le souffle!



Stéphanie Penher,
responsable Politique
des transports et
campagnes

Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

La diversité des tâches et des contenus que

nous abordons ensemble: sécurité sur le chemin de l'école, cours pour personnes âgées, promotion du vélo et évaluation des technologies routières. Tout cela, dans le but d'offrir aux jeunes et aux moins jeunes un maximum de sécurité dans leur mobilité, tout en ménageant le climat.

Sur quel sujet travailles-tu en ce moment?

Je m'attache à démontrer les avantages d'une généralisation du 30 kilomètres à l'heure dans les localités. Et je travaille pour que des mesures soient prises dans toutes les formes de mobilité polluantes pour le climat – y compris le transport aérien.

Ton moyen de transport préféré?

Le train de nuit!

Ta proposition d'excursion?

Visite du Schwarzwassergraben, dans l'arrière-pays bernois près de Schwarzenburg: Hinterfultigen (atteignable en car postal) – Borisried – Schwarzwasserbrücke.



Lewhat Zaid,
apprentie

Sur quel sujet travailles-tu en ce moment?

Je travaille actuellement dans le département des assurances. Je m'occupe d'assurances

dépannage, de carnets d'entraide et de protection juridique.

Ta proposition d'excursion?

L'Interrail Global Pass – valable dans 33 pays d'Europe et très bon marché.

Que souhaites-tu pour l'avenir de la mobilité?

Je souhaite qu'il y ait davantage de pistes cyclables.



Barbara Rehmann,
conseillère auprès du
Service des membres

Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

Je partage les valeurs de l'ATE. La diversité des tâches et le

contact avec les gens me plaisent beaucoup. En outre, je profite énormément du savoir-faire et de l'engagement exemplaire de mes collègues.

Que souhaites-tu pour l'avenir de la mobilité?

Si on m'avait demandé, enfant, de dessiner une route, j'aurais probablement dessiné une bande grise avec des traits blancs au milieu. Peut-être qu'aujourd'hui les enfants dessinent des routes avec des voies cyclables. J'espère que l'engagement de l'ATE conduira à des dessins plus colorés: des routes bordées de ruisseaux et de verdure, ses itinéraires rapides pour le vélo, des passages pour les grenouilles et le gibier – un réseau respectueux de la diversité humaine.

Ta proposition d'excursion?

Pour la fin de l'automne, je recommande la rampe sud de la ligne du Lötschberg.



Françoise Lanci Montant pose avec l'organigramme du Bureau romand. Pour elle, c'est la complémentarité de l'équipe qui assure le succès des projets menés depuis Genève.

«Nous devons offrir des solutions»

Françoise Lanci Montant est responsable du Bureau romand de l'ATE Suisse, à Genève. Lorsqu'elle a pris ses fonctions en 2012, l'équipe comptait deux collaboratrices. Elle chapeaute aujourd'hui 14 spécialistes de la mobilité.

Propos recueillis par Camille Marion

Françoise, en quoi consiste ton travail pour l'ATE?

Mes fonctions ont beaucoup évolué en neuf ans à l'ATE. Lorsque j'ai commencé, j'étais responsable de la campagne du Pedibus et je menais le développement des premiers Plans de mobilité scolaire. Les expériences réussies nous ont permis d'évoluer et d'engager de nouvelles personnes. Aujourd'hui, mon travail comprend davantage de direction, de stratégie et de coordination. J'assure la bonne marche de l'équipe du Bureau romand, la cohérence de nos activités et les financements. En tant que cadre de l'ATE Suisse, j'ai également la responsabilité d'entretenir le lien entre Genève et le Secrétariat central, à Berne, où je suis en quelque sorte la «voix romande».

Comment définirais-tu le rôle du Bureau romand?

Antenne de l'ATE Suisse en Romandie, le Bureau romand porte les valeurs de l'association et une vision de la mobilité qui sont en parfaite adéquation avec la réalité des cantons romands. Certains de nos projets sont aussi réalisés au Tessin. Nous sommes une équipe de spécialistes – géographes, urbanistes, politologues, économiste, spécialistes en santé publique et en communication – qui menons des campagnes et réalisons des projets souvent participatifs et au plus près des besoins de la population. Nous mettons nos compétences au service d'une mobilité heureuse et d'un aménagement de

l'espace public inclusif, source de qualité de vie et de bien-être. Notre travail est très complémentaire avec celui des sections de l'ATE, qui sont actives sur des problématiques plutôt politiques. Le Bureau romand apporte une expertise plus neutre. J'ai le sentiment que ces dernières années, notre rôle a évolué avec la vision

«J'ai l'impression que nous sommes au bon endroit et que nous allons dans la bonne direction.»

Françoise Lanci Montant

de la société sur le rapport entre la mobilité et la qualité de vie. Nous avons moins besoin de convaincre, et davantage d'accompagner les villes, communes, cantons.

Certains projets de l'ATE font collaborer les équipes de Genève et de Berne. Ça va, le «Röstigraben»?

Il y a parfois des difficultés car, au-delà de la langue, nous avons des sensibilités et des pratiques différentes en matière de mobilité. Mais les expériences et les discussions sont toujours enrichissantes. Le travail qui est fait en Suisse romande et au Tessin n'est pas le même qu'en Suisse allemande et cela souligne l'importance de notre bureau. C'est une grande richesse pour l'ATE Suisse d'avoir un Bureau romand qui emploie presque un quart du personnel du Secrétariat central.

Qu'est-ce qui te plaît le plus dans ton travail?

Le constat que nos projets ont un impact concret et la collaboration constructive avec les communes, villes et cantons. Nos réussites se traduisent par les centaines de lignes de Pedibus qui se mettent en marche chaque jour grâce à l'ATE, les personnes âgées qui osent prendre le bus ou le train après les cours «Être et rester mobile» ou le nombre toujours croissant de communes qui aménagement les che-

mins de l'école suite à nos recommandations. Au quotidien, ce qui me plaît le plus dans mon travail est la richesse et le dynamisme de l'équipe du Bureau romand. Nous venons d'horizons professionnels variés. Chaque projet est une co-construction élaborée grâce à nos diverses expériences et à un dialogue permanent au sein de l'équipe. J'ai l'impression que nous sommes au bon endroit et que nous allons dans la bonne direction.

Comment interprètes-tu le slogan de l'ATE «Pour une mobilité d'avenir»?

C'est une mobilité qui a un impact le plus réduit possible sur le réchauffement climatique et une «multi-mobilité» où on fait des choix plus réfléchis. C'est aussi une mobilité d'envies, où le plaisir prend le pas sur la vitesse et les distances. ■

«Nous sommes des multiplicateurs»

Des petites mains bénévoles animées par de grands cœurs s'activent pour défendre les valeurs de l'ATE. À Bâle, Florian Mathys participe aux activités de l'ATE depuis près de 20 ans et s'engage dans l'organisation du «Velomärt».

Par Camille Marion



Florian Mathys est membre de l'ATE Bâle et du comité d'organisation du «Velomärt». Âgé de 47 ans et père de trois enfants (7 à 13 ans), il travaille pour le canton comme responsable construction et entretien des installations sportives.

Qu'est-ce que les organisations environnementales, les partis politiques, les clubs sportifs, les sociétés de musique ou les associations de village ont en commun? La force de celles et ceux qui les composent; des membres qui s'engagent avec passion, qui consacrent du temps et de l'énergie pour une cause qui leur tient à cœur. L'ATE en compte près de 100 000 à travers le pays, dont une partie se mobi-

n'est pas forcément une affaire de famille: «Mes parents n'ont pas fait de politique et nous avons d'ailleurs des points de vue différents, explique Florian. Aujourd'hui, mes enfants sont sensibles à certaines thématiques, mais les discussions à la maison tournent rarement autour de cela.»

À Bâle, la mobilité anime les mêmes débats que dans la plupart des villes suisses. La section bâloise de l'ATE mène de nombreuses campagnes notamment contre la construction de nouveaux parkings. Cycliste au quotidien, Florian trouve

la ville accueillante pour le vélo même si la marge de progression reste importante. «C'est toujours le même problème: lorsque l'on veut donner plus de place au vélo dans l'espace public, on a l'impression de la voler à d'autres moyens de transport.»

Du rôle de chacun·e

Durant ses années au comité de la section bâloise de l'ATE, Florian a participé à de nombreuses campagnes nationales et cantonales en faveur d'une mobilité plus durable. Des différentes actions de mobilisation, il se souvient des rencontres toujours intéressantes, de quelques frictions mais de nombreux échanges positifs. La tendance rose-verte qui domine au sein des autorités bâloises se ressent aussi dans la rue.

Et Florian croit beaucoup au contact direct: «Plus que la présence dans la rue,

je suis convaincu de l'impact considérable d'une personne sur son entourage, explique-t-il. Chaque personne qui investit son énergie et son temps pour des convictions profondes touche forcément ses proches par son engagement. Nous sommes des multiplicateurs.»

Des campagnes au marché

Après de nombreuses heures investies dans le militantisme politique, Florian fait aujourd'hui de l'organisation du «Velomärt» sa priorité. Cet événement chapeauté par l'ATE et Pro Velo est un incontournable pour les Bâloises et les Bâlois qui cherchent un deux-roues d'occasion. «Je connaissais le Velomärt bien avant de découvrir l'ATE, raconte Florian. J'y ai toujours acheté mes vélos, depuis l'adolescence.»

Membre du comité d'organisation depuis près de huit ans, Florian aime particulièrement l'ambiance conviviale du marché. La crise sanitaire a évidemment affecté les dernières éditions, mais l'événement a repris en juin dernier – toujours avec le même succès.

Depuis toujours, l'engagement politique et militant de Florian sert sa vision d'une mobilité d'avenir: «Fondamentalement, je soutiens un modèle qui permette d'entrevoir un futur viable. Il ne s'agit pas de s'opposer au développement de la mobilité, mais cela ne doit pas se faire au détriment de l'environnement ou de la qualité de vie.» Quand on s'engage avec le cœur, on ne peut pas vraiment se tromper. ■

«Convaincre est un exercice grisant.»

Florian Mathys

lise régulièrement dans la rue pour des stands et d'autres actions militantes.

Florian Mathys fait partie de la section bâloise de l'ATE. C'est son parcours professionnel et sa formation d'ingénieur civil et planificateur des transports qui l'a fait rencontrer l'association dont il est devenu membre après ses études. Il a siégé au sein de son comité pendant plus de 15 ans. Pourquoi l'ATE? «C'est simplement l'association qui correspond le plus à mon mode de vie et à ma vision de la mobilité», répond-il.

Engagement politique

Père de famille et habitant de la ville de Bâle, Florian aime la politique et le débat d'idées. «Convaincre est un exercice grisant», sourit celui qui est également membre du parti socialiste – tout comme son épouse, co-présidente du parti de Bâle-Ville. Mais l'engagement

Des chaussures fourrées pour l'hiver



La chaussure Rauris GTX de Meindl est la compagne idéale pour les randonnées hivernales. Grâce à sa doublure en agneau, les pieds restent au chaud jusqu'à -30°C . Un cuir solide et une tige haute assurent une grande stabilité à la marche. Très mobile, la semelle de caoutchouc Ultra Grip s'adapte à toutes les situations, gardant une adhérence parfaite même sur les surfaces glissantes. La membrane Gore-Tex rend cette chaussure absolument imperméable, qu'il pleuve ou qu'il neige. Très fonctionnelle, la Rauris GTX offre une grande polyvalence pour vos prochaines aventures hivernales. Attendez l'hiver de pied ferme, équipez-vous chaudement!

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

le modèle Meindl Rauris GTX est proposé dans les pointures 36 à 43 pour les femmes et dans les pointures 41 à 47 pour les hommes, au prix de Fr. 200.- au lieu de Fr. 249.-, avec le code-rabais «mag1121». Offre valable jusqu'au 30 novembre 2021 et dans la limite des stocks disponibles.

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

Commandez l'Indicateur 2022

Après le grand succès rencontré par les précédentes éditions, l'Indicateur sera à nouveau 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 publié au format A5, réparti logiquement en deux volumes 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: avec la carte de commande au dos de ce magazine, sur www.ate.ch/indicateur, par e-mail à indicateur@ate.ch ou par téléphone au 031 328 58 58



Des luges en bois durable



Depuis plus de 130 ans, l'entreprise familiale tyrolienne Kathrein fabrique des luges et des traîneaux de qualité pour les familles ainsi que pour les sportifs et sportives de niveau amateur ou professionnel. La société est l'une des plus anciennes dans son domaine, en Autriche. Ses luges sont sûres et ergonomiques; elles glissent bien et se manœuvrent facilement. Leur siège rembourré est confortable même dans les descentes cahoteuses.

La luge fait partie des activités hivernales les plus populaires en Suisse. Celles de Kathrein garantissent des sensations inoubliables, aussi bien pour une journée de détente en famille que pour une poussée d'adrénaline entre ami-es. Soucieuse de préserver l'environnement, Kathrein façonne exclusivement du bois de frêne autrichien issu de sylviculture durable et utilise des vernis naturels pour les finitions.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

bénéficiez d'une réduction de 15% sur toutes les luges et tous les traîneaux Kathrein avec le code-rabais «mag1121». L'offre est valable jusqu'au 30 novembre 2021 et dans la limite des stocks disponibles. Elle n'est pas cumulable.

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

Grande dame, entre montagnes et tradition

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

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

passiez trois nuits de rêve au Grand Hôtel Beau Rivage au prix de deux. Pour 3 nuitées en chambre double first class, y compris petit-déjeuner et accès à l'espace wellness, vous bénéficiez du tarif exceptionnel de Fr. 500.-. Offre valable jusqu'au 15 avril 2022.

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



Des cosmétiques à offrir



ZiZAN!A Biobotanica, jeune marque lancée par l'entreprise familiale Zollinger Bio, spécialisée dans la production de graines biologiques, a fait un pari: transformer les produits végétaux secondaires en cosmétiques naturels de qualité, en accord avec la tendance de la beauté saine. Au programme, des textures modernes et agréables à utiliser, des formules simples sans substance indésirable, une production durable, peu d'emballages et aucun compromis sur la qualité.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

profitez d'une réduction de 20% sur tous les coffrets-cadeaux. Offre valable jusqu'au 31 décembre 2021, dans la limite des stocks disponibles.

Commander: sur www.zizania.bio avec le code-rabais «ATE21».

Vins bio de qualité

La qualité des vins de culture biologique est aujourd'hui irréprochable. Les vigneronnes et vigneron d'Amiata veillent non seulement à la qualité gustative particulière de leurs crus, mais également à la conservation de la biodiversité de leurs vignes en renonçant aux pesticides de synthèse. Dans la sélection proposée par Amiata, vous trouverez de véritables perles produites en petites quantités dans des exploitations familiales – le juste équilibre entre délectation et respect de la nature.



+ Avantage pour les membres de l'ATE:

carton promotionnel de 6 bouteilles de vin rouge bio (2 de chaque sorte) au prix de Fr. 98.- (au lieu de Fr. 125.20) et envoi gratuit.

Commander: avec la carte de commande au dos de ce magazine ou sur www.amiata.ch/vcs. Offre valable jusqu'au 31 décembre 2021 ou jusqu'à épuisement des stocks.

Réduction de primes et rabais attractifs à la KPT

Bonne nouvelle! En 2022, les assurés de la KPT verront leurs primes de l'assurance de base baisser de plus de 3 % en moyenne par rapport aux tarifs actuels. Pour ce faire, la caisse-maladie organisée en coopérative fait usage de ses réserves et augmente les rabais.

Mais ce n'est pas tout. En qualité de membre de l'ATE, les membres de votre famille et vous-même bénéficiez d'autres avantages.

Rabais collectif: vous bénéficiez d'un rabais de 10% sur les assurances complémentaires des soins et des frais d'hospitalisation.

Toujours plus d'économies: si vous utilisez le portail clients KPTnet, vous bénéficiez d'un rabais online de 5 % sur les assurances complémentaires. De plus, la KPT vous octroie un rabais de fidélité de 6,7 % si vous souscrivez une assurance des soins ou des frais

d'hospitalisation pour une durée de trois ans.

Jusqu'à 600 francs avec ActivePlus: avec les assurances complémentaires des frais d'hospitalisation et des soins Comfort, nous vous offrons jusqu'à 600 francs par an pour soutenir les comportements sains et préventifs. La KPT verse des contributions pour votre abonnement fitness, votre conseil diététique et bien plus encore.



Cela vous intéresse?

Contactez-nous pour un entretien de conseil individuel (kollektiv@kpt.ch / 058 310 91 11) ou obtenez une offre directement sur kpt.ch/ate.

kpt: la caisse maladie avec un plus

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.

ATE Association transports et environnement
Aarberggasse 61, 3001 Berne

Pour plus d'informations:

- par téléphone 031 328 58 58 ou
- par site d'internet www.ate.ch/legs

Pour une mobilité
d'avenir



DIVERS

Un geste pour la nature: reboisez un hectare de forêt tropicale avec arborise et transformez ainsi le CO2 de votre ménage en oxygène. Rendez-vous sur www.arborise.org, l'association pour un reboisement durable et participatif!

VACANCES EN SUISSE

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

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

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

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

Nous louons notre **Eidechsl-Rustico** a Contra, près de Locarno. Avec vue sur le Lac Majeur jusqu' à 4 personnes. www.alpunt.ch.

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

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

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

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

UNE BOUFFÉE D'AIR FRAIS, Dans une belle maison ancienne d'Appenzell en pleine nature à l'extérieur de Rehetobel AR, 2 chambres douillettes vous attendent. 071 877 30 90 et www.der-ganze-mensch.ch

VACANCES À L'ETRANGER

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

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

Entre Cèze et Ardèche (sud France) grd mas familial rénové. 6ch / 12 lits, charme, vue, piscine, oliveraie, ping-pong, pétanque, piano. Idéal pour plusieurs familles. Contact : <https://mitchoules.fr> ou champclos@netplus.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

Uzès (Gard), 40 minutes gare TGV, loue au mois belle maison pierre, 140 m2, 3 chambres, jardin, bassin, garage, € 1450.- hors charges. jeancouturier33@orange.fr

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

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

Délai de remise Magazine ATE 2022

1/2022: 03 janvier
2/2022: 28 mars
3/2022: 08 août
4/2022: 10 octobre

T 031 328 58 38
annonces@ate.ch
www.ate.ch/annonces

Dépannage e-bike et voiture combinés

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

Souscrivez maintenant l'assurance dépannage combinée pour Fr. 60.- au lieu de Fr. 70.-. Si vous avez déjà souscrit une assurance dépannage de l'ATE, vous pouvez ajouter l'assistance e-bike pour Fr. 20.- ou le service de dépannage automobile pour Fr. 40.-. La couverture d'assurance s'applique aux deux services de dépannage (Suisse/FL) jusqu'au 31.12.2022.

Accès rapide à l'offre:

– par téléphone au 031 328 58 12 ou
– par internet à l'adresse:

www.ate.ch/combo-depannage

Pour une mobilité d'avenir

ate

ate boutique

Du 5 au 30 novembre 2021

15% rabais sur tout l'assortiment*
Code-rabais: **VCS1121**

*À l'exception des articles en action et des articles net, ainsi que des bons-cadeaux. Non cumulable.



Sac à dos Osprey Soelden 22 | 155.-

Le Soelden 22 d'Osprey est un sac technique léger et résistant pour le hors-piste qui offre un ajustement et une fonctionnalité sans égal. Volume: 22 l

15859 black | 15859 dustmoss green

Thermos Chillys

Food Pot 500ml | 29.-

Les thermos à aliments Food Pots de Chillys assurent des repas durables, économiques et délicieux en voyage. Avec l'isolation à double paroi par le vide, les repas restent chauds ou froids jusqu'à 6h.

15067 monochrome black

15067 pastel green

15067 blush purple

15067 matte blue



Schöffel

icebreaker
Move to natural

W
women

M
men

W
women

M
men



Schöffel Madrisella Pants | 229.-

Ce pantalon coupe-vent et déperlant est très confortable, et assure une liberté de mouvement optimale. Ce produit de Schöffel est certifié Bluesign®.

WOMEN Tailles: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

15957 navy blazer

MEN Tailles: 48 • 50 • 52 • 54 • 56

15961 black

Veste isolation Icebreaker Quantum III LS | 205.90

Grâce aux bienfaits naturels de la laine 100 % mérinos, le Quantum suit tous les mouvements de votre corps et assure une thermorégulation optimale lors d'activités intenses.

WOMEN Tailles: XS • S • M • L • XL

MEN Tailles: S • M • L • XL

16094 arctic blue | 16094 sage

16104 navy | 16104 loden

Gants d'hiver

WOWOW Wetland | 69.-

Ces gants polyvalents, respirants, imperméables et coupe-vent, possèdent une grande surface réfléchissante pour une très bonne visibilité sur la route, de jour comme de nuit. Tailles: S - XXL

16038 yellow refl.



Gilet lumineux WOWOW Jacket | dès 19.90

Que ce soit à vélo ou à pied, ce gilet aéré s'enfile sans problèmes par-dessus l'habillement normal, et assure une grande visibilité dans le trafic routier.

Gilet lumineux Roadie | 19.90
14079 jaune, tailles: S - XXL

Gilet lumineux Lucy | 39.-
14080 gris, tailles: S - XL



Nortec Crampons d'hiver | dès 65.-

Ce crampon très solide ne pesant que 92,5 grammes assure une excellente prise sur la glace et la neige. Sur la face supérieure de la chaussure, les crampons sont maintenus en position avec une bande en silicone élastomère résistante aux basses températures.

Tailles: 36 - 38 | 39 - 41 | 42 - 44 | 45 - 46

9597 Nortec xrampons d'hiver | 89.-

16073 Nortec Fast crampons d'hiver | 75.-

16074 Nortec Corsa crampons d'hiver | 65.-



Raquettes à neige MSR Evo Snowshoe Kit | 289.-

Kit complet pratique pour les amateurs d'aventures dans la neige, comprenant des raquettes Eco Trail, des bâtons de trekking Dynalock et un sac de transport.

13367 Evo Snowshoe Kit

Schöffel



M
men

W
women

Manteau Schöffel 3in1 Moskau & Rotterdam | dès 379.–

Se balader tous les jours vêtu avec style et confort, sans concessions en matière de fonctionnalité: les vestes chaudement doublées protègent de la pluie et offrent une liberté de mouvement optimale.

Manteau 3in1 Moskau | 499.– **Manteau Rotterdam | 379.–**

WOMEN Tailles: 36 – 44

MEN Tailles: 48 – 56

15959 navy blazer

15963 black | 15963 green

ORTOVOX



Veste isolation Ortovox Zinal Jacket | 359.90

Avec cette veste, vous vous sentez bien même par des températures glaciales. La matière robuste Pertex® Quantum protège de l'extérieur, tandis qu'à l'intérieur, la Swisswool black, laine rare des moutons noirs des Alpes suisses, apporte de la chaleur.

WOMEN Tailles: S–XL

MEN Tailles: S–XL

15896 pacific green

15897 petrol blue

15896 dark wine

15897 clay orange

Grüezi bag



Veste isolation

GrüeziBag Faithful DownWool | 299.–

DownWool est une isolation naturelle haut de gamme composée de 70% de duvet et de 30% de laine. La laine absorbe l'humidité et maintient ainsi le duvet naturellement plus sec. L'isolation innovante DownWool garantit une température agréable.

WOMEN Tailles: S–XL

MEN Tailles: S–XL

15948 lime gold | 15948 black

15949 deep blue sky

15948 carmine red

15949 black



W
women

icebreaker
Move to natural

Shirt à longues manches & Leggings Icebreaker Oasis Crew | 99.90

Confortables et fonctionnels – le shirt à longues manches et les leggings en 100% laine mérinos sont parfaits comme première couche quand il fait froid.

WOMEN Tailles: XS • S • M • L • XL

① **Thermo-Shirt Oasis LS Crew | 99.90**

12038 black | 12038 mink

② **Thermohose Oasis Leggings | 99.90**

12042 black



M
men

MEN Tailles: S • M • L • XL • XXL

③ **Thermo-Shirt Icebreaker Oasis LS Crew | 99.90**

12056 black | 12056 loden | 12056 espresso

④ **Thermohose Oasis Leggings | 99.90**

12058 black

FALKE
ERGONOMIC
SPORT SYSTEM



W
women

M
men

Chaussettes Falke SK2 Wool | 39.90

La SK2 Wool est très bien isolée thermiquement avec sa très haute proportion de laine. Avec son rembourrage moyen, assure une grande protection et un contact équilibré avec la chaussure.

WOMEN Pointures: 37–38 | 39–40 | 41–42

13330 rose | 13330 black-mix

MEN Pointures: 39–41 | 42–43 | 44–45

13329 light grey | 13329 sulfur | 13329 black-mix



W
women

SCARPA
NEVER RUN LIGHTER BY LEARNING

M
men

Chaussure Scarpa Mojito City mid GTX wool | 219.–

Grâce à la technologie Gore-Tex®, les chaussures Scarpa chaudement doublées sont imperméables et respirantes, et offrent avec leur coupe montante à hauteur de cheville une parfaite protection pour l'hiver.

WOMEN Pointures: 36–42

MEN Pointures: 40–46

11332 ardoise

11333 bluecosmo



W
women

LOWA
simply more...

M
men

Chaussure Lowa Nabucco Evo GTX | 239.90

Grâce à sa semelle spéciale Vibram® Arctic Grip, cette élégante chaussure d'hiver offre une excellente adhérence et vous permet de faire une apparition réussie dans le pays merveilleux de l'hiver.

WOMEN Pointures: UK4–UK8

MEN Pointures: UK7.5–UK12

16124 anthrazit

16126 navy



W
women

HANWEG

M
men

Chaussure Hanweg Banks Snow GTX | 319.–

Les robustes chaussures d'hiver de Hanweg sont antidérapantes grâce à leur semelle Vibram Endurance Ice. La doublure imperméable et isolante Gore-Tex Partelana maintient vos pieds au sec et au chaud, même par des températures très froides.

WOMEN Pointures: UK4–UK8

MEN Pointures: UK7–UK11.5

15981 asphalt/mint

15983 asphalt/black



© ATE Jura
Un petit convoi de cyclistes a pris part à la ligne de vélobus mise en place entre Cerneux-Veusil et les Breuleux.



Des lignes de vélobus pour innover en région rurale

Christelle Vallat est maman de quatre enfants, habitante du Cerneux-Veusil – un hameau des Franches-Montagnes situé entre La Chaux-de-Fonds et les Breuleux – et membre de l'ATE Jura. Sur son initiative, notre section a mené une expérience en organisant le déplacement à vélo d'une dizaine d'enfants pour se rendre à l'école aux Breuleux.

Vendredi 17 septembre, de 7h45 à 8h15, l'ATE Jura a ouvert une ligne temporaire de vélobus empruntant la route cantonale entre le Cerneux-Veusil et les Breuleux. Le convoi était composé d'une dizaine d'écopistes et d'écopistes ainsi que de cinq adultes, dont Valère Lovis et Vincent Chapuis, membres du comité de l'ATE Jura. La ligne temporaire

a été ouverte avec l'accord de la police cantonale jurassienne, dont une patrouille sécurisait le convoi. L'action avait plusieurs objectifs: sensibiliser les automobilistes à l'utilisation partagée de la chaussée; motiver parents et enfants à utiliser le vélo comme mode de transport; interpeller les autorités pour la mise en place de mesures favorisant l'utilisation des routes par toutes et tous (bandes cyclables, signalisation, sécurisation, réduction de la vitesse, etc.).

Chacun et chacune devrait pouvoir utiliser les routes en toute sécurité, mais cela n'est pas toujours possible en raison d'infrastructures inexistantes et de la densité de la circulation routière à certaines périodes de la journée. Cette expérience montre

L'ATE Jura s'engage pratiquement dans la transformation des habitudes pour une mobilité d'avenir. À l'occasion de la semaine européenne de la mobilité, la section a choisi d'expérimenter la mobilité douce aux Franches-Montagnes, avec l'ouverture d'une ligne temporaire de vélobus.

que la mise en place de sillons horaires pourrait être une solution transitoire pour l'utilisation du vélo par le plus grand nombre. Ce concept fera l'objet d'une réflexion plus large, à laquelle toute contribution est la bienvenue.

Vélo cargo à disposition

L'ATE Jura possède un vélo cargo à assistance électrique (bipporteur de la marque Douze). Ce véhicule est une bonne alternative à la voiture ou à la camionnette pour le transport de marchandises ou d'objets volumineux. La

section met volontiers le bipporteur à disposition des membres qui souhaitent tester ce moyen de transport pour une période de un à six mois. L'engin est prêté gratuitement en échange d'une évaluation de son utilisation dans la vie quotidienne. Les informations récoltées permettront d'examiner le potentiel ainsi que l'opportunité du vélo cargo dans notre canton. Les personnes intéressées peuvent s'annoncer par courriel à info@ate-ju.ch.

Vincent Chapuis
Secrétaire général, ATE Jura



Berne

GRUPE RÉGIONAL BIENNE

«Axe ouest, pas comme ça!»: c'est fin

C'est une bonne nouvelle: grâce à l'engagement de l'association «Axe ouest, pas comme ça!», le projet démesuré de contournement autoroutier à Bienne a été abandonné. Le groupe régional de l'ATE a donc quitté l'association fondée à cette occasion et s'engage dans de nouveaux projets.

En début d'année, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a renoncé au projet de contournement ouest de l'A5 à Bienne. Si les autorités n'avaient pas plié, l'ATE aurait été prête à combattre ce monstrueux projet d'autoroute jusqu'au Tribunal fédéral, mais cela n'est dorénavant plus nécessaire.

L'ATE a donc quitté l'association «Axe ouest, pas comme ça!», fondée pour empêcher la réalisation du projet. Il s'agissait aussi de s'y opposer par la voie légale. L'association ne disposant pas des voies de droit pour faire opposition et recourir, l'ATE n'a pas hésité à la rejoindre pour se battre à ses côtés.

Il s'agit désormais de mettre en œuvre les recommandations issues

du dialogue pour une mobilité durable dans la zone routière concernée. L'ATE s'engage à cette fin dans la nouvelle organisation faitière de projet «Espace Biel/Bienne-Nidau», mise en place sous la direction des autorités. D'autres projets dans le domaine de la circulation exigent l'engagement de l'ATE dans la région, notamment la revalorisation des axes nord et sud,

Agenda

La prochaine réunion du comité aura lieu le mercredi 8 décembre 2021 au «Störchuchi» à la rue d'Aarberg 91, à Bienne et est, comme d'habitude, ouverte au public.

indépendante de l'axe ouest, ou encore les mesures de lutte contre le bruit, dues de longue date.

Urs Scheuss, membre du comité,
Groupe régional Bienne

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 079 559 10 40

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 079 788 56 25

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 472 72 39

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

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

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

Turbulences sur l'aérodrome



Le secteur aux abords de l'aérodrome de la Blécherette est en pleine expansion, mais les nuisances provoquées par les mouvements aériens crispent la population.

Controversé depuis plusieurs années, l'aérodrome de Lausanne-Blécherette est dans le collimateur d'une association de riverain-es qui dénonce un accroissement des nuisances. La section vaudoise de l'ATE soutient ses démarches.

L'infrastructure de l'aérodrome de Lausanne-Blécherette impacte massivement la qualité de vie de plusieurs milliers de riverain-es victimes du bruit, des vibrations et de la pollution générés par les quelques 35 000 mouvements annuels d'avions. Une succession de plaintes et d'interpellations politiques avait d'ailleurs mené à conclure en 2018 un accord entre les autorités lausannoises et la société exploitante. Il était notamment question de limiter la part des décollages au-dessus de la ville, de sensibiliser les pilotes et de mettre en place des incitations à remplacer les aéronefs les plus bruyants ou polluants.

Des promesses non tenues

Attentive à l'évolution de la situation, l'association de dé-

fense des riverains de la Blécherette (ADRB) tire pourtant aujourd'hui la sonnette d'alarme. Dans un «livre blanc» publié à la fin de l'été, l'ADRB dénonce – statistiques et relevés à l'appui – le non-respect de plusieurs points du protocole d'accord. Pire, elle y décrit le développement d'un secteur de vols d'affaires privés à Lausanne, avec des mouvements de plus en plus fréquents de jets de type Pilatus PC-12, plus gros, plus bruyants et plus polluants que les autres appareils d'ordinaire utilisés à la Blécherette.

Devant ces constats, l'ADRB est montée au front et a adressé son livre blanc aux autorités locales et à l'Office fédéral de l'aviation civile. Un relai politique a également été enclenché. Les riverain-es réclament un

accord contraignant sur le rééquilibrage des sens de décollage, des restrictions de vols les jours fériés ou encore la limitation des vols de PC-12. De plus, l'ADRB demande que la redevance due par l'exploitant, actuellement dérisoire, soit augmentée.

L'ATE Vaud s'engage

La section vaudoise de l'ATE soutient désormais les activités de cette association. En effet, la réduction des nuisances sonores à la source et la défense des intérêts et de la qualité de vie des riverain-es des infrastructures de transport – qu'elles soient routières ou aériennes – font partie des missions de l'ATE. D'autre part, à l'heure de l'urgence climatique, il semble incohérent de laisser libre champ au développement d'une activité de jets privés polluants, et ceci sans aucune mesure d'internalisation des

nuisances. Ce n'est pas la mobilité d'avenir que nous souhaitons.

Quel avenir pour l'aérodrome?

La concession d'exploitation court jusqu'en 2036. À cette échéance, l'ADRB ainsi que plusieurs élu-es rêvent déjà de réaffecter à d'autres usages le terrain appartenant à la Ville. En attendant, il faudra trouver des compromis acceptables pour la qualité de vie des riveraines et riverains de ce secteur en plein développement. L'aérodrome va donc demeurer encore pour quelques années une épine dans le pied de la commune, que l'on imagine tiraillée entre ses ambitions progressistes – sur le plan du climat et de la mobilité notamment – et son devoir légal de laisser en activité cette infrastructure héritée du passé.

Sylvain Crosset, membre du comité, ATE Vaud
Pour consulter le livre blanc: www.adrb.ch

Bruit routier: il est temps que ça cesse!

Augmentation des maladies cardiovasculaires, sommeil perturbé, problème de concentration; les nuisances sonores provoquées par le trafic représentent un véritable enjeu de santé publique. L'ATE Genève s'engage pour une diminution de la vitesse en ville et accompagne les habitantes et habitants touchés par le bruit routier.

En Suisse, la Confédération estime qu'un million de personnes subissent pendant la journée ou la nuit un bruit issu du trafic routier supérieur aux normes légales. Genève ne fait pas exception et de nombreux axes doivent être assainis. Bien que la situation soit connue des autorités, les solutions tardent à être mises en place et sont souvent insuffisantes. L'ATE Genève prône une baisse généralisée de la vitesse, moyen le plus efficace et le moins coûteux pour réduire le nombre de décibels. Nous

nous mobilisons depuis de nombreuses années en ce sens.

Récemment, la section genevoise a accompagné ses membres vivant aux abords d'axes routiers trop bruyants. Nous leur avons envoyé une proposition de courrier à adresser au propriétaire de leur route (commune ou canton) pour demander un assainissement rapide. Il est nécessaire de maintenir la pression pour que cet assainissement soit réalisé sans attente et qu'il soit suffisant. Il en va de la santé de toutes et tous.

Mobilisez-vous!

Vous voulez aussi participer à cette action? La lettre et les explications se trouvent sur notre site internet www.ate-ge.ch/nos-themes/bruit-routier.

Vous voulez vous mobiliser pour une baisse du bruit routier dans votre quartier? N'hésitez pas à nous contacter à info@ate-ge.ch. Nous soutenons régulièrement des collectifs locaux pour faire valoir leur droit à vivre dans un environnement sain.

Alice Genoud
Coordinatrice, ATE Genève

Envie de vous engager pour la mobilité durable?

Les groupes transports publics et mobilité douce de l'ATE Genève se réunissent une fois par mois pour parler de leur thématique respective et proposer de nouveaux projets. Un bon moyen de faire bouger les choses et d'apporter ses idées. Envie d'y participer ou besoin de plus d'informations? Contactez-nous à info@ate-ge.ch.



Genève

Assuré de
manière
optimale?



Cambriolage – une expérience détestable!

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

Accédez immédiatement à nos services:

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

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Des choix citoyens pour une meilleure qualité de vie

Neuchâtel



Le 13 juin dernier, les citoyennes et citoyens de la commune de Neuchâtel ont voté OUI à près de 64% en faveur du réaménagement de quartier proposé au Clos-de-Serrières alors même qu'il nécessitera la suppression d'une vingtaine de places de stationnement. Un revirement dans l'attitude des votantes et des votants, si l'on se réfère aux votations communales précédentes.

«Think global, act local» – penser globalement, agir localement: c'est ce qu'ont fait les Neuchâtelois-es en soutenant le projet de réaménagement du Clos-de-Serrières, suite au référendum lancé, entre autres, par le TCS. Zone 30, création d'une place, amélioration des dessertes de transports publics, arborisation, création de zones conviviales et ombragées; les investissements sont importants mais nécessaires pour assurer la qualité de vie dans le quartier.

Ce vote donne un signal fort aux autorités politiques. La campagne menée par plusieurs associations ainsi que partis politiques, à laquelle l'ATE a pris une part prépondérante, a porté ses

fruits. L'heure est à un bilan très positif malgré une campagne qui a parfois été difficile. Le projet a été porté par une large alliance (cinq associations, cinq partis politiques et plusieurs associations de quartier) engagée pour un objectif commun, sans calculs politiques.

De nombreux témoignages des habitant-es du quartier rappellent que Serrières a eu une histoire dynamique tant au niveau économique, social que culturel. Le retour des commerces, la réappropriation des rues par les enfants et les fêtes de quartier y sont attendues par de nombreuses personnes. Lors de la phase de réalisation du projet, l'ATE veillera à œuvrer en ce sens.

Préserver la dynamique

Les villes doivent offrir des aménagements urbains adaptés à la population, sans que cela n'implique nécessairement de grands investissements. La zone 30, que l'ATE promeut depuis de nombreuses années, doit désormais s'imposer dans les zones habitées pour ramener de la tranquillité, ainsi que pour assurer la sécurité et la santé de la population.

Le changement de paradigme des transports motorisés vers la mobilité douce implique des mesures d'accompagnement. Il faut permettre à chacun et chacune de se projeter dans une proximité positive: pour la mobilité, cela se traduit par des mesures facilitant

L'ATE Neuchâtel s'est engagée en faveur du réaménagement du Clos-de-Serrières. Le projet prévoit un espace public apaisé, végétalisé et partagé où la mobilité durable trouve sa place.

et sécurisant les déplacements à pied, à vélo et en transports publics, ainsi que de nouvelles alternatives collectives (covoiturage, dépose-minutes, livraison à domicile).

Suivant l'appel des autorités communales, l'ATE Neuchâtel s'engage à collaborer de manière constructive aux nouveaux aménagements urbains, ainsi qu'à réfléchir et réaliser des améliorations sur les aménagements existants afin qu'ils soient respectueux de l'environnement, de la population et qu'ils répondent aux besoins du plus grand nombre.

Joëlle Müller Monnier
Membre du comité, ATE Neuchâtel

Ecoforum: s'unir pour le climat et la biodiversité

Fribourg



L'ATE Fribourg et de nombreuses associations environnementales ont créé un «Ecoforum». Révoltées par le manque d'ambition et d'engagement du canton dans tous les domaines qui les concernent, elles ont présenté un manifeste contenant 13 mesures urgentes que l'État doit mettre en œuvre lors de la prochaine législature.

L'Ecoforum est un groupement d'associations et de fondations qui agissent sur le territoire fribourgeois dans les domaines de la mobilité, de la protection de la nature, du paysage, de la flore, des animaux et du patrimoine. Le mouvement est formé des sections fribourgeoises de l'ATE, du WWF Fribourg et de Pro Natura, ainsi que Pro Fribourg, la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, Kultur Natur Deutschfreiburg (KUND), BirdLife et le Centre ornithologique fribourgeois (COF). Lors d'une conférence de presse le 9 septembre dernier, Ecoforum

a présenté un manifeste à l'intention des élu-es comportant 13 mesures visant à protéger le patrimoine, la biodiversité et le climat.

Ces mesures concernent notamment la gestion des eaux, les inventaires des biotopes et des sites protégés, la réduction de la pollution lumineuse, la création de zones de tranquillité ou encore la biodiversité en forêt.

Pour une mobilité plus durable

La dernière mesure intéresse particulièrement l'ATE puisqu'elle demande aux futur-es élu-es de décréter un moratoire sur le développement des infrastructures

routières. Notre section défend cette position avec vigueur depuis plusieurs années (oppositions en cours contre la route Marly-Matran, la jonction de Matran et la liaison Birch-Lüggwil). Le soutien de l'Ecoforum est très précieux.

D'autre part, la révolte contre le développement des infrastructures routières dans le canton de Fribourg se renforce substantiellement grâce à des agriculteurs et agricultrices, des riverain-es et des associations comme «Non, à la route Marly-Matran» et «Stop contournement». Cette mobilisation est très encourageante et sa-



De gauche à droite: Jean-Luc Rime, Pro Fribourg; Céline Leuba, Birdlife; Sylvie Genoud Jungo, Pro Fribourg; Franz Sepp, KUND; Nicole Camponovo, WWF Fribourg; Sarah Delley, Pro natura Fribourg; Prisca Vythelingum, ATE Fribourg.

tisfait l'ATE Fribourg. Ensemble nous pouvons inventer une mobilité sobre, partagée et propre.

Prisca, Vythelingum
Secrétaire générale, ATE Fribourg



Vue colorée sur la ville depuis l'arc-en-ciel vitré qui surplombe le musée d'art ARoS.

Escapade culturelle à Aarhus

Texte et photos: Camille Marion

Direction le Nord à la découverte de la deuxième ville du Danemark. Le train nous emmène directement au cœur d'Aarhus, ville étudiante et capitale du sourire. Dans ses rues, l'ambiance hivernale invite au «hygge», la recette danoise du bonheur.

Les voyages internationaux sont à nouveau au programme depuis quelques temps, et le train de nuit a le vent en poupe. N'y a-t-il pas un soupçon de magie dans le fait de s'endormir bercé par le mouvement du wagon pour se réveiller à quelques centaines de kilomètres de la maison? Le train de nuit qui relie Zurich et Hambourg est un très bon point de départ pour explorer la Scandinavie.

Au Danemark, la vie a repris pratiquement comme avant. En septembre, l'obligation de porter le masque a été entièrement levée et les sourires enfin libérés ont accueilli l'automne avec entrain. À la célèbre Copenhague, on préfère cette fois sa petite sœur Aarhus. «Deuxième meilleure destination à visiter en Europe» en 2016 selon le Lonely Planet et capitale européenne de la culture en 2017, la cité danoise est dotée de jolis arguments. Elle se trouve sur la côte est de la péninsule de Jutland, pile au milieu du Danemark.

Un changement de train à Hambourg au petit matin et nous voici déjà à Aarhus. À la sortie de la gare, l'air est frais mais l'agitation règne. La foule déambule dans l'allée commerciale alors qu'au-dessus d'elle, des hommes perchés sur des échelles accrochent les pre-

mières illuminations de Noël. Dans le ciel, les mouettes rient aux éclats. Dans quelques heures déjà, la nuit s'apprêtera à tomber.

Tout à pied

Le centre-ville d'Aarhus est assez petit et presque entièrement piéton. Il se visite facilement à pied. Mais le vélo occupe une place importante et bénéficie de pistes cyclables larges et continues qui séduiront forcément les touristes helvétiques.

Centre névralgique d'Aarhus, le quartier latin est l'un des plus anciens et des plus charmants. Dans ses jolies ruelles, boutiques indépendantes, restaurants branchés, cafés accueillants, ateliers d'artisanats se côtoient dans une ambiance chaleureuse. On emprunte ensuite l'artère piétonne Søndergade, endroit idéal pour celles et ceux qui souhaitent faire quelques emplettes auprès des enseignes internationales. Notre promenade débouchera ainsi sur l'impressionnante cathédrale d'Aarhus. Construite il y a plus de 800 ans, c'est la deuxième plus haute du pays.

Une visite d'Aarhus ne saurait être complète sans un passage dans Møllestien, la plus jolie rue de la ville. Les origines de cette

ruelle pavée remontent au Moyen-Âge, mais ses actuelles maisons à colombages datent plutôt des 18^e et 19^e siècles.

Au bord de l'eau

À l'aspect traditionnel de la vieille ville répond une ambiance moderne et artistique. Depuis les cafés du centre-ville, il ne faut que quelques minutes de marche pour rejoindre le port où des canaux serpentent au cœur d'une mosaïque de constructions immaculées. C'est le quartier Aarhus Ø, en pleine expansion.

Tout au bord d'une Baltique agitée, grues et machines de construction s'activent pour ériger des tours ultramodernes au design épuré. Ce sont les immeubles de l'Isbjerget qui dessinent un décor futuriste, géométrique et froid.

Il y a un peu plus de dix ans, Aarhus a entrepris l'un des plus grands projets de développement du front de mer en Europe. Il a permis de convertir l'ancien port à conteneurs, Nordhavn, en une nouvelle zone résidentielle, éducative, commerciale et récréative. Une fois entièrement terminé, le quartier devrait accueillir jusqu'à 12 000 personnes et 10 000 emplois.

Informations utiles

S'y rendre: avec le train de nuit Zurich-Hambourg, puis le train Hambourg-Aarhus (direct ou via Odense).

Bonnes adresses:

■ Raadhuus Kafeen: pour déguster un repas traditionnel danois, près du musée d'art ARoS.

■ Great Coffee: pour prendre un café dans le cadre industriel d'une ancienne chocolaterie, dans le quartier latin.

■ Lynfabrikken: pour une ambiance un peu hispter et une vue superbe. Sur le toit de cette ancienne usine textile, on déguste un très bon café en admirant la ville.

■ Aarhus Streetfood: pour des spécialités culinaires du monde entier à prix abordable, dans un ancien dépôt d'autobus non loin de la gare.

■ Gastromé: pour cuisine gastronomique de haute qualité, étoilée dans le Guide Michelin 2021.

Bonne affaire: avec la AarhusCARD, vous profitez de rabais sur l'entrée de nombreux musées ainsi que l'accès gratuit aux transports publics.



De l'art dans la rue

Aarhus est une ville étudiante et dynamique, ce qui lui confère une énergie particulière. En s'y promenant, on prend volontiers le temps de s'arrêter devant les œuvres de street art singulières qui ornent ses murs.

À Godsbanen, on pénètre dans l'ancre des artistes. Cet ancien espace industriel regroupe aujourd'hui des salles de concerts et de spectacles, des ateliers d'artisanats (céramique, couture, poterie, sculpture, métallurgie, travail du bois), des studios et un café-restaurant. À l'extérieur, les artistes ont pris possession de l'espace et y ont construit leurs propres maisons, dans des containers ou des yourtes.

Quelques heures au musée

L'art et la culture font partie intégrante de l'identité d'Aarhus, qui compte de nombreux musées. Avec son auréole arc-en-ciel en verre sur le toit, ARoS figure sur toutes les cartes postales de la ville. Et le musée d'art le plus fréquenté de Scandinavie mérite absolument une visite. Que l'on soit fan d'art ou non, le bâtiment séduit par son architecture; inspiré de la Divine Comédie de Dante, il se compose de neuf étages représentant les neuf cercles de l'enfer. En visitant le musée, on parcourt les salles depuis le sous-sol, traversant différents espaces et différentes expositions qui mènent finalement au «paradis». Du sommet, on profite d'un coup d'œil à 360° sur toute la ville au travers du filtre psychédélique des vitres colorées.

Dans le musée en plein air Den Gamle By («la vieille ville»), d'authentiques bâtisses historiques – déplacées ou reconstruites dans l'enceinte du musée – proposent une plongée dans l'histoire d'Aarhus en trois étapes: 1864, 1927 et 1974. Dans ce décor historique, les ac-

teurs et actrices donnent vie au passé: dans une maison bourgeoise du 19^e siècle, une femme en robe d'époque entretient le feu pendant que son compagnon s'occupe des animaux; deux jardiniers arrosent les herbes aromatiques près des serres; un homme coiffé d'un chapeau haut-de-forme traverse les pavés de la place du village; derrière la porte du garage Ford, un mécanicien s'affaire sur un moteur dans une odeur d'huile; dans une échoppe où grésille un tube d'ABBA, le vendeur répare une authentique radio datant du siècle passé.

Pour des thématiques engagées, on visite le Kvindemuseet – le musée des femmes. Situé dans l'ancien hôtel de ville d'Aarhus, cet espace est dédié à l'histoire des luttes féministes et égalitaires au Danemark. Interactif et bien expliqué, ce musée invite à une intéressante réflexion sur le genre.

Le bonheur à la danoise

On raconte que les habitantes et habitants d'Aarhus sont les personnes plus heureuses du Danemark. Dès l'automne, la lumière qui

décline et les jours toujours plus courts invitent à ralentir. On prend alors le temps de flâner dans la rue, le nez bien au chaud dans une large écharpe, ou de s'engouffrer dans l'un des nombreux cafés du centre-ville. On peut également passer quelques heures dans le décor amisé du Dokk1, bibliothèque publique et centre culturel. De ses immenses baies vitrées, on profite de la vue sur la ville et sur le front de mer.

Derrière les murs de la capitale du bonheur sévit le culte du «hygge». Depuis quelques années, le concept difficilement traduisible a dépassé les frontières danoises. Il fait référence à une atmosphère agréable et chaleureuse, un peu «comme à la maison». Quelques bougies, un chocolat chaud, un bon livre ou une conversation plaisante avec les gens que l'on aime sont autant d'ingrédients à la recette – presque secrète – du bonheur des Danois et Danoises. ■

Ce voyage a été possible grâce au soutien de Glur Reisen à Bâle et de la Deutsche Bahn.

Le charme pittoresque de Møllestien, l'une des plus anciennes rues d'Aarhus.



Les immeubles de l'Isbjerget dessinent un décor futuriste dans le nouveau quartier Aarhus Ø.





Bostg, une montagne de myrtilles

Texte et photos: Urs Geiser

En février 2021, la première ascension fortuite d'un sommet plutôt modeste nous avait plu. Notre seconde randonnée au Bostg a confirmé sa générosité, qu'il soit habillé d'un manteau hivernal ou d'une robe d'été.

Disentis vaut le déplacement! Depuis le Plateau, on longe le lac de Zurich, puis on traverse le décor du lac de Walenstadt et de la Seigneurie grisonne. Le parcours du train à travers les gorges du Rhin entre Reichenau et Ilanz est extraordinaire, surtout quand neige et glace ornent les étranges formations rocheuses, quand les îlots et les arbres du fl uve portent d'épaisses calottes blanches et que la couleur de l'eau n'a rien à envier aux lagons des Caraïbes. Cela dit, en rejoignant Disentis par Andermatt, on vit aussi une expédition ferroviaire de premier ordre avec le col de l'Oberalp.

Nous pensions combiner notre escapade de fin de semaine à l'hôtel avec un test du Bus des neiges qui dessert les hauts plateaux au sud du Lukmanier, mais rien à faire: comme les jours précédents, la route du col est restée fermée en raison du danger d'avalanche. Qu'importe, nous avons commencé par visi-

ter l'impressionnant monastère de Disentis et chercher des coins sympatiques, dont la quantité s'est avérée appréciable. Notons que l'introduction du 30 kilomètres à l'heure a nettement amélioré la qualité de vie au centre du village.

Chemin faisant, nous nous sommes renseignés auprès de l'office du tourisme sur les sentiers de randonnée hivernale et les parcours en raquettes dignes d'intérêt. Malgré l'offre abondante, notre choix s'est rapidement porté sur le Bostg (le s se prononce sch et la fin quelque chose comme dsch), qui signifie «forêt» en romanche. Cette grande colline boisée, nous l'avons admirée depuis notre fenêtre alors qu'elle avalait le soleil couchant. Cela valait bien l'effort à venir.

Arête de neige pour novices

Pour se rendre au pied du Piz Plaun Grond, comme on l'appelle également, on prend

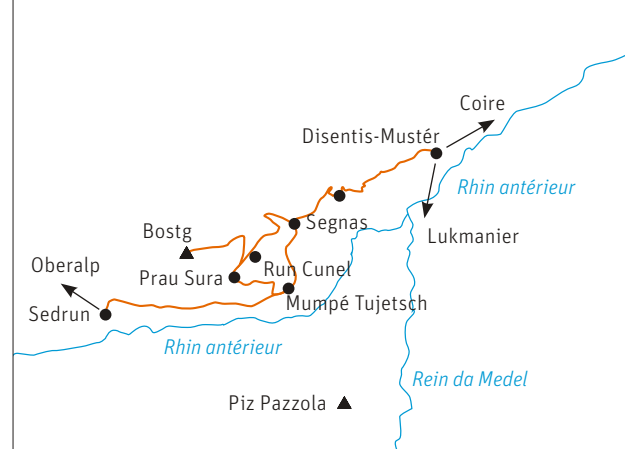
soit le train jusqu'à Segnas ou Mumpé Tujetsch (avec une petite grimpe entre la gare et le village), soit le bus local jusqu'à Aclenta. Ou alors on marche depuis Disentis, sur le beau et facile sentier de randonnée hivernale qui va à Sedrun en passant par tous les endroits précités, et qui est aussi un sentier planétaire. Mieux vaut commencer l'ascension à Mumpé Tujetsch, en raison d'une situation quelque peu confuse à Segnas. Son centre est bien joli, mais une piste de ski se trouve sur le chemin... ou plutôt l'inverse, ainsi que nous avons fini par le comprendre. Dans tous les cas, la trace monte rapidement et s'incurve bientôt en douceur à travers la forêt enchantée par l'hiver. Les deux itinéraires se rejoignent à Run Cunel. Juste après, on atteint l'alpage Prau Sura, sur le flanc sud du Bostg, où il serait dommage de ne pas faire une pause: le massif du Medel offre un spectacle grandiose.



Quelques enjambées enneigées mènent au sommet du Bostg, où l'on profite d'un panorama à 360 degrés.

Informations pratiques

www.disentis-sedrun.ch
(en allemand ou en anglais)



taugeant, dérapant et glissant presque, aux meilleurs moments. Une sensation certes pas comparable à celle de flatter sur la poudreuse avec des skis, mais qui nous a donné des ailes.

Collation à discrétion

Six mois plus tard, nous voilà déjà de retour au sommet, après une grimpe depuis Sedrun sur un sentier aussi escarpé que magnifique. Le début de l'automne est une période propice à cette excursion. Les larges flancs de la croupe de montagne, qui s'étend côté sud du Rhin antérieur en face du Piz Pazzola, sont couverts de buissons de myrtilles. Occasionnelles au début, nos pauses deviennent de plus en plus fréquentes au fur et à mesure que la forêt perd en densité. Des aires rejoignent les myrtilles.

Le «plateau sommital» sans arbre du Bostg est bien plus vallonné que dans nos souvenirs de février. Ce que l'épais manteau de neige dissimulait nous incite à ajouter un couplet à notre chant de louange. La végétation abondante et colorée se compose principalement de buissons de myrtilles, de rhododendrons des Alpes et de bruyères, en pleine floraison violet pâle en ce mois de septembre. Superbe! Deux papillons dansent autour de fleurs automnales d'un jaune lumineux. À l'orée de la forêt, une femme fait sa cueillette. Le silence n'est troublé que par l'aboïement de son chien.

Urs Geiser est rédacteur pour les pages «Voyages». Il a fini par franchir le col du Lukmanier avec le tout dernier Bus des neiges en avril, comme il prévoyait de le faire pour son récit d'excursion.

Hormis le court tronçon assez raide qui suit, pas de quoi s'essouffler. En l'absence de grosse chute de neige depuis un bon moment, l'itinéraire bien balisé était aussi bien visible, ce qui le rendait facilement praticable même sans raquettes. On peut laisser sans autre son équipement d'avalanche à la maison. Une fois hors de la forêt, la dernière montée vers le sommet ressemble à la Biancograt, célèbre arête de neige. Mais ici le parcours est inoffensif: les personnes qui ont tracé la voie l'ont fait avec habileté, probablement le long du sentier de randonnée.

Petit sommet, vue grandiose

Une fois tout en haut, la vue a de quoi subjuguer et vaut quelques arrêts sur image. Certes, le Bostg ne dépasse pas 1995 mètres, mais il est posé idéalement au centre de la couronne des Alpes qui cerne Sedrun et Disentis; il permet aussi d'admirer toute la région de Surselva. Deux heures de randonnée suffisent pour atteindre le sommet et y savourer une nature inaltérée, non loin des grands manèges de ski.

Nous aurions aimé descendre vers Sedrun ou par le versant sud du Bostg, très apprécié des vététistes pendant la belle saison. Hélas, la première variante aurait été périlleuse, vu la pente, et la seconde traverse une zone de tranquillité pour la faune (ici appelée «zona da ruaus per uaul e selvaschina»).

Alors nous avons rebroussé chemin. Du déjà-vu? Absolument pas, tant les perspectives étaient différentes. Nous avons coupé quelques virages et fait plus ou moins notre trace dans la neige de la ligne de pente, pa-

Vue sur les montagnes depuis le chemin forestier qui mène à Run Cunel, entre les cols du Lukmanier et du Gothard.



Vacances à vélo Route du Rhin Andermatt - Basel Suisse

La Route du Rhin parcourt l'est de la Suisse en un grand arc. Le séjour démarre par le passage du col de l'Oberalp, à proximité de la source du Rhin et mène ensuite dans la région romanche de Surselva. Des vues impressionnantes sur les gorges sauvages de la Ruinaulta vous attendent avant de partir à la découverte de la capitale rhétique, Coire.

Circuit à vélo	à partir de CHF 1'344
Un chemin panoramique spectaculaire	
Les vignobles de la Seigneurie grisonne	
10 jours/9 nuits, période de départ: du 18 juin au 25 septembre	
Le prix comprend : 9 nuitées dans la catégorie choisie, petit-déjeuner, transfert de bagages	
Davantage d'informations sur www.baumeler.ch/voyages-via-verte	



Vacances à vélo Bretagne Nord France

Des panoramas magnifiques, d'adorables petits ports de pêche, de hautes falaises découpant les côtes, de quoi constituer un merveilleux album souvenir de votre circuit en Bretagne à vélo !
Pour apprécier idéalement la diversité des paysages, la richesse du patrimoine de Saint Malo, Dinan, Fougères, Le Mont Saint Michel, les traditions populaires, une découverte à vélo s'avère être la solution idéale.

Circuit à vélo	à partir de CHF 1'145
Villes pittoresques de Dinan et Fougères	
Mont-Saint-Michel	
8 jours/7 nuits, période de départ: vendredi, samedi et dimanche du 18 mars au 30 octobre	
Le prix comprend : 7 nuitées en hôtel 3 étoiles, petit déjeuner buffet, transfert de bagages, assistance téléphonique	
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 verte
le partenaire de voyage de l'ATE





Pendant les fêtes de fin d'année, le ciel de Saint-Gall est illuminé par 600 étoiles.

Véritable emblème de la ville, le biberli est un pain d'épice fourré à la pâte d'amande. Il se déguste à la confiserie familiale Roggwiler, au centre-ville.



Nuit étoilée à Saint-Gall

Texte et photos: Camille Marion

Vous les sentez, ces discrets effluves de cannelle, de mandarine et d'aiguilles de pin? Rendez-vous à Saint-Gall pour un avant-goût de la magie de Noël. Mais pas celle que l'on achète – celle que l'on regarde, que l'on admire et que l'on déguste.

L'automne a peint le ciel de gris et la pluie tombe silencieusement sur la gare de Saint-Gall. Mais la ville n'en perd pas son charme pour autant. Le centre-ville piéton est petit et ses jolies ruelles sont une attraction en soi. Les maisons à colombage sont pourvues d'oriels, ces balcons en encorbellement typiques de la Suisse orientale et de certaines villes allemandes. Symboles de richesse, ils sont ornés de sculptures et de peintures qui évoquent des contrées lointaines.

La ville a été fondée par le moine irlandais Gall au 7^e siècle et son histoire est étroitement liée à la religion, comme en témoigne le quartier du couvent. On y visite notamment l'impressionnante cathédrale baroque et la célèbre bibliothèque collégiale.

600 étoiles brillantes

Comme beaucoup de villes, Saint-Gall organise un joli marché de Noël. La tenue de l'édition 2021 n'est pas encore confirmée au moment où nous bouclons cette édition, mais une autre tradition fait briller la cité et vaut absolument une visite; durant les fêtes, plus de 600 grandes étoiles suspendues illuminent les façades et les ruelles de Saint-Gall.

Le premier jour de l'Avent, Saint-Galloises et Saint-Gallois se retrouveront en

ville au son des chants de Noël, une tasse de vin chaud à la main. La nuit tombée, les visages émerveillés se lèveront vers le ciel, puis les étoiles s'illumineront les unes après les autres, saupoudrant la ville d'un peu de l'esprit de Noël.

Jolies dentelles

Saint-Gall s'est développée autour de l'industrie de la broderie et de la dentellerie, à découvrir au Musée du textile. Au Moyen-Âge déjà, la région du lac de Constance produisait du lin exporté dans le monde entier et reconnu pour son excellente qualité. L'arrivée du coton au 18^e siècle oblige Saint-Gall à se réinventer. Elle tire son épingle du jeu en développant l'art de la broderie, d'abord à la main puis à la machine.

Aujourd'hui, la dentelle de Saint-Gall est encore utilisée dans la haute couture. On l'a par exemple vue dans la tenue de Michelle Obama lors de la cérémonie d'investiture de son mari en 2009, ou d'Amal Clooney lors de son mariage avec Georges, en 2014.

Des douceurs et de la mousse

Quand le froid invite à faire une petite pause, les papilles se réjouissent. Dans la vitrine de la confiserie Roggwiler, des larges biber-

lis minutieusement décorés incitent à pousser la porte du petit magasin familial. On y découvre une vaste sélection de ces biscômes fourrés à la pâte d'amande – véritables emblèmes de Saint-Gall – à déguster dans le salon de thé situé dans la pièce suivante.

À Saint-Gall, la bière était déjà brassée au Moyen-Âge par les moines vivant dans le couvent; le monastère comptait trois brasseries selon son plan original datant du 9^e siècle. Fondée en 1779, Schützengarten est la plus vieille brasserie de Suisse. À deux pas du centre-ville, elle invite à déguster ses breuvages, à visiter le musée de la bouteille de bière (unique en Suisse) et à découvrir sa philosophie. Certifiée «slow brewing», la brasserie utilise des matières premières locales et est alimentée par l'électricité hydraulique. ■

Visiter Saint-Gall à Noël

Les étoiles de Saint-Gall brilleront du 25 novembre au 6 janvier 2022. Les informations sur le marché de Noël seront communiquées par l'office du tourisme sur www.st.gallen-bodensee.ch.



La Marienplatz sous un fin manteau de neige. Une visite de la ville que nous recherchons vaut également la peine en hiver.

CONCOURS

30 minutes de moins entre Zurich et...

Nous attendions cela depuis longtemps: dès le changement d'horaire des CFF en décembre, on pourra de nouveau se rendre à Amsterdam en train de nuit. Mais le nouvel horaire raccourcira aussi le voyage vers une autre belle ville, dont il s'agit ici de trouver le nom. Elle sera accessible en trois heures trente depuis Zurich, soit une demi-heure de moins que maintenant.

Notre ville mystère vaut le déplacement, et pas uniquement pour les personnes qui aiment le houblon. La pittoresque Marienplatz ou le château de Nymphenbourg, entre autres, combleront celles et ceux qui préfèrent l'histoire ou l'architecture. De nombreux musées égaièrent les journées pluvieuses. La pinacothèque, par exemple, expose des chefs-d'œuvre comme l'«Autoportrait en

manteau de fourrure» d'Albrecht Dürer ou les «Tournesols» de Vincent van Gogh. Par beau temps, le parc olympique et le jardin anglais invitent à se promener ou, bien sûr, à savourer une chope de bière.

D'une ville cyclable à l'autre

Depuis 2010, la ville dont nous recherchons le nom aimerait s'imposer comme capitale du vélo, ou «Radlhauptstadt». L'utilisation de la petite reine y est supérieure à la moyenne, avec une part approchant 20% de tout le trafic en 2019. La même année, suivant les objectifs d'une initiative citoyenne, le conseil municipal a décidé de promouvoir davantage le vélo, notamment en améliorant l'infrastructure et en aménageant un anneau cyclable dans la vieille ville.

Celles et ceux qui préfèrent Amsterdam peuvent y aller en train de nuit direct depuis notre ville mystère et constater à quel point la capitale des Pays-Bas est, elle aussi, exemplaire en matière d'infrastructures pour le vélo. Un autre train de nuit permet de rentrer confortablement en Suisse.

Nelly Jaggi

À GAGNER:

Quatre nuitées à l'auberge «Backpackers Villa Sonnenhof» à Interlaken

Gagnez quatre nuitées en chambre familiale jusqu'à 6 personnes avec douche/WC, petit-déjeuner simple inclus, d'une valeur de Fr. 1180.-. Invitez votre famille ou vos amis à passer 5 jours à Interlaken en votre compagnie. L'entrée à la piscine publique et l'utilisation des bus locaux ainsi que les taxes touristiques, la

TVA et la compensation à 100% du CO₂ par myclimate.org sont incluses. Celles et ceux qui se décident rapidement profiteront du «Winterlaken-Hit», valable jusqu'au 18 avril: à partir de deux nuits, vous bénéficiez de la Winterlaken Card pour Fr. 40.- par jour (enfants: Fr. 20.-) comprenant le Jungfrau Region Sport Pass (Grindelwald-Wengen-Mürren), l'utilisation gratuite des transports publics, 20% de réduction sur la location de skis et d'autres offres partenaires.

© mad



Réponse du dernier numéro:

Chemin de l'école

Prix offert par

Gagnant-e: Barbara et Klaus Zürcher d'Ittigen (BE) remportent le séjour dans le val Poschiavo.



Comment s'appelle la ville que nous recherchons?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 5 décembre 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.

«Le projet «Mobility as a service» a le potentiel de modifier notre comportement de mobilité et de nous permettre d'emprunter différents modes de transport en toute fluidité.»



SIMON HOFMANN

Pas d'avenir pour «take, make, waste»!

Même si le thème de la mobilité électrique est abordé avec enthousiasme, dynamisme et énergie, il n'en reste pas moins que l'industrie automobile s'accroche à son modèle commercial, qui se résume à utiliser des ressources, à produire et vendre des voitures et à éliminer les déchets («take, make, waste»). La vente de véhicules à combustion est simplement remplacée par celle de voitures électriques. Le risque est que la branche, comme la politique d'ailleurs, se berce de l'illusion de satisfaire dans l'ensemble les exigences de la durabilité. Compte tenu des problèmes qui persistent, qu'il s'agisse de ressources, de place, de déchets, d'effets climatiques, ou autres, ce modèle commercial doit subir une profonde transformation à moyen terme. La vente de prestations de mobilité doit devenir le nouveau standard. Car la mobilité électrique apporte son lot de problèmes, ne serait-ce qu'en matière de batteries, de matériaux issus de zones en conflit, ou de déchets. Les prestations de mobilité ne doivent pas être pensées sous le seul angle de l'automobile, mais regrouper différents moyens de transport sous une forme attractive.

Une solution de ce type a vu le jour dans le cadre du projet de recherche de l'ETH et de Yumuv, une start-up des CFF: une sorte de carte de crédit commune à tous les agents de transport,

utilisable grâce à une application. «Mobility as a Service» s'inscrit dans un monde où les individus abordent l'espace spontanément, dans une approche aussi durable que possible. L'application permet d'utiliser spontanément les services d'autopartage, les transports publics, les vélos et trottinettes en libre-service ou autres à Zurich, Berne et Bâle. Suivant l'abonnement choisi, elle garantit le meilleur prix ou même un prix fixe au kilomètre, ce qui permet de s'épargner les questions d'impôt sur les véhicules à moteur, de prix d'achat, de réparations, de billets, d'amendes ou de monnaie aux distributeurs. «Mobility as a Service» a le potentiel de modifier notre comportement de mobilité et de nous permettre d'emprunter différents modes de transport en toute fluidité. Sa genèse est l'occasion de se détacher de l'utilisation de la voiture à titre privé pour se rapprocher d'une utilisation commune et plus durable des moyens de transport. Yumuv est testé jusqu'à fin 2021. Je souhaite un franc succès à ses créateurs et espère qu'elle sera lancée à grande échelle.

Simon Hofmann est responsable du domaine Marketing et assurances et membre de la direction de l'ATE Suisse.

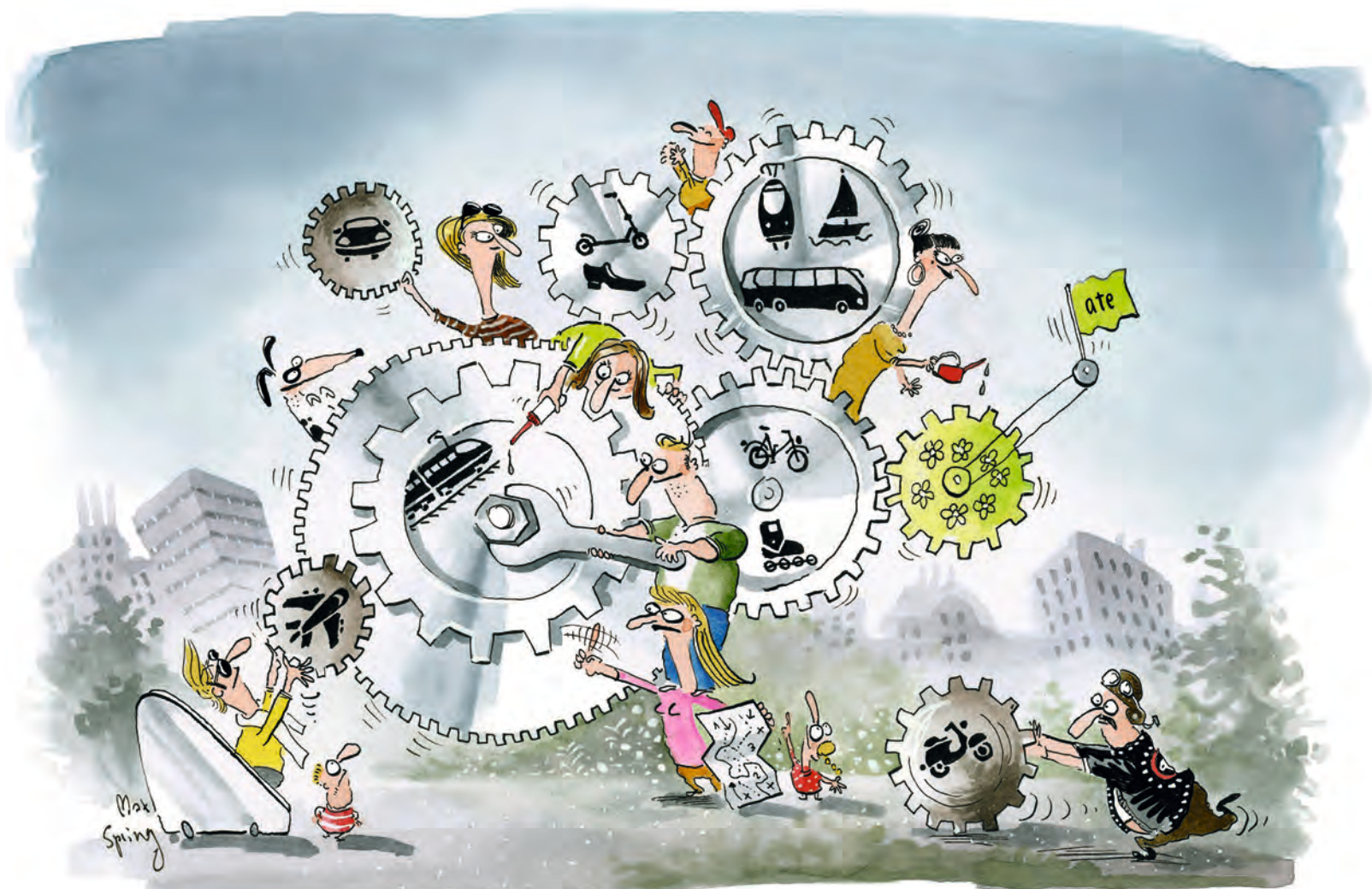
ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. Adresse de la rédaction: ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Yves Chatton, Nelia Franchina, Urs Geiser, Simon Hofmann, Luc Leumann, Luca Maillard, Nadja Mühlemann, Marco Müller, Roman Steffen, Fanny Zürrn. 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: 3 février 2022. Remise des annonces: 10 janvier 2022. 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

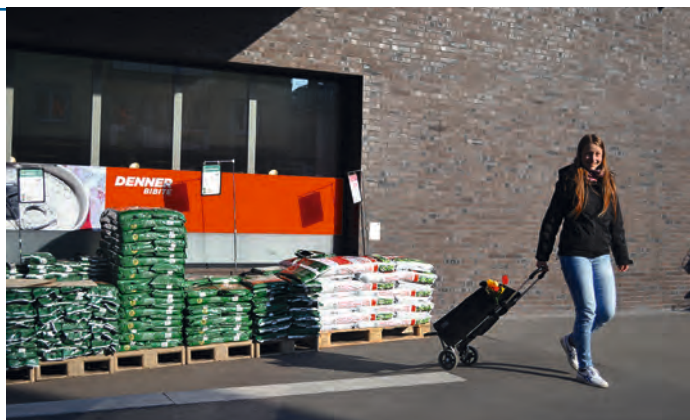
MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

Des achats durables?

En mai 2021, l'ATE a organisé le premier «Carfree Shopping Day». Cette journée d'achats sans voiture a stimulé d'intéressants débats. Les courses et la mobilité sont intimement liées: cela concerne le transport privé entre le domicile et les magasins, mais aussi l'augmentation des véhicules de livraison en raison de l'explosion des commandes en ligne. Nous consacrons le dossier de notre édition 1/2022 à ce sujet. Mais avant cela, nous vous souhaitons à toutes et tous de bonnes fêtes de fin d'année et vous remercions pour votre fidélité et votre engagement envers l'ATE.



Der Rundum-
schutz für Ferien
und Freizeit



Ob in der Schweiz oder im Ausland, mit dem VCS-Schutzbrief können Sie Ihre Ferien sorgenfrei planen.

Den **VCS-Schutzbrief** können Sie individuell nach Ihren Bedürfnissen zusammenstellen. Er bietet einen Rundumschutz für sämtliche Reisen, Seminare, Kurse, Ausflüge, Wanderungen, Konzerte und vieles mehr.

Bestellung und Informationen:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/schutzbrief

Für Mensch
und Umwelt

VCS



Rundreise Spanien - Portugal

24. März - 3. April 2022 (11 Tage)

Mit Hochgeschwindigkeit durch Frankreich und Spanien | Originelle historische Trams in Lissabon und Porto | Durch Weinberge entlang dem malerischen Douro

Pauschalpreis CHF 2980.-

Sardinien mit dem Trenino Verde

26. Mai - 6. Juni 2022 (12 Tage)

Rundreise durch die spektakulären Landschaften Sardinien | Kulinarische Genüsse und besondere Hotels | Fahrt mit dem «Trenino Verde» durch die Einsamkeit

Pauschalpreis CHF 3650.-



Infos
und Buchung
www.servrail.ch
oder
031 311 89 51



Schweden mit der Inlandsbahn

5. - 15. Juli 2022 (10 Tage)

Stockholm – die Perle am Wasser | Mit der Inlandsbahn durch 1000 Kilometer Einsamkeit | Bahnfahrt von der Schweiz bis nach Nordschweden

Pauschalpreis CHF 3550.-

Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2022

17.03. - 26.03.2022 Faszinierendes Andalusien

21.04. - 30.04.2022 Naturparadies Albanien

04.05. - 10.05.2022 Flussfahrt Donau - Main

07.05. - 14.05.2022 Dordogne - Périgord

10.05. - 16.05.2022 Flussfahrt Main - Donau

01.06. - 08.06.2022 Mecklenburgische Seenplatte - Warnemünde

23.06. - 03.07.2022 Schottland - Shetland - Orkney

02.08. - 13.08.2022 Südnorwegen und Telemarkkanal

25.08. - 03.09.2022 Wales und die kleinen Züge

17.09. - 24.09.2022 Die schönsten Bahnstrecken im Zentralmassiv

06.10. - 16.10.2022 Kroatien: Kultur- und Weinreise

06.12. - 11.12.2022 Wintermärchen Harz - mit Dampf und Kultur

+++ Bei Servrail ist (fast) alles inbegriffen: Bahnbillette | Transfers und Carfahrten | Unterkunft in guten Mittelklassehotels | Halbpension und zusätzliche Mahlzeiten (meist inklusive Getränke) | Ausflüge und Besichtigungen | Reisedokumentation | Reiseleitung ab/bis Schweiz | Trinkgelder +++