

ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE

Atterrissage forcé

Au sujet de l'impact du transport aérien sur l'environnement et sur l'être humain

Page 20

Pour une mobilité
d'avenir

ate

TÉLÉCHARGE
L'APPLI



MERCREDIS DU VELO .CH

*Gagne à tous
les coups!*



**PLUS DE 500
PRIX À GAGNER**

**PAR EXEMPLE
UN STROMER
D'UNE VALEUR DE CHF 7600.-**

PLUS D'INFOS: MERCREDISVELO.CH



UNE ACTION DE :

**PRO VELO
SUISSE**

PARTENAIRE DE PROJET :

ENGAGEMENT
UN FONDS DE SOUTIEN DU GROUPE MIGROS

AVEC LE SOUTIEN DE :

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI
Office fédéral de la santé publique OFSP

panter



suisse énergie
Notre engagement : notre futur.

- 4 En bref
- 6 **Vélo électrique:** test et entretien avec Christine Steinmann, spécialiste à l'ATE
- 8 **Initiative pour les glaciers** – pour l'avenir
- 9 Cohabitation entre cyclistes et piétons dans les **zones de trafic mixtes**
- 10 L'ATE célèbre ses **40 ans**
- 12 **Assurance auto:** interview avec Ronny Schmid, expert à l'ATE
- 13 **Des infrastructures cyclables** pour demain
- 14 **Festival Fumetto:** une édition consacrée au vélo
- 15 Ce qui freine **l'habitat durable**
- 16 **Bien visible à vélo** – même la nuit
- 18 **Locomotives hybrides** et Pass solaire

EDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



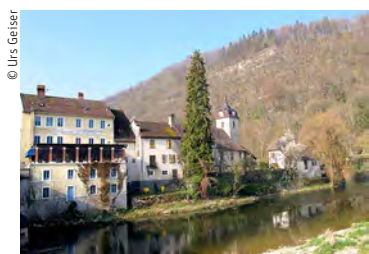
Vous avez entre les mains l'édition estivale du Magazine ATE. L'occasion pour notre rédaction de vous insuffler quelque inspiration pour un été qui conjugue dépaysement et respect de l'environnement. Pas toujours évident de résister aux sirènes des vols à prix cassés pour se tourner vers des alternatives durables. C'est pourtant une nécessité; l'urgence climatique doit nous pousser à repenser nos déplacements, en particulier dans le cadre des loisirs.

Le train reste la meilleure solution. Pour l'instant, il faut cependant surmonter la complexité de la réservation d'un billet international – une opportunité que les transporteurs doivent saisir en instaurant une vraie collaboration au-delà des frontières. Pourquoi ne pas opter pour le charme du train de nuit? Nous vous proposons une carte alléchante en page 24.

Heureusement, il n'est jamais nécessaire d'accumuler des centaines de kilomètres pour s'émerveiller d'un paysage encore inconnu. Nous vous proposons deux jolis itinéraires qui enjambent nos frontières, à parcourir à pied ou à vélo.

Je vous souhaite une lecture dépayssante!

Camille Marion, rédactrice



36 **À pied dans le Jura**

40 **À vélo dans le Sud-Tyrol**

30 **Offres pour les membres**

32 **Rapports des sections**

44 **Concours**

45 **Réfléchissez-y!**

46 **Cartoon**

En couverture: © Brandon Montrone
Montage: © muellerluetolf.ch

DOSSIER

Trafic aérien: le temps des alternatives

Un dossier autour du voyage et de la mobilité. Les enjeux liés au trafic aérien menacent la santé de la planète et de ses habitants. Le train doit s'imposer comme solution durable et fiable.



20

SAVE
THE
DATE



Séminaire sur la mobilité sans énergie fossile

En 2050 au plus tard, la mobilité doit être exempte de carburants fossiles. Comment relever ce défi? Quelles solutions ont été mises en place? Quelles mesures prendre? Les intervenantes et les intervenants à notre colloque sur la mobilité sans énergie fossile du 24 octobre 2019 à Berne répondront à ces questions.

Intervenant(e)s:

- Professeur Reto Knutti, EPF Zurich
- Lisa Mazzone, vice-présidente de l'ATE, conseillère nationale (Verts/GE)
- Christian Bach, expert pour les technologies de propulsion automobile, EMPA
- Philipp Dietrich, CEO de H2 Energy
- Roland Loos, CEO de SolarStratos
- Stéphanie Penher, responsable Politique des transports et communication, ATE

Les membres de l'ATE bénéficient d'un rabais de Fr. 100.– sur les frais de participation.

Informations et inscription: www.mobilite-zero-fossile.ch

La plateforme de la vie sans voiture

«Habitat à stationnement réduit», abrégé HSR, est le nom qui remplace la plateforme «Habitat à mobilité durable». Les nombreux exemples de quartiers avec moins de places de stationnement, les normes cantonales et communales ou les événements se trouvent maintenant sur www.ate-hsr.ch.

«Habitat à stationnement réduit» organise deux séminaires gratuits par an: un en Suisse romande et un en Suisse alémanique. Le prochain sera tenu en allemand et aura lieu en septembre à Bienne. Plusieurs intervenants partageront leur expérience autour du thème «Habiter sans voiture hors de la ville – est-ce possible?».

Informations et inscription: www.ate-hsr.ch

Signal clair contre la frénésie routière

L'ATE est soulagée que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États CTT-E mette un frein au délire motorisé du Conseil national. Le 1^{er} mai dernier, le CTT-E a rejeté les projets autoroutiers supplémentaires approuvés par le Conseil national dont les coûts et les tracés sont encore en grande partie inconnus.

L'ATE constate avec satisfaction que la CTT-E, après un examen minutieux, n'intègre pas l'extension du réseau autoroutier dans l'Oberland zurichois ni les projets d'aménagement sur la route Lac de Constance–Thurtal (TG) et au tunnel du Muggenberg (BL) à la liste des projets. Les objectifs de l'accord de Paris sur le climat et ceux de la Stratégie énergétique appellent à la retenue plutôt qu'à la démesure dans la construction d'autoroutes.



Bus alpin se développe dans quatre régions

L'Association Bus alpin, soutenue par l'ATE depuis 18 ans, se prépare à offrir ses services dans 16 régions de montagne en Suisse pendant l'été 2019. Avec plus de 100 000 personnes transportées dans les bus régionaux, l'année 2018 a battu un record. Les liaisons seront développées cet été dans les régions suivantes: Alp Flix (GR), Greina (GR/TI) – deux courses supplémentaires l'après-midi dans la vallée de Blenio (TI) – Habkern-Lombachalp (BE) – course supplémentaire avant midi pendant les vacances d'été – Lenk-Simmental (BE) – prolongation jusqu'à la fin des vacances d'automne. L'association lance un nouveau site à l'automne.

Informations et horaires: www.busalpin.ch



«Walk to school» 2019

L'année dernière, plus de 7500 enfants ont participé à notre action pour contrer la tendance des parents-taxis. Vu le succès de l'édition précédente, l'action «Walk to school» aura à nouveau lieu en 2019 – comme d'habitude entre les vacances d'été et celles d'automne.

Pendant deux semaines, les enfants sont encouragés à aller à pied à l'école ou au jardin d'enfants. Ils découvrent avec leurs amis que le chemin de l'école est passionnant et instructif. Et il y a des superbes prix à remporter!

Inscription:

www.chemindelecole.ch

Délai: au plus tard trois semaines avant le début de l'action ou d'ici le 30 août 2019



© ATE



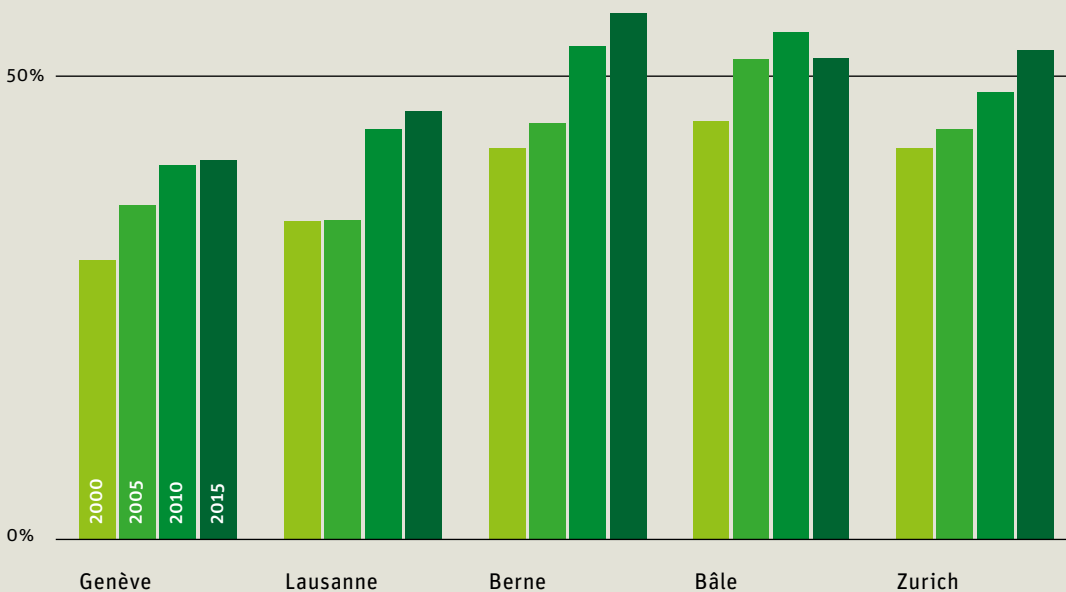
© mad/I BIKE to move it

À vélo pour le climat

Le 28 septembre aura lieu à Berne la grande manifestation pour le climat des organisations environnementales de Suisse. Pour promouvoir les transports durables, les participantes et les participants sont invités à rejoindre la capitale à vélo. Ce grand ralliement s'appelle «I BIKE to move it». Venez à la manifestation de septembre et engagez-vous sans attendre: nous cherchons des personnes motivées pour organiser l'itinéraire. Merci de vous annoncer auprès de Laura Schmid (laura.schmid@ate.ch).

Plus d'infos sur: www.facebook.com/ibiketomoveit

Toujours plus de ménages sans voiture en ville



© muellerluotli.ch / Source: Office fédéral de la statistique (OFS)

Depuis le début du siècle, de plus en plus de ménages suisses ne possèdent pas de voiture privée. Dans les grandes villes, les chiffres sont les plus impressionnants et la progression semble se poursuivre. À l'inverse des régions rurales, les cités suisses offrent une bonne desserte en transports publics, qui se placent en véritable concurrence à la voiture privée.

Il est également temps pour d'autres secteurs de s'adapter à cette évolution. L'ATE encourage le développement de quartiers durables où la place attribuée au stationnement est réduite. Cela demande un travail d'information, notamment auprès des acteurs de la construction (lire l'article en page 15).

«Le choix du parcours est primordial»

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Vélo L'ATE vous accompagne lors de l'achat d'un vélo électrique. Quel type de vélo électrique convient à qui. Christine Steinmann, spécialiste du domaine à l'ATE et responsable de la campagne, s'est jetée à l'eau en venant au travail sur un vélo électrique rapide.

Christine Steinmann, vous êtes une cycliste expérimentée et, sur les vingt kilomètres qui séparent Berthoud de votre lieu de travail à Berne, vous avez testé un vélo électrique rapide. Il offre une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h. Comment s'est passée cette première expérience?

Ça a d'abord été un choc. Un vélo de ce type accélère très vite. Je ne m'attendais pas à ce

que cela puisse me poser problème, vu que j'ai déjà roulé à moto. Alors je suis restée prudente pour ce premier essai.

Vous n'êtes pas allée directement jusqu'à votre lieu de travail?

Non, j'ai dû commencer par me familiariser avec ce que l'on ressent en faisant les manœuvres basiques, sur ce véhicule inhabituel. À quelle vitesse et avec quel niveau d'assis-

tance faut-il rouler pour pouvoir contrôler l'accélération? Ou quelle impression peut faire un arrêt d'urgence avec de puissants freins à disque?

Plus tard, sur la route, quelles différences vous ont frappée par rapport à un vélo classique?

Le choix du parcours est primordial: je n'opérerai pas pour le même itinéraire si j'utilise un vélo électrique ou mon vélo classique.

Donc, avant d'acheter un vélo électrique, il faut avoir une idée précise de l'usage que l'on voudra en faire?

Exactement! On doit se demander si l'on ira vraiment plus vite avec un vélo électrique rapide ou si un modèle lent suffira. Sur la piste cyclable entre Berthoud et Herzogenbuchsee, je peux rouler sur une bonne distance à 40 km/h. Mais si je dois plutôt traverser Zollikofen, avec ses nombreux feux et sa circulation dense, un vélo électrique lent avec assistance jusqu'à 25 km/h fera parfaitement l'affaire. De même, on roule difficilement à 45 km/h sur la plupart des chemins forestiers.

À qui d'autre recommanderiez-vous un vélo électrique lent?

À celles et ceux – y compris les cyclistes émérites – qui ne parcourent pas tous les jours 20 ou 30 kilomètres. Et tout particulièrement aux personnes qui ne se sentent pas ou plus très à l'aise dans la circulation, ou qui s'y déplacent rarement. Souvent, le problème n'est pas la conduite en elle-même, mais le trafic: sur un vélo électrique rapide, on doit réagir incroyablement vite.

Et quand un vélo classique a-t-il davantage de sens?

À l'intérieur d'une localité et sur de courtes distances, je déconseillerais les vélos élec-



L'experte en action: Christine Steinmann, ici sur un vélo électrique lent.

triques. Je tiens toutefois à souligner qu'ils n'empêchent pas de pédaler. Et en utiliser un au lieu d'une voiture restera bénéfique aussi bien pour la santé que pour l'environnement.

Les cyclistes vont bien plus vite sur un vélo électrique que sur un modèle classique. Quand cela risque-t-il d'aboutir à des situations délicates?

La différence de vitesse fait que les dépassements sont de plus en plus fréquents entre vélos électriques et classiques. On sait en outre que les automobilistes ont tendance à sous-estimer la vitesse des «cyclistes électriques». Des problèmes peuvent également survenir quand des piétons se déplacent dans la

électrique dans une station surveillée, et tant pis si cela coûte. Le vrai problème tient plutôt à la saturation des stationnements pour vélos.

Sans oublier qu'en fonction de la distance parcourue le matin, il faudra peut-être recharger la batterie sur son lieu de travail.

Il serait bien que les entreprises mettent à disposition des aires de stationnement avec des prises pour les vélos électriques, par exemple.

Pour être en sécurité sur la route, on a besoin de matériel de qualité et bien entretenu. Combien de temps et d'argent représente l'entretien d'un vélo électrique?

Lors de l'achat d'un vélo électrique, il vaut la peine de mettre l'accent sur la qualité. Un modèle doté de bons composants tom-

bera moins souvent en panne. Plus il sera coûteux, plus les pièces de rechange seront chères aussi, mais on devra les remplacer moins souvent. Et un vélo électrique restera toujours plus abordable qu'une voiture...

Après ce premier essai, quels sont les trois principaux conseils que vous donneriez à quelqu'un qui aimerait passer au vélo électrique?

Sachez comment et où vous voulez utiliser votre vélo électrique: c'est très important.



Après l'achat d'un vélo électrique, il est important de s'entraîner à le manœuvrer et de suivre un cours.

«Utiliser un vélo électrique au lieu d'une voiture reste toujours bénéfique aussi bien pour la santé que pour l'environnement.»

même zone de circulation. Les enfants et les personnes âgées, en particulier, apprécient peu qu'on les frôle à grande vitesse. La règle qui prévaut pour tout le monde est donc: conduire avec prudence et respect.

Un bon vélo électrique coûte cher, et les stationnements couverts ou surveillés sont encore rares, hélas.

C'est ennuyeux, en effet. De nombreux parkings à vélos sont surchargés. Pour une longue durée, je préférerais laisser mon vélo

Une fois que vous aurez déterminé cela, vous devriez vous adresser à un magasin spécialisé proposant différentes marques et tester en tout cas plusieurs modèles. Une fois le vélo électrique acheté, commencez par pratiquer les manœuvres basiques dans un endroit sans circulation. C'est ce que j'ai fait. ■

Pour en savoir plus: (re)lisez les articles consacrés aux vélos électriques dans les numéros 1/2019 et 2/2019. On y parle d'aide à l'achat et de sécurité.

Informations: ate.ch/velo-electrique

ANNONCE

START YOUR STORY.

ORTLIEB WATERPROOF

ATRACK

Définition d'une nouvelle catégorie de sac à dos étanche outdoor avec un principe d'ouverture unique pour une nouvelle façon de voyager.
MADE IN GERMANY.

KEEP DRY WHAT YOU LOVE.



Affichez votre soutien à l'«Initiative pour les glaciers» en accrochant un drapeau à votre fenêtre!

Pour les glaciers et pour l'avenir

Climat L'«Initiative pour les glaciers» veut ancrer explicitement la protection du climat dans la Constitution. La récolte des signatures est lancée et chacun peut contribuer activement au succès du mouvement.

Par Camille Marion

Le 25 août 2018, un collectif citoyen s'est réuni sur le Steingletscher pour fonder l'Association suisse pour la protection du climat (ASPC). Ses membres réclament des mesures concrètes pour limiter les impacts du réchauffement climatique et remettre la Suisse sur un cap durable. Sans couleur politique, composé de citoyennes et citoyens de tout horizon, le mouvement déplore le manque de sérieux du gouvernement quant à ses engagements dans l'accord de Paris sur le climat.

Si la Suisse s'est engagée aux côtés de près de 200 états à limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré, les mesures concrètes peinent à émerger et les décisions politiques déçoivent. À la fin de l'année dernière, l'échec de la loi sur le CO₂ a souligné le manque d'ambition du Parlement en matière de politique climatique.

Objectif zéro émission

L'ASPC est passée à l'action en début d'année en lançant l'«Initiative pour les glaciers». Le texte exige des engagements clairs pour réduire à zéro net les émissions de CO₂ du pays. L'objectif, ambitieux mais nécessaire, passe par l'interdiction des énergies fossiles en Suisse au plus tard à partir de 2050.

Composé d'experts, de chercheurs et de professeurs spécialistes de la question climatique, le Conseil scientifique de l'ASPC a démontré la faisabilité de ses revendications et le gain pour la santé, l'environnement et l'économie du pays. Et les échos sont favorables, à gauche comme à droite. Les mouvements pour le climat qui font l'actualité depuis plusieurs mois renforcent l'impact du message et soulignent l'urgence de la situation.

Repenser la mobilité

L'ATE soutient activement l'«Initiative pour les glaciers» et partage les convictions de ses

initiants. En Suisse, le secteur des transports fait figure de cancre en matière de respect de l'environnement; il est responsable de près de 40% des émissions de CO₂ (en prenant en compte le trafic aérien international). La cause réside dans l'énergie consommée par les transports, dont l'origine est très majoritairement fossile.

Pour opérer ce changement, une évolution des mentalités est nécessaire. La politique doit freiner la demande en transports et encourager le recours au vélo, au bus et au train. Les options aujourd'hui dépendantes des énergies fossiles doivent quant à elles se tourner vers des solutions électriques (alimentées par du courant durable), des biocarburants ou des carburants synthétiques.

Regarder vers l'avenir

La disparition des glaciers est un signal d'alarme. Si le réchauffement climatique n'est pas drastiquement limité, les conséquences pour les générations futures seront désastreuses. L'«Initiative pour les glaciers» offre à la Suisse une opportunité de développer des technologies respectueuses du climat et de contribuer à résoudre la crise climatique au-delà de ses frontières. ■

ATE
actif!

Soutenir l'initiative

Chacun peut participer au succès de l'«Initiative pour les glaciers»: le feuillet disponible dans ce magazine vous permet de récolter les signatures de vos proches. Soutenez-nous financièrement, commandez du matériel de promotion, et des feuillets supplémentaires sur www.ate.ch/initiative-glaciers

Pour une bonne cohabitation

Par Camille Marion

Sécurité Les cyclistes et les piétons sont de plus en plus nombreux, avec parfois pour conséquence des problèmes de place. Une réponse émerge avec la mise en place de zones de trafic mixtes, mais pour l'ATE cette option n'est pas toujours la meilleure.

En Suisse, la majorité des déplacements s'effectue à pied et la mobilité douce en général est toujours plus appréciée. On estime qu'elle augmentera de 30% dans les vingt prochaines années. Des prévisions encourageantes, puisque le vélo et la marche contribuent à la santé de chacun et respectent l'environnement.

Si l'intérêt pour la mobilité cycliste et piétonne est croissant, ce n'est pas le cas de l'espace public. Les surfaces dédiées aux transports sont limitées et parfois mal réparties. Or, pour que les cyclistes – y compris les débutants et les enfants – et les piétons puissent se déplacer de manière optimale, il est nécessaire d'aménager des infrastructures qui permettent des pistes continues, sûres et attrayantes pour chacun.

En dernier recours uniquement

Récemment, des discussions au niveau politique ont encouragé la mise en place de zones de trafic mixte en réponse au manque de surface octroyée aux cyclistes et aux piétons. Cela se traduit par la délimitation de voies spécifiques, mais également par l'ouverture de zones piétonnes au trafic cyclistes et inversement.

Pour l'ATE, la mise en place de voies mixtes doit constituer une exception. «Une analyse complète de l'éventail des solutions doit être effectuée, car des alternatives existent et sont souvent préférables pour les piétons comme pour les cyclistes», explique Michael Rytz, expert en sécurité routière auprès de l'ATE.

De manière générale, l'ATE ne s'oppose pas aux zones de trafic mixtes, mais encourage plutôt à mettre la priorité sur des infrastructures dédiées adéquates. L'ATE soutient le principe «des trottoirs sûrs pour les piétons – des pistes cyclables sûres pour les cyclistes». Pour être efficaces, les déplacements doivent être pensés en réseaux et bénéficier de suffisamment de place dans l'espace public. La mobilité cycliste et piétonne présente l'avantage de n'occuper qu'une faible surface. Cette dernière doit donc être optimisée.



Lorsqu'il n'est pas possible de séparer la circulation des cyclistes de celle des piétons, le trafic mixte est une solution admissible – mais seulement selon des critères bien définis.

Encourager la cohabitation

Dans les situations où l'ouverture d'une voie mixte se révèle nécessaire et possible, certaines conditions permettent d'assurer une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes. Il s'agit avant tout de limiter le risque de conflits en assurant la sécurité de tous.

L'ATE recommande une faible différence de vitesse de déplacement entre piétons et cyclistes. Les zones mixtes conviennent donc davantage aux endroits où la vitesse de la circulation cycliste est limitée de par leur nature – les chemins en montée par exemple. Une signalisation claire doit être mise en place pour délimiter la zone de trafic partagé et rendre attentifs les piétons à la présence des cyclistes et les cyclistes au fait qu'ils doivent adapter leur vitesse et leur conduite aux piétons.

Pour éviter les conflits, le respect et la communication entre les usagers doivent toujours être respectés. La sensibilisation reste la clé d'une bonne cohabitation. ■

Papier de position de l'ATE

L'ATE développe ses recommandations pour une cohabitation réussie entre cyclistes et piétons dans un document de fond destiné à épauler les collectivités dans la création de voies à circulation combinée. Le papier de position intitulé «Davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes sur les voies de trafic mixte» peut être consulté sur www.ate.ch/trafic-mixte.



Aux 40 prochaines années

Anniversaire Le 23 mai, l'ATE a fêté ses 40 ans en présence de ses partenaires au château de Köniz. L'association est fière de ses accomplissements et tient à remercier ses partenaires, mais aussi ses collaborateurs et ses membres, et se réjouit d'aborder les 40 prochaines années – pour que les êtres humains et l'environnement restent au centre de la politique des transports.

Par Martin Hänni

Photos: Jolanda Messerli et Anita Weber



Anders Gautschi, directeur de l'ATE depuis un an. / Dominic Gisler et Florian Steger de Zurich, partenaire assurance de l'ATE.

La «Boutique ATE»: Flaviano Medici (directeur), Daniela Wüthrich et Brigitte Stettler de hajk. / La conseillère nationale Regula Rytz (Verts) et Stéphanie Penher, responsable Politique des transports et communication à l'ATE.



Anita Viehweg de Voyages via verde avec le magicien Pad Alexander. / Martin Hänni, responsable Marketing à l'ATE, avec Paul-André Furst de l'imprimerie Stämpfli et Hans Meiner, vice-président de la CITraP.

René Böhlen, directeur de la LITRA et Andreas Budlinger, responsable RP pour CarPostal SA.



Le président de l'ATE Ruedi Blumer (au centre) avec Thomas Hardegger de Mobilité piétonne Suisse et Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP. / Urs Geiser, journaliste indépendant et rédacteur pour le Magazine ATE, avec Anina Schweighauser du secrétariat central et Hans-Kaspar Schiesser, ancien responsable du secteur politique pour l'ATE.

Willi Nowak, directeur du pendant autrichien de l'ATE (VCÖ) depuis de nombreuses années, avec Martin Enz, responsable Marketing, produits, services à l'ATE.

Glencore pollue des champs au Congo

En l'espace de douze mois, des matières polluantes issues d'une mine de cuivre et de cobalt appartenant à Glencore ont inondé les champs de paysan-ne-s à Moloka au Congo. Au total, ces inondations ont détruit des terres et des récoltes sur près de 24 hectares. La pollution a été si forte qu'à l'heure actuelle, elle est encore visible sur des images satellites et les champs ne sont toujours pas cultivables.

L'initiative pour des multinationales responsables veut mettre un terme à de telles pratiques d'affaires!

Engagez-vous!

Commandez maintenant un sac ou un drapeau pour informer le plus grand nombre de personnes possible et rendre visible le large soutien à l'initiative.

Contactez-nous soit au moyen du talon-réponse, soit par email à info@initiative-multinationales.ch



© Meinrad Schade

Touchez 2% d'intérêts en investissant dans la production d'énergie solaire

L'emprunt du producteur suisse d'électricité solaire Edisun Power, d'une durée de cinq ans et offrant un rendement de 2%, représente une possibilité d'investissement intéressante et durable. En souscrivant à l'emprunt obligatoire jusqu'au 25.8.19, vous apportez une contribution précieuse à un approvisionnement énergétique respectueux de l'environnement.

Intéressé? Vous pourrez obtenir de plus amples informations sous:

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



Bien assurer son véhicule

Propos recueillis par Jessica Bachmann



© Nelly Jaggi

Assurances Pour pouvoir immatriculer un véhicule en Suisse, il est obligatoire de conclure une assurance responsabilité civile. Ronny Schmid, expert en assurances à l'ATE, explique en quoi les membres de l'association bénéficient de conditions particulièrement favorables.

routière. En optant pour une casco partielle ou complète, vous vous préservez des conséquences financières de dommages matériels causés à votre propre véhicule par une collision, une fouine ou l'impact d'une pierre sur le pare-brise, entre autres.

Pourquoi souscrire une assurance automobile auprès de l'ATE?

Les membres de l'ATE bénéficient d'un tarif collectif plus avantageux, et aussi de réductions supplémentaires de primes lors de l'achat d'un véhicule peu gourmand en carburant ou doté d'une motorisation électrique partielle ou complète. Avec une telle formule d'assurance, l'ATE vise à encourager l'acquisition de véhicules respectueux de l'environnement, et ainsi une diminution de la pollution.

Quelle est la portée de l'assurance?

Vous pouvez souscrire toutes les couvertures proposées par notre partenaire Zurich Assurances: une assurance responsabilité civile qui prend en charge les dommages causés à des tiers; une casco partielle ou complète pour les dommages à votre propre véhicule; une assurance accidents des occupants (conducteur et passagers). À l'expiration de la garantie de mobilité de base, en général après 2 à 3 ans, nous vous conseillons en outre de souscrire une assurance dépannage pour la Suisse et le Liechtenstein. Si vous allez en voiture à l'étranger, nous vous recommandons le «Carnet d'entraide ATE»: en plus d'une protection en cas de panne, il intègre une assurance voyage complète.

Si quelqu'un d'autre conduit ma voiture, cette personne est-elle aussi assurée?

Oui, l'assurance responsabilité civile s'étend à toutes les personnes titulaires d'un permis de conduire valable. L'assurance accidents des occupants couvre tous les passagers. Afin d'éviter des doublons, nous vérifions avec notre clientèle les couvertures d'assurance dont elle dispose déjà.

L'assurance auto est-elle également valable à l'étranger?

La couverture inclut toute l'Europe, et plus précisément tous les pays mentionnés sur la carte verte d'assurance internationale. Nous vous suggérons d'ailleurs de toujours l'emporter quand vous circulez à l'étranger; elle prouvera que vous disposez de l'assurance responsabilité civile requise par la loi.

La couverture de mon assurance automobile peut-elle être trop restreinte?

Cela dépend de ce que vous souhaitez comme couverture. Vous pouvez choisir d'assumer vous-même certains risques, par exemple en renonçant à la casco complète, à l'assistance dépannage ou à l'assurance accidents des occupants. Lors d'un entretien de conseil, nous déterminons votre besoin de sécurité ainsi que la prise de risque et les possibilités financières.

Puis-je également assurer ma moto à l'ATE?

Vous pouvez assurer pratiquement tous les véhicules autorisés à circuler. Cela inclut les motos, véhicules de livraison, camping-cars et engins agricoles. Même les bateaux! Les vélomoteurs et vélos électriques, quant à eux, peuvent être couverts par l'assurance responsabilité civile ménage ou privée. En souscrivant cette dernière en plus de l'assurance automobile, vous bénéficiez d'un rabais de combinaison.

Vous trouverez des informations sur l'assurance automobile et les autres formules d'assurances de l'ATE sur www.ate.ch/eco. Pour un conseil sans engagement, appelez le 031 328 58 22.

Jessica Bachmann est conseillère à l'ATE.

Magazine ATE: Ronny Schmid, quand et pourquoi ai-je besoin d'une assurance automobile?

Ronny Schmid: Pour pouvoir mettre un véhicule en circulation, il faut une assurance responsabilité civile. C'est une obligation légale. Avec une attestation d'assurance, on peut obtenir les indispensables plaques d'immatriculation auprès de l'office ou du service cantonal des véhicules et de la circulation

Des infrastructures pour demain

Vélo On voit timidement fleurir des infrastructures réussies, où le vélo gagne en sécurité et en attractivité sans empiéter sur les espaces avec circulation piétonne. Ces exemples devraient s'imposer pour la concrétisation de l'arrêté fédéral vélo.

Par Myriam Holzner

Il est rare qu'une votation donne un résultat aussi net: en septembre 2018, près de trois quarts des votantes et votants ont accepté l'entrée du vélo dans la Constitution, donc des liaisons sûres et attractives pour les cyclistes. Le temps est venu de mettre en œuvre

l'article constitutionnel à l'échelon législatif. Une chose est claire pour l'ATE: en tant que mode de transport respectueux de l'environnement, peu encombrant et sain, le vélo a sa place avant tout sur les routes. À condition que celles-ci offrent sécurité et attractivité! Cela est réalisable, en particulier dans les villes et les agglomérations.

ATE
actif!

Partagez vos exemples!

Votre région offre une infrastructure cyclable particulièrement réussie? Partagez ces bons exemples sur le site internet de l'ATE: ate.ch/velo-infrastructure. Des initiatives bien décrites et illustrées pourront servir de modèles pour le futur aménagement des routes et du territoire.

Myriam Holzner est Responsable communication et sensibilisation à l'ATE et pédale tous les jours dans le rond-point de l'Eigerplatz.

Écart par égard

«Tout véhicule motorisé dépassant un vélo est tenu de respecter une distance latérale minimale allant de 1 à 1,5 mètre»: telle est la demande d'une pétition de Pro Velo soutenue par l'ATE. La loi impose cela dans des pays comme la France, l'Allemagne et l'Irlande. Les exigences de l'ATE en ce qui concerne la mise en œuvre de l'arrêté fédéral vélo vont bien au-delà, et l'association les fera valoir en temps utile dans le processus législatif.

Informations et formulaires de pétition sur www.1m50.ch/petitionf

Exemples de nouvelles normes

Depuis des années, des villes et même de petites communes ont fait preuve d'inventivité pour donner aux cyclistes leur juste place dans la circulation. On a vu ainsi émerger des solutions que la loi n'avait pas prévues sous cette forme.

Il faudra reproduire de telles solutions partout en Suisse! L'ATE recueille pour cela des exemples d'infrastructures cyclables réussies, qui permettront d'établir les normes de demain. Nous recherchons des idées en tout genre, dans toutes les configurations de trafic et dans tout le pays.

Petite mesure, grands effets: un îlot sécurise la piste cyclable qui tourne à droite dans le nouveau rond-point de l'Eigerplatz, en ville de Berne. La mise en œuvre de l'arrêté fédéral vélo doit apporter des améliorations comme celle-ci dans toute la Suisse.



Nous aimons notre vélo

Vélo Le deux-roues a un potentiel énorme comme moyen de transport, mais c'est aussi une source d'inspiration pour raconter des histoires. Fumetto, le festival de bandes dessinées de Lucerne, lui a consacré son concours 2019.

Par Silvia Bucher

«**N**ous aimons notre vélo, notre bicyclette, notre petite reine. Peu importe comme on l'appelle, pédaler est la plus belle manière de se déplacer: rapides, agiles, nous adorons filer cheveux au vent plein d'énergie mais sans émission.» Le fes-

tival de bandes dessinées Fumetto a choisi cette formule pour lancer son concours sur le thème du vélo. Il permet à des bédésistes du monde entier de participer à une compétition internationale et de se faire connaître du grand public.

Ce thème a inspiré les dessinateurs: 1072 enfants, adolescents et adultes venant de 49 pays ont participé au concours de Fumetto – un nombre record dans toute l'histoire du festival.

Des idées plein la tête

Des bandes dessinées drôles, passionnantes, politiques, qui incitent à la réflexion, qui nous touchent – la richesse des idées et les prouesses des bédésistes ont été impressionnantes. L'agence Umsicht pour l'environnement et la communication, SuisseEnergie et la ville de Lucerne ont soutenu le concours.

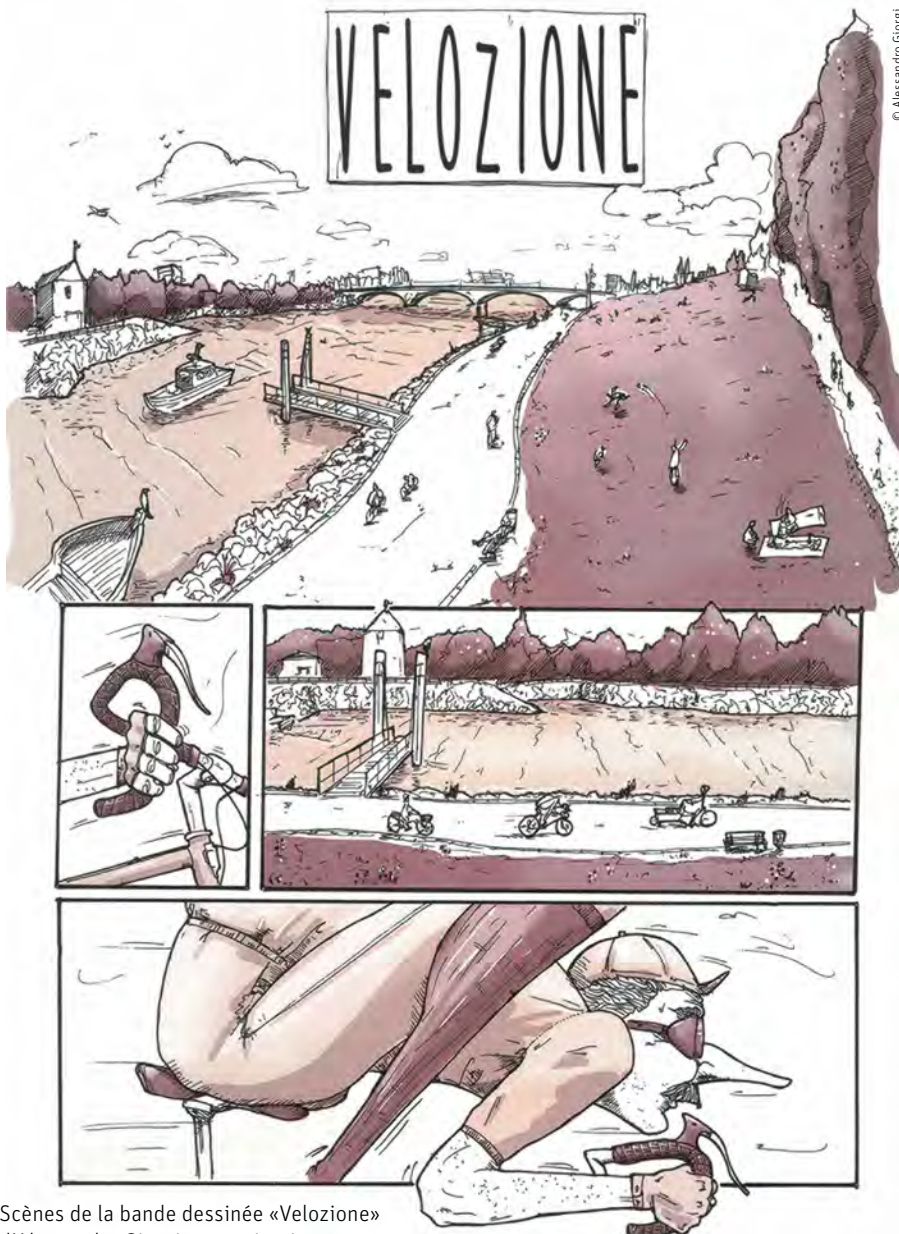
Sibylle Lehmann de l'agence Umsicht, ancienne membre du comité de l'ATE, se réjouit de cette participation record: «Pour nous, partenaire, le vélo appartient à un avenir énergétique durable, à une mobilité contemporaine et aux moyens de transport respectueux de l'environnement. Nous pensons que ce petit véhicule doit avoir une place dans nos cœurs, mais aussi sur la route. Nous entendons utiliser certains travaux parmi les mille bandes dessinées réalisées et faire de la publicité pour le vélo après Fumetto.» ■

Silvia Bucher est cycliste passionnée, graphiste et chargée de projets environnement et communication pour l'agence Umwelt, responsable du concours Fumetto.

Ceux qui ont manqué le festival en avril ont la possibilité de découvrir en original ou sur le site www.fumetto.ch les dix bandes dessinées primées à la Alte Kaserne de Winterthur d'ici au 21 juin 2019.

Une bande dessinée vous intéresse?

L'agence Umsicht a sélectionné 120 B.D. qui se démarquaient par leur qualité artistique ou thématique et les met à disposition de ceux qui souhaitent communiquer ou concevoir des expositions, des campagnes, de la publicité ou des événements sur le thème du vélo. Contacter Sibylle Lehmann: sibylle.lehmann@umsicht.ch.



Scènes de la bande dessinée «Velozone» d'Alessandro Giorgi en nomination

Ce qui freine l'habitat durable

Vivre sans voiture Toujours plus de ménages vivent sans voiture, avec des motivations diverses: coût, aspect pratique, environnement. Pourtant, les quartiers sans voiture restent rares en Suisse. Comment expliquer une prise de conscience aussi tardive?

Par Hélène Brendow

Pour correspondre à l'évolution des habitudes des Suisses en matière de mobilité, le secteur immobilier doit revoir sa copie. Des quartiers à stationnement réduit sont aménagés dans nos grandes villes, mais leur progression est timide. Les acteurs de la construction, promoteurs, investisseurs ne misent pas encore sur ce type d'habitat, alors que du côté des acheteurs, la demande existe. Le sujet était au cœur d'un séminaire organisé par l'ATE dans le cadre du projet Habitat à stationnement réduit (HSR), en mars dernier à Neuchâtel.

Inertie des mentalités

Dans certaines villes, près d'un ménage sur deux renonce à la voiture: de nombreux frais peuvent être évités quand on bénéficie d'une bonne desserte avec les transports publics. Pourtant, l'habitat sans voiture peine à s'imposer. Pour François Guisan, intégrateur développement durable chez Implenia et intervenant lors du séminaire, ceci est dû aux représentations: «Beaucoup d'acteurs de l'immobilier associent encore la voiture à un certain prestige et pensent qu'il est impossible de se déplacer autrement. Pourtant, la Suisse a l'un des réseaux de transports publics les plus denses au monde.»

Ce décalage entre l'offre et la demande désavantage fortement les habitants. «Le grand perdant du manque d'engagement des acteurs de la branche est l'habitant, qui doit prendre à sa charge les coûts des équipements qui n'ont pas été intégrés au logement», résume François Guisan. Comme pour illustrer ces propos, Daniel Baehler, doctorant à l'Université de Lausanne, montre par son étude que la présence d'un garage à vélo couvert et sécurisé et/ou d'une voiture en autopartage a un impact positif sur la mobilité douce dans les quartiers d'habitation.

La loi n'aide pas

Pour les acteurs de la construction qui sont sensibilisés aux enjeux environnementaux,



L'immeuble de la Coopérative d'En Face, à Neuchâtel, a été étudié et conçu pour favoriser la mobilité douce au quotidien.

la tâche n'est pas plus facile. En témoigne un urbaniste valaisan embêté par les normes de construction de places de parking dans son canton. Comment encourager la mobilité durable, quand la loi favorise autant l'usage de la voiture? «Les normes sont différentes selon les cantons et les communes. En général, on peut demander une dérogation à l'obligation de construire si les futurs habitants s'engagent à renoncer à la possession d'une voiture individuelle, comme ont pu l'obtenir certaines coopératives d'habitants», répond François Guisan.

Investir dans la qualité

Les coopératives d'habitation ont l'avantage de pouvoir suivre de près la construction de leurs logements afin qu'ils soient en accord avec leurs idéaux écologiques, sociaux et économiques. Malheureusement on arrive difficilement à réaliser tous les objectifs de départ par manque de moyens. L'architecte Gilbert Woern a travaillé pour la Coopérative d'En

Face à Neuchâtel où une visite a été organisée à l'issue du séminaire. Il confirme que s'il a été séduit par le projet pour son côté humain, ce n'est pas avec ce type de construction qu'il peut gagner sa vie aujourd'hui.

Ces dernières années, le secteur immobilier suisse s'est plus concentré sur la quantité que la qualité, mais François Guisan juge cette tendance à la baisse. Selon lui, il faut beaucoup plus investir dans les infrastructures. «Un aménagement urbain de qualité est la clé vers une société durable. Il faut un changement de paradigme, passer de la propriété à l'usage.»

Christine Gaillard, présidente de la Ville de Neuchâtel, est du même avis. «Il existe de nombreux quartiers qui bénéficient d'infrastructures durables sans pour autant porter l'étiquette «écoquartier». Le plus important, c'est d'avoir accès à un réseau de transports publics et de partage bien développé.» ■

Hélène Brendow est stagiaire à l'ATE.

«Plus pratique, plus efficace, plus joli!»

Lorsqu'Isabelle Wackernagel nous a présenté ses articles, je n'ai pas hésité: je voulais l'un de ces ponchos! Depuis, je le porte dès le crépuscule et m'en passerais pour rien au monde. Il est beaucoup plus seyant et surtout beaucoup plus pratique qu'une veste de sécurité: il prend moins de place dans mon sac et ne se prend pas dans le velcro de mes autres accessoires ou dans mes gants. Je l'enfile par la tête et l'arrange en un tournemain. De plus, il repose sur mon sac à dos et non en dessous, comme ma veste. Autre atout: je ne transpire plus comme dans ma veste en nylon. Il laisse circuler l'air, et son mouvement améliore encore son effet réfléchissant.



Enfilé en un tournemain, léger et fortement réfléchissant: notre rédactrice a adopté le poncho de la créatrice Isabelle Wackernagel – et s'est débarrassée de son ancienne veste.

Bien visible à vélo – même la nuit

Mobilité cycliste Contrairement aux vêtements du quotidien, l'habillement de sport est depuis longtemps équipé d'éléments réfléchissants. La Boutique ATE propose désormais trois articles pour être visible de nuit, avec style.

Par Myriam Holzner

Quelle invention pourrait rendre le vélo encore plus attrayant et agréable? L'ATE avait posé la question dans le cadre du bicentenaire de l'invention du vélo, en 2017. La palette d'idées émises a été vaste – et le jury enthousiaste, tant les idées et les propositions étaient diverses. La visibilité des cyclistes, la nuit en particulier, a été thématiquée à plusieurs reprises. Notamment par la lauréate du concours, la créatrice Isabelle Wackernagel, qui a séduit par ses créa-

tions alliant esthétique et sécurité au quotidien.

Du concours à l'offre ATE

Cycliste invétérée, Isabelle Wackernagel a longtemps utilisé un gilet de sécurité en triangle pour être visible la nuit. «Comme je ne trouvais rien d'approprié pour aller au travail ou sortir le soir, j'ai conçu mes propres créations, qui me permettent d'être bien habillée, tout en étant en sécurité.»

En collaboration avec la créatrice, l'ATE a ajouté trois articles (lire encadré) à sa boutique. Isabelle Wackernagel en produit le matériau elle-même. Sans PVC, il est fabriqué artisanalement en Europe et sans déchet. Elle s'astreint à ne pas en gaspiller un millimètre. «Le poncho, le collier de fleurs et le tour de cou sont conçus de façon à éviter les pertes: leurs modèles s'imbriquent», explique-t-elle. ■

Myriam Holzner est Responsable communication et sensibilisation à l'ATE et cycliste assidue, de jour comme de nuit.

L'offre de la Boutique ATE

Les articles luminescents suivants sont proposés à prix réduit pour les membres de l'ATE:

- **Poncho:** Fr. 150.– (au lieu de 170.–)
- **Collier lumineux à 20 fleurs:** Fr. 180.– (au lieu de 198.–)
- **Tour de cou à 9 fleurs:** Fr. 80.– (au lieu de 90.–)

Tous les articles sont en polyester (exempt de PVC!) équipé de prismes lumineux. Ceux-ci réfléchissent la lumière (y compris LED) vers la source lumineuse – les piétons et les animaux ne sont donc pas éblouis. Le matériau est souple, soyeux, infroissable et résistant. Son effet réfléchissant se renforce encore lorsqu'il est mouillé. Il peut être lavé à la main.

La production des articles (artisanat suisse) débute dès réception de la commande.

Commandez maintenant pour être bien équipé dès que les jours recommenceront à raccourcir!

Plus d'informations: www.ate.ch/boutique



Le collier de fleurs réfléchissant est aussi un joli accessoire à porter de jour.

ate boutique

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



Petromax Atago – barbecue, four ou cuisinière | 269.90

Ce brasero d'extérieur solide est un appareil pratique utilisable comme barbecue, four ou cuisinière.

10180 Petromax Atago



Hydroflask Wide Mouth | 56.–

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

10814 lemon | 10814 pacific | 10814 jade
10814 graphite | 10814 frost | 10814 cobalt
10814 watermelon



NEW

Chaise-hamac de voyage avec fixation

La Siesta ZunZun | 114.90

Se détendre où cela nous chante! Aussi légère qu'une plume, la chaise-hamac nomade ZunZun s'installe en un clin d'œil et permet de déployer un espace-détente. Dim. plié: 25 x 13 cm

12948 sunrise | 12948 river



Valise à roulettes

Osprey Sojourn 80L | 369.–

La seule valise à roulettes qui peut se porter vraiment confortablement. Avec système de portage dorsal complet dissimulable.

8452 flash black



Sacs à emballer

Exped Fold-Drybag | dès 12.90

Les sacs légers et étanches confèrent ordre et clarté dans les bagages.

4568 XS	3 litres	26 cm Ø14 cm	12.90
4568 S	5 litres	30 cm Ø16 cm	14.90
4568 M	8 litres	35 cm Ø18 cm	16.90
4568 L	13 litres	42 cm Ø22 cm	18.90



Goal Zero Panneau solaire Nomad & Chargeur Sherpa 40 | dès 119.–

Grâce à une technique innovante, on peut charger les portables et Cie directement à partir de la cellule solaire, ou stocker l'énergie dans la Powerbank performante.

11035 Panneau solaire GZ Nomad 14 Plus | 229.–
12765 Chargeur GZ Sherpa 40, black | 119.–



Pyjama de voyage léger Cocoon

Adventure Nightwear | 89.–

Tissu: 55% soie, 45% coton, dimension plié: 10 x 13 cm.

WOMEN tailles: S • M • L MEN tailles: M • L • XL
9828 raspberry 9827 tuareg



Ortlieb Back-Roller/Rack-Pack Free | dès 129.–

Dans ces sacs spacieux tout l'équipement est rangé à l'abri de la pluie. Sans PVC. Made in Germany.

Sacoche Back-Roller Free, 40L (1 paire) | 189.–

12143 lagoon-black | 12143 starfruit-black | 12143 black

Sac Rack-Pack Free, 31L | 129.–

11835 lagoon-black



TAKASHI

100.– de rabais

NEW

100.– de rabais

Plus de mobilité: Les vélos pliables Takashi | dès 840.–

Les vélos pliables Takashi THREE et SEVEN sont équipés d'un solide cadre en alu, garde-boues et d'un porte-bagages et sont très confortables. Livrés montés. Informations détaillées: www.boutique-ate.ch

Takashi THREE | 840.– au lieu de 940.– avec code-rabais mag0319

Fr. 20.– de frais d'envoi en sus. Design attrayant, roues de 20 pouces, boîte de vitesses Shimano à 3 vitesses, 13 kg.

13478 blue metallic matte

Takashi SEVEN | 950.– au lieu de 1050.– avec code-rabais mag0319

Fr. 20.– de frais d'envoi en sus. Design attrayant, roues de 20 pouces, boîte de vitesses Shimano à 7 vitesses, 13.8 kg.

13479 black matte

Vous trouverez des informations et des offres supplémentaires sous www.boutique-ate.ch

Service de commande: www.boutique-ate.ch, par téléphone 0848 612 612 ou avec la carte de commande sur l'enveloppe.

Locomotives hybrides et Pass solaire

Transports publics Les CFF mettent en place le programme d'économie d'énergie le plus ambitieux de Suisse. Il vise à réduire la consommation d'énergie de 20% d'ici 2025 et à recourir exclusivement à l'hydroélectricité.

Par Nelly Jaggi



© CFF Cargo

Les locomotives hybrides fonctionnent au diesel seulement en l'absence de ligne électrique.

Hormis la mobilité douce – piétonne et cycliste –, le chemin de fer est le mode de transport le plus écologique qui soit. En Suisse, 90% du courant électrique utilisé pour les trains sont d'origine hydraulique, les 10% restant provenant du nucléaire. Dans les bâtiments des CFF, il est même à 100% d'origine renouvelable. «D'ici 2025, nous aurons remplacé ces 10% par de l'énergie renouvelable», affirme Christina Meier, responsable durabilité aux CFF.

Une grande partie du courant utilisé par les CFF provient de leurs propres usines hydroélectriques. Un atout écologique, dicté à l'époque par le manque de ressources en charbon. Comme la Suisse disposait de «houille blanche» (l'énergie hydroélectrique) en quantité, les chemins de fer suisses ont

très tôt su miser sur la propulsion électrique. Dès les années 1920, les usines de Ritom (TI) et d'Amsteg (UR) turbaient pour les CFF.

Des mesures à tout niveau

Parallèlement à leur projet de sortie du nucléaire, les CFF s'attachent à réduire leur consommation d'électricité de 600 gigawattheures par année d'ici 2025, soit de 20% – ce qui équivaut à la consommation des ménages du canton du Tessin (150 000). Ce programme d'économie d'énergie est ainsi le plus ambitieux de Suisse.

Une des mesures les plus efficaces de ce programme est la «régulation adaptative», précise Christina Meier: un logiciel de gestion de la conduite du train donne des recommandations au pilote de la locomotive et

lui évite, notamment, des arrêts non planifiés devant les feux rouges. Ce mode de pilotage «éco-drive» permet une conduite fluide, moins énergivore et qui ménage le matériel – ce qui permet d'économiser 90 gigawattheures par an.

Une autre technique d'économie d'énergie est la «mise en veilleuse» des trains: le chauffage est arrêté dans les trains non utilisés, puis un signal par SMS enclenche le chauffage ou la climatisation au moment voulu ou en cas de chute de température – le système a été testé l'hiver dernier dans les RER zurichois. En 2018, la consommation a ainsi été réduite de 382 gigawattheures. «L'offre augmente avec une consommation d'énergie identique», note Christina Meier non sans fierté.

Favoriser l'économie circulaire

Les CFF travaillent aussi activement à la sauvegarde du climat. Ils prévoient, d'ici 2025, de réduire de moitié leurs émissions de CO₂ par rapport à 1990 par diverses mesures. Outre le passage à de l'électricité d'origine renouvelable pour l'exploitation des trains et des bâtiments, ils remplaceront les chauffages à combustible fossile par des pompes à chaleur ou des chaudières à pellets. Pour le triage et la maintenance, ils n'utiliseront plus que des locomotives hybrides, dont le générateur diesel ne sera utilisé qu'en l'absence de ligne électrique.

Étant donné que la construction dégage beaucoup de CO₂ (production de béton, d'acier et de ballast), les CFF misent sur l'économie circulaire et s'appliquent à ménager les ressources et le climat par un recyclage systématique. Christina Meier relève encore qu'un développement permanent de l'infrastructure n'est pas une solution: «C'est pourquoi nous mettons l'accent sur le numérique et l'augmentation des correspondances, tout en favorisant une meilleure répartition du trafic voyageurs sur l'ensemble de la journée.» Un des moyens de sauvegarder le climat les plus efficaces est l'abandon

des déplacements en voiture au profit du rail. Ce changement de comportement permettrait à la Suisse de réduire de 10% ses émissions de CO₂. La responsable durabilité souligne encore qu'un déplacement en train est également moins gourmand en énergie

Le pilotage «éco-drive» des locomotives permet d'économiser 90 gigawattheures d'électricité par année.

et moins nuisible au climat qu'à bord d'une voiture électrique. En effet, voyager avec les CFF émet, par personne et par kilomètre, 7 grammes de CO₂ et consomme 0,14 kilowattheure d'électricité, alors qu'en voiture électrique, le même déplacement émet 92 grammes CO₂ et consomme 0,85 kilowattheure.*

Et les 10% restants?

Comment les voyageurs peuvent-ils aider les CFF à atteindre leurs objectifs environnementaux? «Prenez le train si possible en dehors des heures de pointe et utilisez les points de recyclage des gares pour vos déchets du voyage», recommande Christina Meier. En outre, le Pass solaire offre aux clients des CFF la possibilité de voyager avec du courant 100% d'origine renouvelable. À cet effet, les CFF injectent dans leur réseau du courant solaire en quantité nécessaire. Il s'agit de courant certifié «naturemade star» qui provient en grande partie des installations des CFF. D'ici 2030, les CFF prévoient de produire 30 gigawattheures de courant solaire sur les toits de leurs immeubles, soit l'équivalent de la consommation annuelle de 7500 ménages. ■

*Source: mobitool.ch

Commander un Pass solaire

Le Pass solaire existe en trois variantes:

- pour les voyageurs occasionnels, 5000 km au prix de Fr. 20.-
- pour les détenteurs d'un abonnement demi-tarif, 10 000 km au prix de Fr. 40.-
- pour les détenteurs d'un abonnement général, 15 000 km au prix de Fr. 60.-

Vous pouvez commander le Pass solaire correspondant à vos habitudes de voyages à l'adresse www.ate.ch/pass-solaire ou par téléphone au 031 328 58 58. Il est valable une année et le kilométrage est réparti sur les 12 mois qui suivent la date d'achat. Cette offre est ouverte à tous.

ANNONCE

Olten*
Literatur,
(Stadt)

 Olten Tourismus

Schweizer Schriftstellerweg – Sentier des écrivains suisses

- 365 jours par an, 24 heures sur 24 pour toute la famille
- Tours audioguidés avec près de 60 stations d'écoute (en allemand), le Quai Cornichon, une carte d'explorateur et une cabine aux énigmes
- Récemment inaugurées: stations d'écoute de **Peter Bichsel** (photo), Lorenz Pauli et Tanja Kummer

www.oltentourismus.ch | www.oltenerliteraturstadt.ch



Écoutez une histoire de Franz Hohler (en allemand)



Construire pour l'Homme
et l'environnement:
des solutions pour la construction durable
de Schweizer.



- Façades
- Bois/métal
- Fenêtres
- Boîtes aux lettres et à colis
- Systèmes solaires

Ernst Schweizer AG, 1024 Ecublens, www.ernstschweizer.ch



Trafic aérien: le temps

A close-up photograph of a train's side panel. The panel features a blue background with a prominent red stripe running horizontally across the upper portion. Below the red stripe, the text 'ng car' is printed in a large, white, sans-serif font. The lighting is bright, creating a strong reflection on the red stripe.

ng car

des alternatives

L'impact du secteur aérien sur l'environnement et l'être humain est dramatique. Notre dossier apporte des réponses aux idées reçues et aux arguments parfois erronés des acteurs de la branche. Alors que des mesures émergent timidement au niveau politique, le train s'impose comme solution fiable, confortable et durable.

Une politique qui peine à décoller

En Suisse, le secteur des transports est le principal facteur de réchauffement climatique; en prenant en compte le trafic aérien international, il est responsables de près de 40% de nos émissions de CO₂. Des mesures politiques à l'égard du transport aérien sont nécessaires pour y remédier.

Par Yves Chatton

Depuis plusieurs mois maintenant, les jeunes descendent dans les rues pour que la Suisse mette en œuvre une politique climatique crédible. Dans ce contexte, le transport aérien joue un rôle primordial. Sans une réduction massive des émissions de ce secteur, la Suisse n'atteindra pas les

objectifs fixés par l'Accord de Paris sur le climat. D'ailleurs les jeunes grévistes l'ont compris. De plus en plus d'autocollants «Ne volons pas notre avenir!» font leur apparition sur les panneaux des manifestants. Mais au fait, que fait la Suisse pour réduire les émissions du transport aérien?

Cet accord vise une croissance neutre en carbone. Dès 2021, les compagnies aériennes devront compenser avec des certificats les émissions de CO₂ supérieures aux émissions émises en 2020. Le revenu issu de la vente de ces certificats sera utilisé pour financer des projets de réduction des émissions de CO₂. Mise à part l'aspect éthique, ces projets présentent un grand défaut: très souvent ils ne réduisent pas la quantité de CO₂ de manière suffisante pour prétendre à un rôle compensatoire. Selon une étude commandée par la Commission européenne sur les projets de réduction d'émissions de gaz à effet de serre prévus par le protocole de Kyoto (mécanisme de développement propre MDP), ce sont plus de trois projets sur quatre qui sont concernés.

CORSIA est encore problématique à bien des égards. La participation des pays est volontaire jusqu'en 2027 et des acteurs importants tels que la Chine, l'Inde et la Russie ne sont pas encore de la partie. De plus, l'accord ne prend en compte que les émissions de CO₂, alors que celles-ci ne représentent que la moitié de l'impact climatique du transport aérien.

Au niveau international

Échanger les émissions...

La Suisse va coupler son système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) avec celui de l'Union européenne dès 2020. Ce marché carbone permet aux entreprises de vendre ou d'acheter des quotas de CO₂ qui sont attribués gratuitement ou aux enchères par chaque État. Point positif: ce couplage nécessite l'intégration du transport aérien dans le SEQUE de la Suisse, comme c'est déjà le cas dans le système européen. Point négatif: un rapport commandé par l'Office fédéral de l'environnement conclut que ce marché carbone aura peu d'impact

sur les émissions du trafic aérien d'ici à 2030. Pourquoi donc? Notamment car beaucoup trop de certificats (82%!) sont distribués gratuitement et que les prix de ceux qui sont échangés restent trop faibles. De plus, les vols intercontinentaux ne sont pas pris en compte.

... ou les compenser

L'accord CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) est la réponse des membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, dont la Suisse fait partie) face aux défis climatiques du transport aérien.

De la poudre aux yeux

Échanger ou compenser les émissions... L'impact climatique du transport aérien est certes un défi qu'il faut régler au niveau international. Mais les solutions actuelles ne sont de loin pas suffisantes. C'est pourquoi la Suisse se doit de prendre aussi des mesures au niveau national, surtout que le trafic aérien est actuellement à l'origine de près de 20% de l'impact climatique d'origine humaine dans notre pays.



«En adoptant un régime végétarien ou végétalien, on peut se permettre de prendre l'avion»

Selon l'étude «Empreintes environnementales de la Suisse» publiée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), la limite planétaire pour les émissions de gaz à effet de serre se situe à 0,6 tonne d'équivalent CO₂ par personne et par an. Un tel budget carbone correspond aux émissions d'un voyage aller-retour Genève-Lisbonne. Et en faisant des vacances à New York, on dépasse de 4 fois ce budget. Donc végétalien ou pas, un simple voyage en avion peut brûler un budget carbone durable en entier – et même beaucoup plus!



Lors des manifestations pour le climat, les jeunes ont affiché leur inquiétude face aux conséquences du trafic aérien sur l'environnement.

être effectués en train (lire en pp. 24-25). La Suisse doit développer une stratégie de transfert de l'avion vers le train et renforcer les liaisons ferroviaires internationales. C'est ce que demandent notamment trois motions de Michael Töngi (Verts/LU), membre du comité central de l'ATE, Thomas Hardegger (PS/ZH) et Mathias Reynard (PS/VS).

Interdire les vols intérieurs

S'il y a bien des trajets pour lesquels il existe une alternative, ce sont ceux entre deux localités suisses. Et pourtant, Zurich était la sixième destination des voyageurs au départ de l'aéroport de Genève en 2018. Pour un petit pays comme la Suisse, cette situation est absurde, d'autant plus que nous disposons d'excellentes d'infrastructures ferroviaires. C'est la raison pour laquelle deux motions de Lisa Mazzone (Verts/GE) et Samira Marti (PS/BL) exigent l'interdiction des vols de lignes intérieurs.

Agir maintenant!

Ce ne sont pas les propositions qui manquent. C'est maintenant au tour de nos élus de prendre leurs responsabilités en mettant en œuvre une politique du transport aérien respectueuse du climat. Le message est clair: chères et chers parlementaires, écoutez les jeunes dans les rues et ne volez pas leur avenir! ■

Yves Chatton est chargé de campagnes politiques pour l'ATE.

Au niveau national

Principe du pollueur-payeur

Fin 2018, le Conseil national a rejeté de peu l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. Cette révision a pour objectif de mettre en œuvre l'Accord de Paris sur le climat. Maintenant la balle est dans le camp du Conseil des États et les premiers signes sont plutôt encourageants. L'idée d'une telle mesure fait son chemin dans les partis. De plus, Genève et Saint-Gall renforcent la pression avec deux initiatives cantonales qui demandent à l'Assemblée fédérale d'introduire une taxe sur les billets d'avion. Espérons que les élus de la chambre haute soient réceptifs à ces appels.

Sensibiliser et informer

Répercuter le coût climatique de l'aviation sur le prix des billets n'est de loin pas la seule solution. Encore trop souvent, l'impact climatique d'un vol est méconnu ou sous-estimé. Une motion récente de Lisa Mazzone (Verts/GE), vice-présidente de l'ATE, vise à corriger cela en introduisant un message de mise en garde sur les publicités pour les vols, à l'image de ce qui se pratique pour la cigarette.

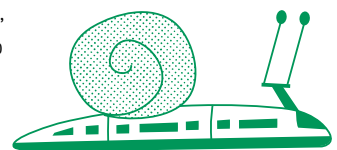
Ce message de prévention contribuerait à augmenter la prise de conscience sur l'impact de l'aviation. Une motion de Jacques Bourgeois (PLR/FR) va aussi dans ce sens. Celle-ci demande que les compagnies aériennes et les agences de voyages déclarent les émissions de CO₂ des vols qu'elles proposent.

Encourager les alternatives

Connaître l'impact climatique du trafic aérien est une chose, mais encore faut-il avoir accès à des alternatives plus durables. Et le potentiel est énorme: 80% des vols de la Suisse ont une destination européenne, des trajets qui pourraient

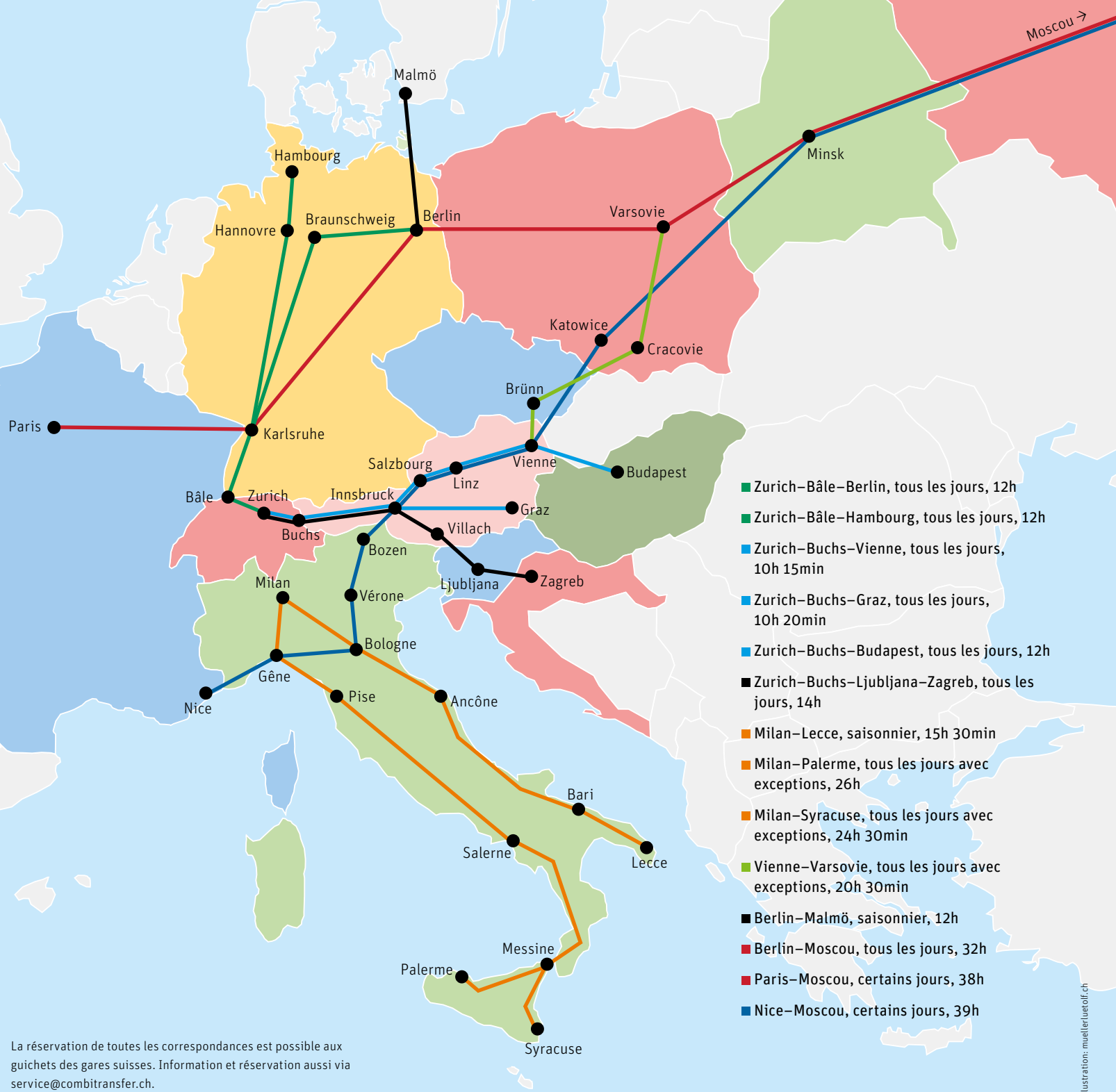
«Le train est trop lent par rapport à l'avion»

Environ 80% des passagers au départ de la Suisse s'envolent pour une destination européenne. Parmi les destinations les plus prisées de l'aéroport de Genève se trouvent notamment Londres, Paris ou Bruxelles. Ce sont des voyages qui peuvent être facilement effectués en train. En prenant compte de la totalité du voyage (accès à l'aéroport, contrôles de sécurité, bagage, etc.), l'avion n'est souvent pas beaucoup plus rapide, mais bien plus polluant. L'ATE s'engage aussi pour que l'offre de trains de nuit soit élargie, car ils représentent une alternative durable très intéressante pour des trajets plus longs.



L'Europe en train de nuit

Monter dans le train le soir et arriver reposé le lendemain en plein cœur d'une métropole européenne: voyager en wagon-couchettes est agréable et efficace. Le Magazine ATE a réuni une sélection pratique – sans garantie ni prétention d'exhaustivité.



Le train accuse son retard

L'achat d'un billet de train international est compliqué et relève parfois du défi, alors qu'un billet d'avion est accessible en quelques clics. Pour que le train devienne plus concurrentiel, une plateforme de réservation internationale est nécessaire.

Par Laura Schmid

Les Suisses sont-ils aussi férus de train qu'on aime tant le répéter? Après un coup d'œil à leur comportement de voyage, il est permis d'en douter: seuls 3% de tous les franchissements de frontière sont effectués par le rail. Pour les voyages avec au moins une nuitée, 80% prennent l'avion!

Dans mon entourage, on répète volontiers que voler nuit à l'environnement, mais que l'avion est meilleur marché que le train. Qu'en est-il réellement? Une comparaison des prix réalisée par l'ATE pour son magazine (3/2014) a montré que dans au moins la moitié des cas, le train était plus avantageux que l'avion pour les trajets examinés. Pour les clients toutefois, il est difficile de comparer rapidement et directement les tarifs: il n'existe en effet pas de plateforme de réservation pour les voyages internationaux en train.

Comme il y a 20 ans

Opter pour un voyage en train, c'est investir beaucoup de temps pour étudier les horaires et chercher les meilleures offres sur les sites internet des compagnies nationales. Souvent, la seule issue est de se rendre au guichet d'une gare. Mais même sur place, dénicher la correspondance la plus pratique et la moins chère s'avère complexe, et exige de nombreuses recherches. Une tâche où même les conseillers à la clientèle expérimentés se heurtent à leurs limites.

La récompense? Une liasse de billets et de réservations de places, ainsi qu'une confirmation de l'existence d'un abonnement demi-tarif ou général, le SwissPass étant illisible à l'étranger. Reste à ne rien égarer!

Le trafic aérien montre l'exemple

Dans le ciel, la situation est bien différente: il suffit de quelques minutes pour s'informer de toutes les offres sur des plateformes comme ebookers. Les prix sont comparables et acheter un billet ne demande que quelques clics. De quoi se sentir sur un petit nuage!

Il est absurde que l'avion s'impose dans le trafic européen pour la seule raison que les compagnies ferroviaires découragent les clients par de trop nombreux obstacles. Une plateforme de réservation pour les voyages en train simple et conviviale est urgente. ■

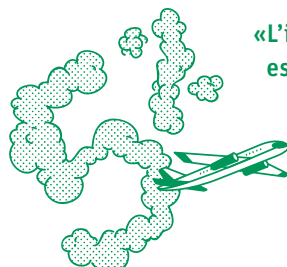
Laura Schmid est spécialiste des transports publics à l'ATE Suisse. Elle fait partie des 3% de la population qui prennent régulièrement le train pour se rendre à l'étranger.

Urgent besoin d'innovation

L'achat d'un billet est le principal obstacle pour qui souhaite utiliser les transports publics et le secteur ferroviaire le sait bien; les transporteurs ont investi ces dernières années pour simplifier autant que possible le processus – en Suisse. Les tentatives d'acquiescer un billet transfrontalier dans l'application des CFF ou aux distributeurs restent en revanche infructueuses.

Pour inciter les voyageurs à se tourner vers le train, une plateforme de réservation internationale, à la fois simple et conviviale, est nécessaire. Cela demande une collaboration plus étroite en Europe, un esprit novateur et la volonté affirmée des compagnies ferroviaires de devenir les véritables concurrentes d'un trafic aérien en plein essor. Les CFF font des efforts pour que les billets dégriffés disponibles en ligne le soient aussi pour les destinations dans les pays limitrophes, mais la voie menant à une plateforme de réservation internationale est encore longue.

Conseiller national et membre du comité de l'ATE, Michael Töngi a déjà déposé une motion en ce sens au Parlement. Parallèlement, des efforts sont entrepris au niveau européen. L'ATE s'engage également en faveur d'un tel projet.



«L'impact climatique de l'aviation est seulement de 5% au niveau mondial»

Oui mais on estime que jusqu'à présent, plus de 80% de la population mondiale n'est jamais montée dans un avion. Or les perspectives de croissance sont fortes pour le trafic aérien. L'Association du transport aérien international (IATA) estime que le nombre de passagers va doubler d'ici 2037 pour atteindre 8,2 milliards de voyageurs par an. Avec quelle conséquence pour le climat? Prenons l'exemple de la Suisse dont les ressortissants sont très friands des voyages en avion. Le transport aérien est à l'origine de près de 20% de l'impact climatique d'origine humaine, et les prévisions sont encore à la hausse.

Voyager dans le respect de l'environnement et de l'être humain

Opter pour le train, voyager en groupe, comprendre le rôle des destinations lointaines: entretien avec Serge Brunner, directeur de Baumeler AG, à propos des voyages et de l'environnement.

Propos recueillis par Nelly Jaggi



© madi/Baumeler

Serge Brunner est le directeur de Baumeler AG.

Serge Brunner, chaque voyage a un impact sur l'environnement...

C'est tout à fait vrai. Les déplacements consomment de l'énergie et il n'est pas possible de voyager sans se déplacer. Par définition, la plupart des voyages de loisirs ne sont pas nécessaires et, dans cette mesure, le tourisme constitue toujours une utilisation inutile des ressources. Mais on peut toutefois faire des efforts comme renoncer à l'avion ou prendre le train. C'est le type de voyages que propose Voyages via verte. Et chez Baumeler, nous disposons de nombreuses offres de voyages en train.

Pourtant, l'offre de Baumeler comprend également des destinations lointaines et des voyages en avion.

Le débat est beaucoup plus vaste qu'il n'y paraît à première vue. Nous organisons par exemple de magnifiques voyages de randonnée dans les parcs naturels en Afrique du Sud. Toute la valorisation économique de ces parcs naturels résulte du tourisme. S'il n'existait pas, cela signifierait la fin de la (coûteuse) protection de nombreux animaux, j'en suis convaincu. Dans cette mesure, la question de la durabilité est incroyablement complexe, notamment en ce qui concerne les voyages lointains. Ce qui me paraît important, c'est d'engager une réflexion sur ce thème. Et lorsque l'on prend l'avion, ce doit être pour rester trois ou quatre semaines sur place, plutôt que de faire trois courts séjours chaque année.

Comment contribuer à la durabilité une fois sur place?

Les voyages de groupe constituent notre principale activité. Avec les déplacements

en bus (plutôt qu'en voitures privées), on peut faire une réelle différence en matière d'empreinte et de volume de trafic sur place. Nos voyages sont conçus sur le respect d'un point de vue environnemental mais aussi social. Dans le choix des hôtels et des restaurants, nous privilégions dans la mesure du possible les entreprises familiales et qui agissent de façon durable à l'échelle locale.

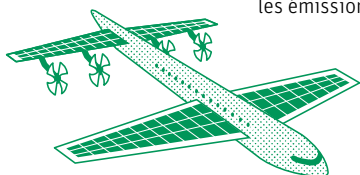
Que faut-il à tout prix éviter?

Mon rôle n'est pas de faire la morale aux gens. Mais, pour ma part, je ne suis pas

Les membres de l'ATE voyagent mieux

En 1986, l'ATE ouvre sa propre – tout d'abord petite – agence de voyage. Les membres de l'ATE peuvent y réserver des billets de train, des abonnements ainsi que des voyages à forfait et bénéficient d'une réduction sous forme de chèques ATE. La première année déjà, l'agence réalise un chiffre d'affaires de 3 millions de francs et devient ainsi d'emblée la onzième plus grande agence de voyage CFF. L'agence de voyage ATE se met à son propre compte en 2005, sous le nom de Voyages via verte. En tant que partenaire voyages de l'ATE, via verte s'engage depuis lors pour un tourisme proche de la nature et socialement responsable. Elle est ensuite intégrée à Arcatour et, depuis 2017, est gérée en tant que marque sous l'égide de Baumeler AG. Les membres de l'ATE bénéficient de conditions spéciales sur leurs réservations.

«Avec les progrès technologiques, l'impact environnemental de l'aviation sera considérablement réduit»



Pour limiter le réchauffement climatique en dessous de 2°C, il faut réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs. Alors oui, les avions

deviennent de plus en plus propres. Mais les émissions du trafic aérien, dopées par la forte croissance de ce secteur, continuent à augmenter. À court et moyen terme, aucune technologie n'aura la capacité de compenser cette croissance, et encore moins à réduire les émissions du trafic aérien. D'autres mesures seront donc nécessaires.



Voyager durablement avec via verde: par exemple à vélo dans le nord de l'Allemagne.

féru des week-ends shopping à New York ou Londres uniquement parce que le vol coûte 2 francs 99.

Qu'est-ce qui caractérise un voyage via verde?

Il s'agit avant tout d'une offre qui propose de partir à la découverte des beautés de la nature à pied ou à vélo, en s'écartant au maximum des zones touristiques et du trafic.

Comment développez-vous ces offres?

Nous avons pour principe de choisir des produits que nous serions nous-mêmes amenés à réserver. Naturellement, nous nous assurons que le catalogue soit cohérent et équilibré dans son ensemble. Nous proposons régulièrement de nouvelles offres, car nous avons une clientèle fidèle et que nous collaborons depuis de nombreuses années avec des partenaires qui nous comprennent. Nous misons par ailleurs sur des partenariats de longue durée et ne visons pas le profit à tout prix lors des négociations.

En 2017, 75% des clientes et clients de Baumeler ont payé le « franc climatique » de leur plein gré.

Durant les deux dernières années, ce pourcentage a quelque peu reculé. Nous avons été les premiers voyagistes de Suisse à proposer le franc climatique. Aujourd'hui, nombreux sont ceux qui compensent d'une autre manière, par exemple avec leur carte de crédit ou en faisant un don. On entend de plus en plus de gens dire qu'ils « compensent », ce qui n'était pas le cas auparavant. Finalement, le principal c'est qu'ils le fassent, pas où ils le font. Personnellement, je suis un

grand fan de la compensation des émissions carbone. Je suis convaincu que le marché peut générer des solutions efficaces si la pollution a une valeur.

En considérant la complexité des réservations pour un voyage en train, pas vraiment étonnant que de nombreuses personnes se tournent vers l'avion...

Tout à fait d'accord, et ça me donne des crampes d'estomac! On peut dire ce que l'on veut à propos d'Easyjet ou de Ryanair, mais ces compagnies sont orientées vers les besoins et les attentes des clients et apportent des solutions efficaces à des prix défiant toute concurrence. C'est dommage de se casser les dents sur ce genre de détail lorsqu'on aimerait vraiment changer les choses.

En Scandinavie, la honte de prendre l'avion est un phénomène qui prend de l'ampleur. Observez-vous aussi de telles tendances dans notre pays?

Les débuts sont tangibles, oui. Une part relativement importante de notre clientèle est constituée de personnes à la retraite, qui ont le temps et les moyens financiers de se faire plaisir. Avant, ils partaient en vacances à l'étranger quatre ou cinq fois par an. Aujourd'hui, ils restent volontiers une semaine en Suisse pour faire de la randonnée. Les préoccupations relatives à l'environnement, par exemple en réponse à notre newsletter, sont en augmentation. Mais dans les faits, c'est une autre histoire. Les destinations lointaines rencontrent beaucoup de succès en Suisse, alors que chez via verde les gens ne se bousculent pas forcément au portillon malgré l'actualité autour du climat. La prise de conscience s'amorce, mais

Cinq règles d'or pour un tourisme équitable

Prendre le temps

Je me donne du temps pour mes vacances. Je me prépare en lisant des guides de voyage et de la littérature du pays de destination. De retour de vacances, je reste en contact avec mes hôtes et avec des personnes originaires du pays visité, et j'appuie financièrement des projets de solidarité.

Échange équitable

J'ai à cœur d'être équitable dans mes relations avec mes hôtes d'hébergement. Il va de soi que je respecte l'autonomie et la dignité de mes hôtes, et que j'appuie leurs droits à participer pleinement au tourisme.

Bénéfice pour les populations indigènes

La population locale doit bénéficier au mieux de mon voyage. C'est pourquoi je donne la préférence à l'hébergement et aux services proposés par la population locale. Je fais honneur aux spécialités culinaires.

Prix équitables

Je veille à payer des prix équitables. C'est la seule façon d'assurer durablement à la fois l'existence des travailleuses et travailleurs, un service de qualité et des investissements dans les domaines de l'environnement, de la formation et du développement communautaire.

Respect de l'environnement

Je respecte le cadre de vie de mes hôtes. Mes besoins de confort ne doivent pas être satisfaits au détriment des ressources rares telles que la terre ou l'eau. Je cherche à limiter activement la pollution de l'environnement sur place et à choisir les moyens de transport les moins nocifs. Les voyages longue distance, qui m'obligent à prendre l'avion, restent pour moi exceptionnels, et j'essaie d'en tirer le maximum de profit.

Sur le portail de voyage www.fairunterwegs.org, vous trouverez de nombreuses autres informations passionnantes sur le thème du tourisme équitable et durable.

nous ne sommes pas encore parvenus au stade où les gens changent leur comportement. Pour l'instant, ils ont mauvaise conscience lorsqu'ils font le plein à la station-service. ■

Deux ans d'engagement pour un ciel plus bleu

Par Camille Marion

La Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) fédère des organisations suisses qui s'engagent pour réduire les émissions du trafic aérien. L'ATE a participé à sa création en 2017 et prend part activement aux activités de la coalition.



© ATE

En décembre 2018, la Coalition CESAR s'est mobilisée avec d'autres associations sur la Place fédérale à Berne. Les anges gardiens du climat demandaient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion.

En Suisse, la politique du transport aérien est du ressort de la Confédération. Mais les autorités fédérales ont tendance à favoriser les intérêts de l'industrie aéronautique au détriment de la sauvegarde du climat et de la santé de la population. Les luttes en faveur d'un trafic aérien responsable se pratiquent souvent de manière isolée ou à l'échelle régionale, par des organisations environnementales et des associations de riverains des aéroports. Pour renforcer leur impact, la création d'une coalition nationale était nécessaire.

L'ATE attire l'attention depuis plusieurs décennies sur les conséquences alarmantes de l'expansion du trafic aérien. C'est tout naturellement qu'elle a participé à la création de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) le 17 juin 2017. Cette dernière est composée de

24 organisations qui s'engagent pour limiter les répercussions du secteur sur la population et sur la planète. Leur union permet de fédérer de nombreux acteurs des domaines scientifiques et politiques et de porter leur message au niveau national.

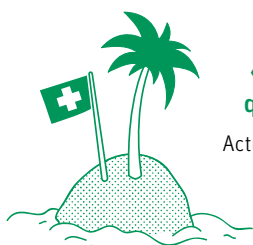
Limitier les nuisances

L'objectif principal de la coalition CESAR est la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de polluants et de bruit émises par le secteur aérien. «Pour lutter de manière conséquente contre le changement climatique, il est urgent de limiter les nuisances du transport aérien», explique Lisa Mazzone, coprésidente de la coalition et vice-présidente de l'ATE. «Notre engagement environnemental passe aussi par une réduction des mouvements aériens.»

Concrètement, la coalition soutient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Elle a transmis son message au monde politique par des actions médiatiques co-organisées sur la Place fédérale à Berne. Pour sensibiliser les médias à la thématique, elle a invité Friedrich Thiesen, expert allemand venu présenter le modèle actuellement appliqué en Allemagne.

Préserver le sommeil de tous

Les riverains des aéroports sont souvent dérangés par le bruit du trafic aérien. L'exposition régulière à ces nuisances sonores a des conséquences importantes sur la santé: maladies cardiovascu-



«Le trafic aérien est une problématique qui doit être réglée au niveau international»

Actuellement, les mesures internationales se limitent à compenser et à échanger les émissions de l'aviation. Ce n'est pas suffisant! Pour contenir le réchauffement de la planète en dessous de 2°C, il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs. La Suisse doit donc s'engager pour une réduction des émissions de l'aviation au niveau international. Mais en tant que

grande consommatrice de voyages en avion, elle devra aussi réduire les émissions de ce secteur au niveau national, sans cela elle n'atteindra pas les objectifs fixés par l'accord de Paris sur le climat.



L'ATE lance l'«Ecotrip Challenge» pour les classes des gymnases*. Pendant une année, les élèves peuvent enregistrer le moyen de transport qu'ils utilisent pour partir en vacances sur une plateforme en ligne. Le portail indique leurs émissions de CO₂ et établit un classement de toutes les classes participantes. Celle qui aura généré le moins de CO₂ par élève gagne le concours.

* En cas de succès de la première édition, il est prévu d'inclure les écoles professionnelles aux prochaines éditions de l'«Ecotrip Challenge».

L'essentiel en bref:

- Toutes les classes des gymnases de Suisse sont invitées à participer.
- Le portail en ligne montre le CO₂ généré par tous les voyages et permet une comparaison avec les autres classes participantes.
- Le coup d'envoi sera donné en septembre 2019, les inscriptions seront possibles à partir du 1^{er} août.
- Les prix sont des bons de voyage (p. ex. d'Interrail).

Informations complémentaires et inscription à la newsletter sur www.ecotrip-challenge.ch.

laire, hypertension, diabète, problèmes de concentration, trouble du sommeil peuvent en résulter. Les enfants sont particulièrement vulnérables et leur parcours scolaire peut en être affecté.

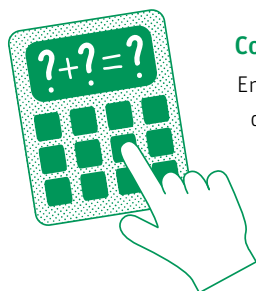
La coalition CESAR s'est engagée au moyen d'une pétition lancée en mai 2018. Avec le titre «Pour des nuits sans bruit d'avion!», le texte a été remis aux services du parlement muni de près de 10 000 signatures. Il demande la garantie d'un couvre-feu nocturne entre 22 heures et 7 heures dans tous les aéroports suisses et l'introduction de nouvelles valeurs-limites en matière de bruit, les connaissances scientifiques récentes ayant souligné la désuétude de la loi actuelle.

Engagement politique et information

La coalition CESAR est composée d'experts des thématiques liées au secteur aérien. Sa crédibilité est reconnue, au même titre que son rôle d'organe d'information et de sensibilisation. Depuis

sa création, CESAR a participé à l'organisation de séances d'informations pour les parlementaires nationaux, notamment au sujet de l'importance de l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Elle a également déposé diverses interventions parlementaires et publié des prises de position sur les discussions politiques en cours.

En 2018, la coalition CESAR a joué un rôle central de coordination dans la consultation publique sur la partie conceptuelle du PSIA (Plan sectoriel des transports, partie infrastructure aviation). À l'avenir, elle renforcera encore son engagement politique et citoyen pour que l'air reste respirable et le ciel dégagé. ■



Comment calcule-t-on l'impact climatique du transport aérien?

En 2017, le transport aérien a émis 5,42 millions de tonnes de CO₂, soit 10% des émissions totales de la Suisse. Mais la contribution du transport aérien au réchauffement climatique ne s'arrête pas là. Les émissions de CO₂ doivent être multipliées par un facteur dit «RFI» (Radiative Forcing Index), afin d'inclure l'impact climatique d'autres émissions rejetées par un avion, notamment l'oxyde d'azote et la vapeur d'eau. Les publications scientifiques les plus récentes recommandent un facteur RFI de 2. En prenant en compte ce facteur, l'impact climatique du transport aérien s'élève à environ 20% en Suisse.

Des emballages écologiques

CERA, le film à la cire d'abeille du jeune label bernois Loggia 16, constitue une alternative écologique et réutilisable aux nombreux emballages ménagers en plastique, en papier ou en aluminium. CERA emballe soigneusement le sandwich à l'emporter, recouvre les restes et assure la fraîcheur des légumes, du fromage ou du pain. Et tout cela 100 % sans plastique! Enduit de cire d'abeilles bio, de résine et d'huile de jojoba bio, le coton bio est hydrofuge, reste souple et prend la forme que lui donne la chaleur de la paume des mains. Le film CERA peut être nettoyé à l'eau froide. Il est produit en Suisse.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: Le film CERA à la cire d'abeille en offre de bienvenue (1x 20x20 cm/1x 27x27 cm/1x 32x32 cm) est disponible au prix de Fr. 23.80 au lieu de Fr. 28.- avec le code-rabais: mag0319.

Commander: sur la boutique de l'ATE www.boutique-ate.ch ou par téléphone au 0848 612 612 (tarif normal). Offre valable jusqu'au 31 juillet 2019.



À la découverte de la Singine à vélo

Non loin de la ville de Berne s'ouvre un fossé. Non pas le Röstigraben, mais les gorges de la Singine.

Là derrière s'ouvre un monde que peu connaissent. Saisissez cette occasion et partez à la découverte de la partie germanophone du canton de Fribourg dans un décor magnifique avec les montagnes et une vue panoramique sur le Pays des Trois-Lacs. Des vieilles granges et des chapelles bordent le chemin et racontent l'histoire de cette région. Buvettes, lisières de bois et berges invitent à prendre une pause et à se détendre.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: Vous bénéficiez d'une réduction de 20% sur la location journalière d'un vélo électrique FLYER.

Commander: Commandez le bon pour la location journalière d'un FLYER d'une valeur de CHF 65.- sur www.herzroute.ch/offres avec le commentaire «Membre ATE». Vous recevrez le Rail Check contre facture avec une remise de 20%. Celui-ci peut être utilisé auprès de la station de location de Laupen jusqu'au 31 octobre 2021. Le vélo électrique FLYER doit être réservé à l'avance sur www.rentabike.ch/herzroute.

Le sac à dos qui s'ouvre comme un sac de voyage

Ortlieb complète sa ligne d'équipements cyclistes (BP) avec un nouvel article, l'Atrack BP (25 litres). Qu'il s'agisse de randonnées cyclistes, de petits déplacements ou de trajets urbains, Ortlieb présente ici le premier sac à dos taillé sur mesure pour les cyclistes, étanche et ouvrant sur toute la longueur – comme un sac de voyage –, ce qui facilite grandement la logistique. L'ouverture généreuse facilite en effet la visibilité du contenu. De plus, le sac peut être déposé de façon à ce que les bretelles restent propres et sèches. L'Atrack BP, svelte et sans PVC, convainc aussi par une répartition des poids idéale et des bretelles réglables sans cran.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: Le sac Ortlieb Atrack BP est disponible au prix de Fr. 169.- au lieu de Fr. 219.- avec le code-rabais: mag0319.

Commander: sur la boutique de l'ATE www.boutique-ate.ch ou par téléphone au 0848 612 612 (tarif normal). Offre valable jusqu'au 15 août 2019.



Le Sentier suisse des écrivains en famille

Des auteurs résidant à Olten – Alex Capus, Franz Hohler, Pedro Lenz, Peter Bichsel et 16 autres écrivaines et écrivains – vous invitent à des visites audio-guidées. Équipé de votre propre smartphone ou tablette, vous scannerez les codes QR figurant sur 50 bornes sonores et découvrirez des récits de deux à quatre minutes. Avec ses 11 stations supplémentaires, sa carte d'explorateur et un CD l'accompagnant, la sortie en famille «Christian Schenker» fera aussi le bonheur des plus jeunes.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:** Forfait week-end à l'hôtel Arte 4 étoiles vous est proposé à prix préférentiel. Une nuit pour 174.– (chambre individuelle) ou 238.– (chambre double), deux nuits pour 328.– /456.–. Nuitée en «upgrade» dans l'une des chambres modernes Arte Style, y compris boisson de bienvenue, buffet de petit-déjeuner, menu 3 plats chaque soir, et de nombreux rabais grâce à la carte d'hôtes.

Commander: directement auprès de l'hôtel sur www.konferenzhotel.ch avec la mention «Action membres ATE». Offre valable du vendredi au dimanche. Sur présentation de la carte de membre ATE, vous obtenez Fr. 5.- de rabais sur divers articles du Sentier suisse des écrivains ainsi que le prêt gratuit d'iPods.



Le barbecue des cyclistes

Faire des grillades à l'extérieur doit être aussi simple, spontané et durable que possible. Cette conviction a guidé la jeune entreprise munichoise Knister dans la conception de son barbecue portable. De haute qualité et durable, le Grill Knister Original peut être transporté sur n'importe quel vélo. Il suffit d'ôter les outils et de le suspendre au guidon. Le barbecue est en tôle d'acier laquée. La grille extensible (32-49 x 22 cm) dispose de deux zones distinctes pour la viande et les légumes. Ses composants viennent de Pologne et d'Allemagne et il est assemblé dans un atelier protégé allemand, ce qui en fait un article socialement durable.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:** Le barbecue Knister Original est disponible au prix de Fr. 169.– au lieu de 189.– avec le code-rabais: mag0319.

Commander: sur la boutique de l'ATE www.boutique-ate.ch ou par téléphone au 0848 612 612 (tarif normal). Offre valable jusqu'au 31 juillet 2019.

Sur la Route du Cœur

Envie d'un week-end à deux? Offrez-vous deux jours de plaisir sur la Route du Cœur et découvrez les plus beaux coins de Suisse. Chemins isolés, villes historiques, lacs idylliques et de magnifiques vues vous attendent entre le Lac Léman et le Lac de Constance. Passez la nuit dans l'une des 16 auberges de campagne authentiques et laissez-vous choyer. Grâce aux sacoches de voyage de la Route du Cœur, vos bagages pourront également profiter du voyage.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:** Profitez de 10% de rabais sur l'offre «La Route du Cœur délicieuse», qui comprend la location de deux FLYER pour deux jours, le repas du soir, l'hébergement en chambre double avec déjeuner, deux sacoches de voyage Ortlieb «Route du Cœur» et une petite surprise.

Commander: Choisissez le bon «La Route du Cœur délicieuse» d'une valeur de Fr. 579.– sur www.herzroute.ch/offres avec le commentaire «Membre ATE». Vous recevrez les bons et sacoches contre facture avec un rabais de 10%. Les bons sont valables deux ans à partir de la date d'émission.



Faire ses courses sans voiture



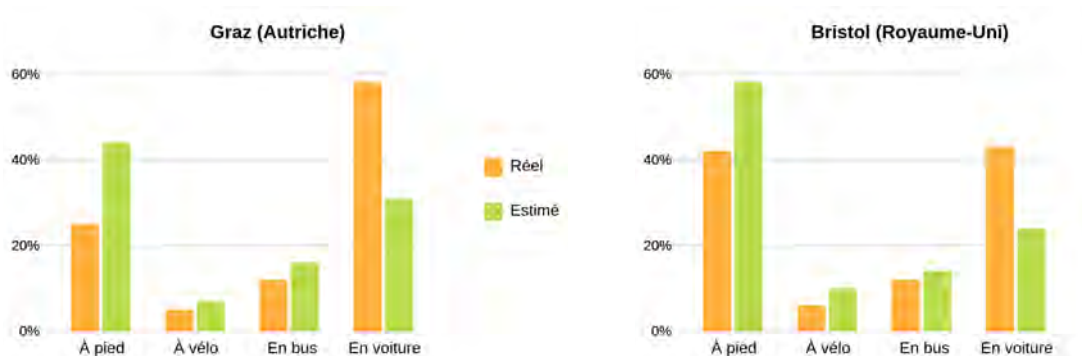
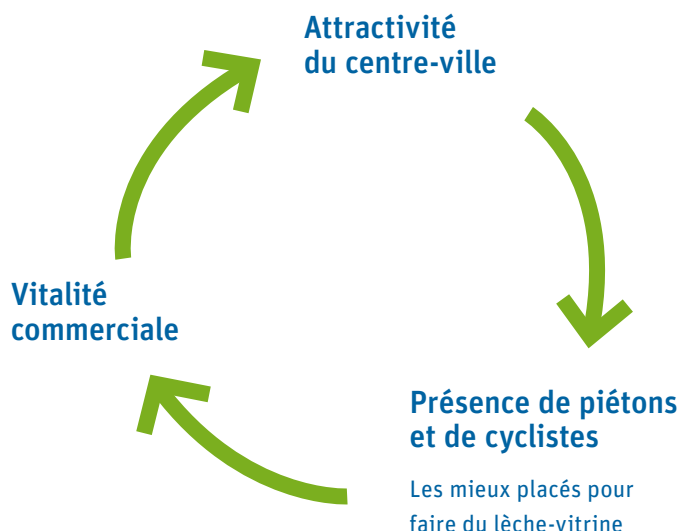
L'ATE Neuchâtel a lancé une action visant à sensibiliser les commerçants des centres-villes à la diversité des modes de déplacement de leurs clients. En effet, des études menées dans plusieurs pays européens montrent que les commerçants ont tendance à surestimer le nombre de clients motorisés et à sous-estimer le nombre de clients utilisant la marche, le vélo ou les transports publics (voir l'exemple de Bristol et Graz dans le graphique ci-contre).

L'action de l'ATE Neuchâtel consiste à informer les commerçants comme leur clientèle des bénéfices offerts par les alternatives à la voiture. Pour cela, la section neuchâteloise distribue gratuitement des autocollants colorés qui peuvent être collés sur des vêtements, des sacs, des vélos, etc.

Cette action a aussi pour but de sensibiliser les commerçants aux éléments du cercle vertueux: la qualité des aménagements d'espaces publics attire du monde au centre-ville, ce qui renforce la vi-

talité des commerces, ce qui rend le centre-ville plus attractif, etc. ■

Les autocollants peuvent être commandés gratuitement sur www.ate-ne.ch



L'exemple de Graz et de Bristol est éloquent: les commerçants ont tendance à surestimer le nombre de clients motorisés et à sous-estimer les autres.

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 026 422 29 74
GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64
JU: info@ate-ju.ch
Tél. 078 404 59 94

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28
VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 463 24 32
VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

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

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

Fribourg s'éloigne de Paris

Fribourg



L'ATE a pris connaissance du projet horaire des CFF pour 2020 et salue les quelques améliorations proposées pour le trafic national, notamment les grandes lignes. Elle regrette néanmoins la suppression de la liaison directe entre Berne et Paris, appréciée par les Fribourgeoises et les Fribourgeois. Cette suppression est en outre contraire à la nécessité de rendre le train attractif par rapport à l'avion.

Le projet horaire des CFF pour l'année 2020, qui sera mis en consultation à la fin du mois, contient de nombreuses améliorations, que l'ATE salue. Néanmoins, la suppression ou la péjoration de l'offre TGV Lyria, entre la Suisse et la France, est regrettable. Les Fribourgeoises et Fribourgeois sont particulièrement concernés par la disparition de la liaison directe quotidienne entre Berne et Paris. Sans ce TGV, le temps de trajet sera allongé de 30 minutes et impliquera un changement.

Pour rappel, un instrument parlementaire (question 2019-CE-98, Réhabilitation du système des trains de nuit) a été déposé

au Grand Conseil fribourgeois, demandant le développement des trains de nuit. Cette décision va à contre-courant de ces développements, pourtant nécessaires pour rendre le train plus attractif que l'avion. Le changement climatique rend pourtant cela impératif. L'ATE espère que cette liaison directe entre les capitales française et suisse sera maintenue et invitera ses membres à prendre part à la consultation publique de l'horaire, afin d'affirmer leur mécontentement.

Savio Michellod
Président de l'ATE Fribourg



GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Moins de cartes de stationnement, plus de vie dans les quartiers

Berne



Comme d'autres cantons, le canton de Berne a une réglementation sur les places de stationnement: un certain nombre de places de parking privées doivent être construites pour les nouveaux appartements afin d'éviter le stationnement sur les places publiques. Mais en parallèle, les résidents ont généralement la possibilité d'obtenir des cartes de stationnement de la municipalité qui leur permettent justement de stationner sur les places publiques près de leur domicile. Ces cartes de stationnement résident sont beaucoup moins chères que la location d'une place de stationnement privée. Résultat: les places privées restent vides et le stationnement est assuré sur les places publiques.

En 2014, la ville de Bienne a commencé à modifier la pratique de délivrance des cartes de stationnement pour les résidents afin de remédier à cette situation. Auparavant, si à la fin de l'année, les bénéficiaires recevaient automatiquement une nouvelle carte de stationnement pour l'année suivante, la facture de la nouvelle carte de stationnement leur sera d'abord envoyée. La carte de stationnement ne sera pas délivrée tant que la facture n'aura pas été payée.

Depuis 2015, la Ville exige également que les véhicules pour lesquels la carte de stationnement doit être émise soient retirés par la personne qui en fait la demande. Auparavant, il arrivait que des parents ou des connais-

sances de personnes vivant à Bienne indiquent qu'ils utilisaient leur véhicule afin de recevoir une carte de stationnement pour eux.

De plus, depuis 2015, les résidents doivent prouver qu'aucune place de stationnement privée n'est disponible pour le domicile. La confirmation est délivrée par la société de gestion immobilière, qui a un intérêt à louer les places de parking privées existantes. En outre, les habitants des quartiers sans voiture n'ont plus droit à une carte de stationnement – bien que cela n'ait pratiquement plus de sens car il n'y a pas de tels quartiers à Bienne. Enfin, le prix de la carte de stationnement résident a également légèrement augmenté en 2015.

L'effet de ces mesures simples est étonnant: le nombre de cartes de stationnement émises a diminué des deux tiers depuis 2014, passant d'environ 6000 à moins de 2000. Cela réduit la demande de places de stationnement publiques et libère de l'espace pour des usages qui profitent à l'animation des quartiers.

Urs Scheuss
Groupe régional Bienne

Les prochaines séances de la section ouvertes au public auront lieu le 19 juin et le 28 août 2019 à 18h (Aarbergstrasse 91 à Bienne).



Genève

Nouveau comité pour une année pleine de défis

À Genève, un projet vise à créer un parking souterrain sur six niveaux et doté de plus de 500 places. L'ATE Genève s'oppose vivement à ce projet qui ne répond à aucun besoin et correspond à une vision archaïque de la mobilité.

Réunie en assemblée générale le 2 avril passé, la section genevoise de l'ATE s'est dotée d'un nouveau comité, prêt à concrétiser nos nombreux projets de cette année 2019. Une année phare pour Genève, à l'heure des 40 ans de l'ATE Suisse, de l'arrivée du Léman Express, des grèves du climat et des élections fédérales. L'ATE Genève compte bien imposer la mobilité durable comme une thématique incontournable pour notre canton.

Des projets prometteurs

Notre assemblée générale fut aussi l'occasion de réélire Lisa Mazzone à la tête de notre section, ainsi que Caroline Marti comme vice-présidente. Un programme d'activités dense a aussi été fourni à nos membres: développement des zones piétonnes, lutte contre le bruit, accompa-

gnement du Léman Express, application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée... L'ATE ne va pas chômer cette année et c'est tant mieux.

Nous avons déjà commencé en marge de notre assemblée générale avec une présentation de Giuliano Brogini, spécia-

liste en aménagement, qui nous a présenté le plan piéton de l'ATE Genève, un de nos projets prioritaires pour 2019.

Vous aussi, vous avez envie de suivre le mouvement? N'hésitez

pas à contacter notre section à info@ate-ge.ch.

Vous voulez suivre nos actions? Abonnez-vous à notre newsletter sur www.ate-ge.ch.



Le nouveau comité: Christian Zaugg, Thomas Wenger, Caroline Marti (vice-présidente), Didier Bonny, Isabelle Pasquier, Katia Leonelli, Léo Bouvier, Jean-Pierre Tombola (membre du bureau), Christian Hauri, Emilie Roux (membre du bureau), Pascal Vuichard (de g. à dr.). Manquent Lisa Mazzone (présidente), Matthieu Jotterand (membre du bureau), Roger Deneys et Derek Christie.

ANNONCE

« Quand la vie m'ennuie... »

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

Un conseil de David F., aveugle



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

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

UCBAVEUGLES

Union centrale suisse pour le bien des aveugles

L'ATE Vaud s'oppose à l'extension du gymnase de Burier – pour la sécurité des étudiant·e·s

Vaud



En avril 2018, l'ATE Vaud a fait opposition à un projet d'extension du gymnase de Burier à La Tour-de-Peilz, qui avait pour but de pouvoir y accueillir plus de 2000 élèves. Initialement dimensionné pour 800 à 1000 élèves, cet établissement qui abrite aujourd'hui 1600 étudiants souffre déjà de graves lacunes en termes de sécurité des accès.

Piétons et cyclistes désavantagés

Le réseau de mobilité douce est lacunaire et sous-dimensionné. Il est non seulement peu agréable mais également dangereux pour les piétons et les cyclistes, en particulier sur la route bordant le site au nord et qui est une route de transit pour le transport individuel motorisé. Les vitesses des voitures y sont souvent excessives avec, pour conséquence, un danger avéré pour celles et ceux qui ont choisi de venir au gymnase à pied ou à vélo.

Les trottoirs – lorsqu'il y en a – sont étroits, discontinus et non équipés de dispositifs de sécurité aux jonctions avec les routes adjacentes. Quant aux bandes cyclables, elles sont discontinues, se réduisant le plus souvent à quelques dizaines de mètres de peinture jaune. Or le projet mis

à l'enquête ne prévoyait aucun aménagement de la voirie en faveur des piétons mais projetait un nouveau parking dit «de dépose».

Issue encourageante

Après un bras de fer qui a vu la commune quitter la table de négociation, estimant que le réseau routier communal était suffisamment sûr pour les étudiants, l'ATE a maintenu le dialogue avec les services cantonaux.

Au final, l'ATE a obtenu:

- qu'une inspection de sécurité routière (RSI) soit diligentée sans délai afin d'établir s'il y a lieu de prendre des mesures visant à renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes. Le cas échéant, les aménagements seront à charge du canton.

- qu'une étude visant à clarifier les flux des piétons, des transports publics et des véhicules au droit de l'interface de l'entrée du gymnase soit confiée à un spécialiste en aménagement routier. Cette étude inclura un diagnostic portant sur les cheminements piétons-vélos à destination du site de Burier aussi bien par le sud que par le nord. Cela fait suite notamment à la demande de l'ATE de déplacer l'arrêt du bus afin de



© ATE Vaud

L'ATE Vaud veille à ce que la place des cyclistes et des piétons soit respectée et assurée aux abords du gymnase de Burier.

renforcer la sécurité des usagers.

- une modification de la planification territoriale permettant de créer un accès mobilité douce par l'angle est – aujourd'hui inexistant.
- que le nouveau parking «de dépose» soit remplacé par une boucle de dépose évitant les arrêts intempestifs de véhicules sur la chaussée mais sans augmenter la capacité du parking déjà très généreux.

L'ATE est satisfaite des améliorations apportées au projet, même si la situation des piétons et des cyclistes reste problématique dans cette commune. Sur la base d'une lettre d'engagement du canton, elle a retiré son opposition.

Valérie Schwaar

Secrétaire générale de l'ATE Vaud

Agenda vaudois des bourses aux vélos

Yverdon-les-Bains: samedi 4 mai de 9h à 12h30, Parc du Théâtre Benno Besson.

Nyon: samedi 18 mai de 9h à 12h, au parc de la Morâche (au nord de la gare CFF)

La Tour-de-Peilz: samedi 7 septembre de 9h à 12h, Cour du collège des Mousquetaires (Rue du collège 6)

Lausanne: édition de mai annulée en raison de la suppression du Vide-Grenier de la place de Milan. Sera remplacée par une édition en septembre au centre-ville. Détails sur le site internet www.ate-vd.ch

Cotisation 2019 offerte à tous les jeunes vaudoises et vaudois de 18 à 25 ans!

Vous connaissez des jeunes concernés par la protection du climat? Dites-leur que l'ATE Vaud leur offre la cotisation 2019. Les jeunes manifestent pour sauvegarder le climat. L'ATE se bat depuis 40 ans pour protéger l'environnement, du point de vue de la mobilité. Afin de leur faire connaître notre association et ses objectifs, la section vaudoise a décidé d'offrir la cotisation 2019 (valeur Fr. 25.-) à toutes les vaudoises et vaudois de 18 à 25 ans.



«Ah, c'est un joli coin»

De Haute-Ajoie à Saint-Hippolyte, des sentiers solitaires chargés d'histoire sillonnent les paysages enchanteurs du Jura. La cité médiévale au confluent du Doubs et du Dessoubre est le pendant français de Saint-Ursanne.

Texte et photos: Urs Geiser

Que le canton de Berne était grand autrefois! songeons-nous sans nostalgie durant les trois quarts d'heure en car postal qui séparent Porrentruy de Damvant, village le plus occidental de l'ancien «pays de Porrentruy». Jadis Elsgau, la région s'appelle aujourd'hui l'Ajoie, et ses habitants les Ajoulots. Le charme des zones frontalières est aussi linguistique.

Damvant est surtout connu pour ses champs de narcisses et les vitraux de l'artiste bruntrutain Angi. Rattachée au restaurant de la Poste – spécialité: la friture de carpe –, une épicerie permet de compléter ses provisions. Au moment de partir, un vieil homme à la table d'à côté s'enquiert de notre destination. «Ah, c'est un joli coin, ça», acquiesce-t-il avant de nous souhaiter une bonne promenade. Cherchant le chemin le plus court possible, nous longeons directement la rue principale sur un kilomètre en vue d'atteindre la frontière.

Quelques kilomètres en direction de Nice
Le bâtiment des douanes suisses est à vendre, et il n'y a pas un uniforme à l'horizon. C'est ça, Schengen. Le chemin de randonnée promis par la carte nationale (Clos du Doubs, 1/50 000) reste lui aussi introuvable. Nous suivons donc la route de Villars-lès-Blamont plutôt que la frontière vers le sud. Les pylônes en jalonnent le tracé. Bien que similaires, les villages côté français présentent des différences subtiles indéniables. Seules les constructions récentes témoignent d'une platitude architecturale partagée.

Sur la place du village, où des enfants prennent d'assaut un bus scolaire, nous apercevons la première d'une série de balises blanches et rouges qui relient la mer du Nord à Nice: à nous la GR5, qui dépasse au total les 2000 kilomètres! L'itinéraire nous conduit par le Bois Courbot vers le fort du Lomont. Parsemé de fleurs printanières colorées, le vert des sapins et des hêtres

contraste avec la clarté calcaire du Jura tabulaire.

Nous croisons çà et là des sentiers plus régionaux. Le balisage impeccable, jaune-rouge, jaune-bleu, ou marqué du signe «Transdoub», comprend un service spécial à la française: deux barres de couleur croisées signalent aux randonneurs qu'ils se trompent de chemin.

Ernest Ryser, fromager et passeur

La région est trop sauvage pour qu'on ait pu entièrement contrôler la frontière. La présence séculaire de contrebandiers dans la région fait d'ailleurs l'objet d'un projet franco-suisse de tourisme à pied ou à vélo (www.lescheminsdelacontrebande.com). Nous ne l'avons pas testé, mais l'idée semble bonne pour ceux qui aiment s'amuser en alliant sport, découvertes et culture.

Après la capitulation de la France en 1940, ces chemins ont permis de sauver des vies.

Jolis itinéraires au-delà de la frontière

Vue plongeante sur Saint-Hippolyte depuis la «Grosse Roche». La petite ville recèle des histoires inattendues comme celle de la roche de tuf (photo de gauche).

La section Voyages de ce numéro marque le début d'une série de reportages et de conseils consacrés aux régions limitrophes. À pied, à vélo, par rail ou par eau, les excursions proposées vous feront découvrir des lieux splendides, exceptionnels ou riches en aventures. Pour partager vos astuces, écrivez à urs.geiser@ate.ch.

L'église de Chamesol commémore sur une plaque les familles venues en aide aux réfugiés dans la région, qui leur ont donné un abri ou de la nourriture, ou qui ont guidé les familles juives, les résistants et les soldats alliés jusqu'au territoire helvétique. Elle met particulièrement en avant le rôle d'un émigré suisse alémanique: Ernest Ryser, fromager à Chamesol. En plus d'avoir aidé 200 personnes à fuir, il a espionné les officiers de la Wehrmacht qui, installés à Saint-Hippolyte, se délectaient de son fromage.

En septembre 1944, Chamesol a échappé de justesse à la destruction par des chars allemands qui battaient en retraite. Aujourd'hui, il a tout d'un village endormi de province française, quoiqu'il dispose – surprise! – d'un restaurant gastronomique.

Une petite ville, deux grandes rivières

Nous longeons brièvement la route (la GR5 est malheureusement goudronnée autour de Chamesol) avant de traverser un terrain herbeux, puis le bois menant à Chapelle du Mont, lieu de pèlerinage, et de rejoindre par des chemins sinueux le cimetière, puis la cité, de Saint-Hippolyte. Pour l'hébergement, deux options: Le Bellevue, pour la salle à manger Louis XIV et le petit-déjeuner royal; Les Terrasses, pour l'emplacement. Notre conseil gastronomique: Le Saint Hippolyte, chez Mme Guenot.

L'église collégiale de 1303 a survécu aux incendies, à la Réforme, à la contre-réforme et à la Révolution française de 1789. De 1418 à 1452, elle a même accueilli le suaire de Turin. L'élément dominant de ce paysage est le couvent des Ursulines, qui remonte à l'an 1700. Sécularisé en 1789, il profite aujourd'hui principalement à l'éducation. Les deux rivières sont bien plus anciennes. Le Dessoubre est si vif qu'il semble pressé d'apporter à un Doubs malade une cure de jeunesse nécessaire. Pro Natura s'efforce résolument de sauver ce qui pourrait encore l'être, à commencer par le Roi du Doubs, une espèce qu'on ne trouve qu'ici.

Boulangerie, boucherie, kebab et même salon de tatouage: il y a de la vie à Saint-Hippolyte. À l'office du tourisme, une brochure vient idéalement compléter les cartes en proposant plus de 20 circuits de randonnée, dont six au départ de la cité.

Les aïeux de grand-maman

Le brouillard matinal s'est dissipé. Nous traversons le pont et prenons à droite, vers la gare. De 1886 à 1938, des trains en partaient pour Montbéliard, avant de cesser par la suite le transport de passagers. À gauche derrière la gare, nous retrouvons la GR5 au départ d'une petite place. Nous la gravissons alors sur une pente douce et régulière, à l'ombre de jeunes hêtres ramifiés. Les pervenches germent, la nature s'éveille. Nous apercevons bientôt une roche de tuf qui ne nous paraît pas tout à fait naturelle. L'eau qui jaillit en contre-haut prend sa source dans la forêt et alimente un petit ruisseau auquel aucun enfant ne saurait résister.

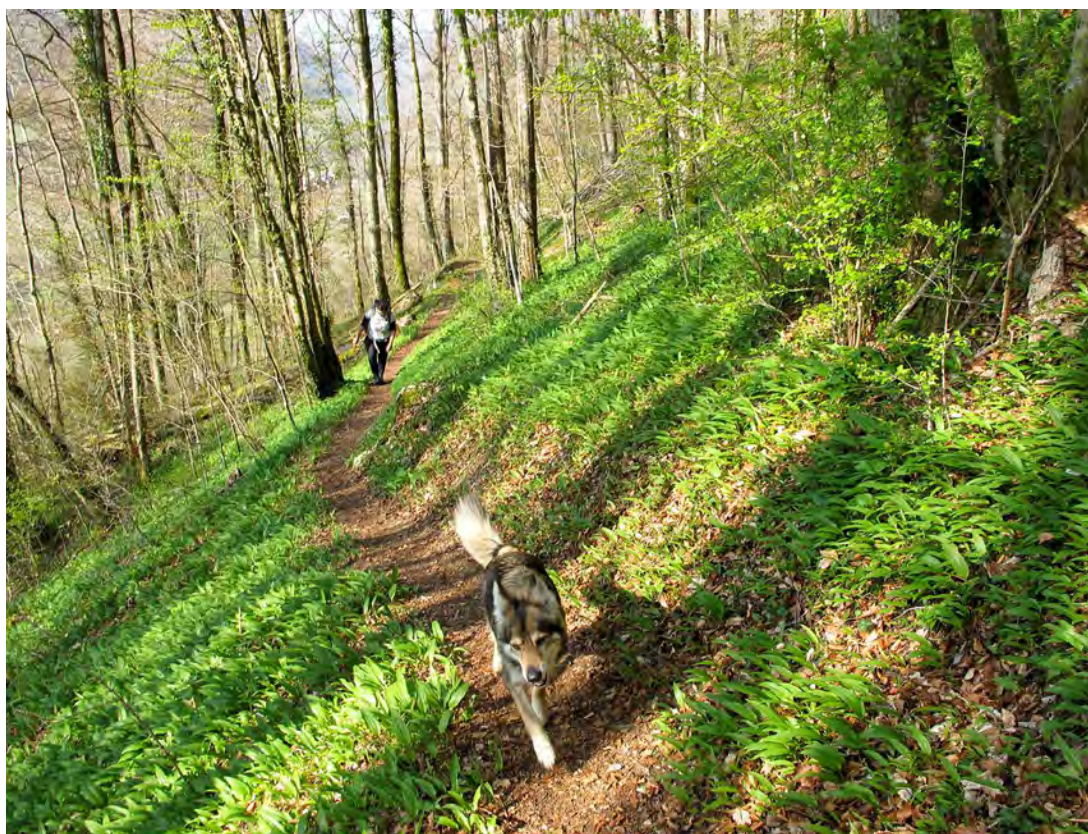
Deux bambins s'y amusent avec des canards en plastique, sous l'œil de leur grand-mère. Celle-ci nous explique que sa

famille s'emploie à maintenir la propreté de ce terrain privé. Nous la remercions pour le droit de passage et demandons plus d'informations sur le tuf. À sa réponse, nos yeux s'écarquillent: il était exploité par les arrière-grands-parents de Madame, qui l'amenaient jusqu'à la gare dans des petits wagons montés sur voie ferrée. De là, il poursuivait ensuite son voyage.

Fluctuations idylliques

Nous quittons la GR5 pour une route aux balises jaune-rouge passant sous la «Grosse Roche». La vue sur Saint-Hippolyte y est somptueuse. Impossible d'éviter le kilomètre de route asphaltée qui sépare les Côtes des

Pas de loup en vue, mais «Zizou» qui trotte sur la GR5.



VACANCES EN SUISSE

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.

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

Lenk: App. vac. 5½- et 2½-pces. (voir sous www.chaletambrueggli.ch). Nous nous réjouissons de votre appel! Tél. 031 301 20 40

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

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

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

Détente dans le Jura? Accueillante chambre d'hôtes avec magnifique jardin. www.bnb-jura.ch, Tél. 079 758 93 17

Prättigau (GR), Jenaz: appartement B & B pour 1-2 pers., info + réservation www.ferienwohnung-vela.ch

VACANCES EN NATURE PURE À SERTIG DAVOS Un chalet privé et familial, bien situé, à louer. www.davos-sertig.ch

Val d'Anniviers: gd chalet, 4-5pers. Au calme, 3ch, gd séjour/cuisine(l-v) 2gdes terrasses + jardin, taxe séjour + pass-liberty (piscines, car...) inclus-1000fr / semaine tél. 076 381.96.45

Attinghausen UR Brüsti (1525 m) Chalet à louer (jusqu' à 10 pers.) www.pronatura-ur.ch 041 880 25 62

Goms (Münster VS) appt. avec 2 pièces dans un endroit idyllique, terrasse www.galmi.obergoms.ch. katharina.fehr@bluewin.ch

Reckingen / VS: Appt. de vacances simple. 4-5 personnes, prix avantageux. Bonne offre de loisirs, adapté aux enfants, 043 343 15 57 chaletbenedikt@outlook.com

Vacances d'automne respectueuses du climat pour toute la famille à l'Untersee, Berlingen (TG). www.glisglis.ch

Tessin proche Lugano, 1 1/2 p. Pelouse, pergola, place grillade, sauna avec douche dehors. Familles: chambre suppl. possible. Tél. 076 462 81 86 - www.casa-cagiallo.ch

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

BOURGOGNE, Maison 18e siècle. Appartement 2,5 pièces. central, calme, cour, jardin, vélos, nature, culture, vin. Tél. 076 589 60 43 / 0033 38 591 187 2. Photos: www.maisonrose.ch

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

TOSCANE/Suvereto: vacance dans une **maison de campagne** bien entretenue, nature, calme, randonnée, vélo, culture, près de la mer. www.prata-suvereto.ch, Tél. 079 356 83 66

Castiglione della pescaia / IT: Maison en bord de la mer avec plage privée pour 9 personnes dans la réserve naturelle. www.casaulli.ch

Île de Hvar, Croatie, maison pour 2-8 personnes, calme, vue magnifique www.plavisan.com

SAVOIE , proximité Aix-les-Bains. Maison rénovée à louer pour 4-6 personnes. Vue sur le lac du Bourget. Terrasse et jardin. Plage à 200 m. Voie verte pour vélos. Balades. Tennis 3 km. Plus informations: 079 776 11 64

Au Sud de la France, entre Camargue et les Cévennes, appartement de vacances à louer. www.vacancespaisibles.fr

Sud France. Mas confortable avec piscine pour 9 personnes, en pleine nature, animaux bienvenus. www.aiguallier-bernas-montclus.fr

VACANCES À L'ETRANGER

Berlin: Appartement 2 pièces, max. 3 pers., calme, proche du centre, Ku'Damm. www.beberlin.ch, Tél. 052 2221420

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

Le magazine ATE 2019

Edition	Délai d'insertion	Parution
4/2019	19 août 2019	19 septembre 2019
5/2019	7 octobre 2019	7 novembre 2019

Renseignements et commande:

ATE association transports et environnement
Annonces Magazine ATE
Case postale, 3001 Berne
Responsable d'annonces: Edith Weber
T 031 328 58 38, annonces@ate.ch
Petites annonces:
www.ate.ch/annonces



Passez des jours relax au Badehotel Belvoir à côté des bains Engadin Scuol avec notre offre spéciale pour les membres de l'ATE.

Badehotel | Scuol
*** **BELVOIR**



Offre spéciale pour les membres de l'ATE



À partir de CHF **299** par personne

Valable du 10.5. au 28.9.19 | Contingent limitée

- **2 nuits dans une belle chambre double**
- Petit-déjeuner et dîner quotidiens
- Entrée quotidienne gratuite au bain Scuol
- CarPostal, chemin de fer et téléphérique compris
- Tour des trois frontières en CarPostal

Réservez directement : Tel. 081 861 25 00
info@belvoir.ch | www.belvoir.ch

Sapois. Un sentier plutôt rude conduit au plateau de Chamosol; un autre, plus agréable, suit une longue crête jusqu'à Combe Semont.

Les bornes reparassent bientôt, conservées au titre de patrimoine culturel. Depuis la veille, notre regard a changé sur ces jalons qui servaient parfois de repère aux fugitifs. Nous ne pouvons que sourire en voyant sur l'un d'eux le «Mutz» bernois qui, gravé en 1817, a assuré jusqu'en 1979 sa fonction symbolique de garde-frontière.

Que de couleurs! Les tapis d'orchis donnent au bois une allure de conte de fée. Notre chemin commence alors ses fluctuations: brève descente dans la combe, remontée raide, virage serré à droite vers le «Circuit des fermes», descente par un pré jusqu'à une grange et traversée étroite de la clôture au pré suivant. Il nous mène ensuite au creux d'une vallée aux roches escarpées, emplie du parfum de l'ail des ours. Au bout du sentier, la descente vers Montjoie-le-Château et Vaufrey nous tente.

Nous renonçons à la boucle supplémentaire (une bonne heure de plus) et filons vers les Grottes de Réclère. C'est trempés de sueur que nous atteignons les hauteurs confortables de la crête. La palissade du Préhisto-Parc nous laisse entrevoir les dinosaures et autres créatures préhistoriques grandeur nature qui peuplent la forêt. Le parc complète les excursions familiales par une visite de la grotte à la plus grande stalagmite de Suisse.

Nous nous épargnons la demi-heure de retour jusqu'à Damvant: voici le car qui ramène dans l'après-midi les promeneurs à Porrentruy. Et il serait dommage de ne pas passer deux ou trois heures au moins à visiter sa vieille ville. ■

Informations pratiques

Durée de randonnée pour les itinéraires décrits:

Damvant–Saint-Hippolyte 3 h.; Saint-Hippolyte–Grottes de Réclère min. 4 h. – Possibilité d'hébergement à la Grotte (hôtel, yourte, camping)

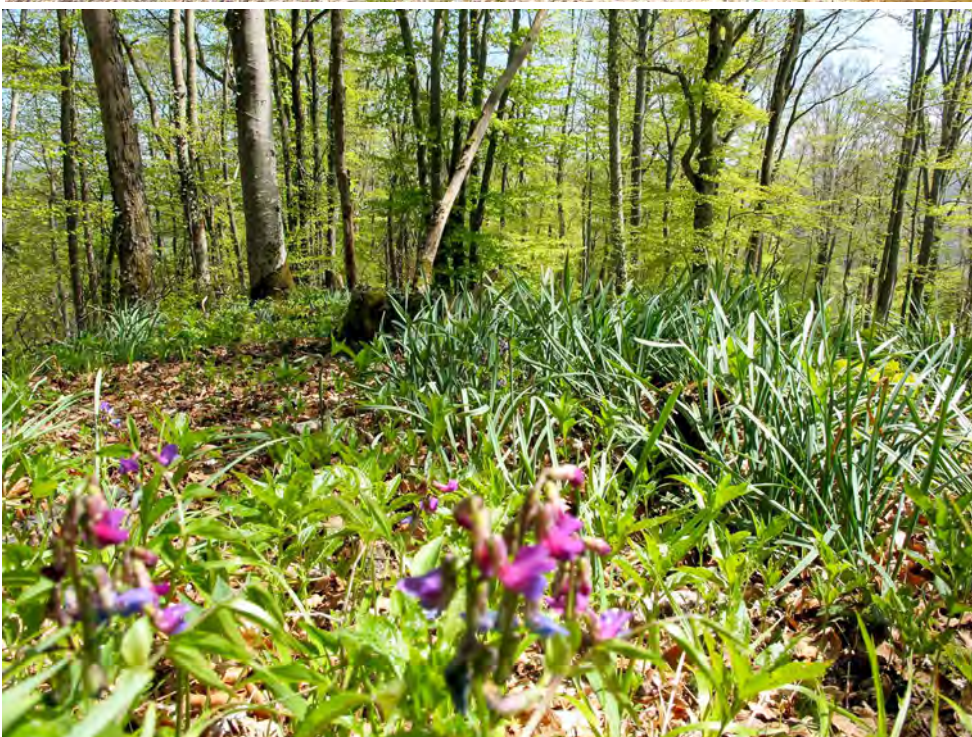
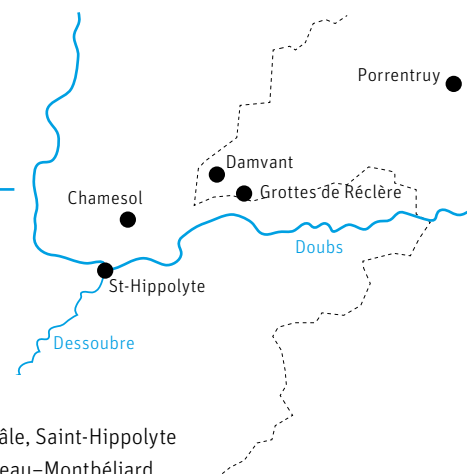
www.randonnee.pays-horloger.com/documentation.html

TP: alors qu'on atteint rapidement l'Ajoie depuis Bienne ou Bâle, Saint-Hippolyte est assez à l'écart des TP: ligne de bus 206 (Pontarlier–)Morteau–Montbéliard.

Morteau est situé sur la ligne du train La Chaux-de-Fonds–Besançon; jusqu'à Montbéliard à partir de Bâle avec changement de train à Mulhouse et Belfort.

www.viamobigo.com

www.ville-saint-hippolyte.fr



Au pied de la collégiale, le Doubs (depuis la gauche) et le Dessoubre se marient, avec approbation de l'oie grise. Ci-dessous: un tapis fleuri nous accueille sur la crête vers Combe Semont.

Un coin d'Italie où le vélo est roi

Texte et photos: Peter Krebs

Le val Venosta est étonnamment peu connu. Il est attrayant surtout pour les cyclistes. On l'atteint tout à l'est de la Suisse en passant le col de Resia puis en empruntant une route qui mène directement à Bolzano.

Dos à la Suisse en Basse-Engadine, le vélo est roi. La région est équipée de bonnes pistes cyclables de part et d'autre de la frontière. Elle possède des massifs et des cols magnifiques, dont le col de Resia, qui est relativement doux. Il ne dépasse pas les 1500 mètres d'altitude et la piste cyclable de l'Inn – la route 65 – vaut le voyage. On peut la rejoindre à partir des gares de Lavin ou de Scuol et elle mène jusqu'à Martina.

Passé ce village frontalier, on pénètre sur le territoire autrichien via une route peu fréquentée en lacets jusqu'à la Norbertshöhe. Un peu plus loin à Nauders, on bifurque sur la piste cyclable de l'Adige, qui rejoint ici la

Via Claudia Augusta (Donauwörth–Venise). Le château de Naudersberg, sombre et imposant, trône sur sa colline. Il possède chambres d'hôtes et musée pour les touristes. Une dernière montée nous mène à la prochaine frontière. Passé Resia, on arrive dans le val Venosta dans le Sud-Tyrol en Italie.

Un triste clocher au charme pittoresque

Le col de Resia est une longue plaine qui alimente un barrage depuis 1949. Le célèbre clocher roman de Graun est devenu l'emblème du lac avec sa pointe qui sort de l'eau sur la rive gauche. «Pittoresque», dit le guide. Il est aussi le vestige d'une triste histoire. Les

deux vieux villages de Resia et de Graun ont été détruits par la centrale, qui a fait exploser toutes les constructions pour produire du courant. Seul le clocher a été épargné car il faisait partie du patrimoine historique.

Les habitants, après avoir perdu leur maison et leurs bâtiments d'exploitation, ont dû émigrer ou se loger deux ans durant dans un baraquement en attendant les nouvelles bâtisses construites sur la rive. Ce projet, conçu au temps du fascisme de Mussolini, n'a été réalisé qu'après de la Seconde Guerre mondiale avec des capitaux suisses notamment. La centrale a donc livré gratuitement du courant au pays voisin pendant sa première année d'exploitation.

Les touristes ne s'en soucient guère aujourd'hui. Ils arrêtent leur voiture, camping-car ou moto sur le parking, prennent une photo et repartent vers le sud. Nous prenons la même direction mais évitons la route pour emprunter la piste cyclable de l'Adige qui trace son propre chemin presque sans interruption jusqu'à Bolzano. Le Sud-Tyrol a investi beaucoup d'argent et d'énergie ces dernières années pour développer son réseau de pistes cyclables. L'Adige prend sa source au-dessus de Resia dans les Alpes de l'Ötztal à côté d'un ancien bunker. Ce fleuve, le deuxième plus grand d'Italie avec ses 415 kilomètres, traverse Vérone et se jette dans l'Adriatique.

La question des toponymes

Après la digue, la piste traverse Ultimo sur un tronçon un peu pentu. Puis, une belle



La place centrale Walther à Bolzano est un lieu de rencontre populaire dans la capitale du Sud-Tyrol.

descente récompense les efforts des cyclistes, qui sentent le vent dans leurs cheveux malgré le casque. La piste passe par Burgusio et suit le fleuve jusqu'à Glorenza, la plus petite ville du Sud-Tyrol. Dans le Sud-Tyrol, tous les noms de lieux sont indiqués en deux langues: Adige ou Etsch, Castello Coira ou Churburg, val Venosta ou Vinschgau. La plupart des toponymes italiens n'ont pas d'origine historique. Ils ont été créés par une commission qui a traduit en italien 12 000 noms de lieux allemands ou ladins. Mussolini, en dictateur, les a rendus obligatoires par décret dans les années 1920. Le nom allemand «Südtirol» a été interdit et remplacé par celui de «Alto Adige» en italien.

Après la chute de la monarchie des Habsbourg à la fin de la Première Guerre mondiale, le Sud-Tyrol a été annexé à l'Italie. Mussolini, qui accède au pouvoir en 1922, a voulu italianiser au plus vite la nouvelle province et a agi sans ménagement. Il a interdit la langue allemande dans l'administration et les tribunaux. Il a fermé les écoles et les jardins d'enfants, si bien que les habitants ont instruit leurs enfants dans leur langue maternelle dans des écoles clandestines appelées «écoles des catacombes».

Comme ses efforts n'ont pas été récompensés, le gouvernement a eu recours dans les années 1930 à une politique incitant les «vrais» Italiens à s'implanter dans le Sud-Tyrol pour rendre ses habitants minoritaires chez eux. Aujourd'hui encore, les tensions autour de ces noms de lieux qui découlent de la période fasciste peuvent se faire sentir mais, d'une manière générale, elles se sont apaisées. Le Sud-Tyrol est un modèle de plurilinguisme paisible avec ces deux, voire trois communautés linguistiques si l'on compte la petite minorité ladine.

Informations

Itinéraire: Route 65 (SuisseMobile) jusqu'à Martina. Montée sur Nauders, et poursuivre sur la piste cyclable de l'Adige qui est bien signalée via Merano en direction de Bolzano.

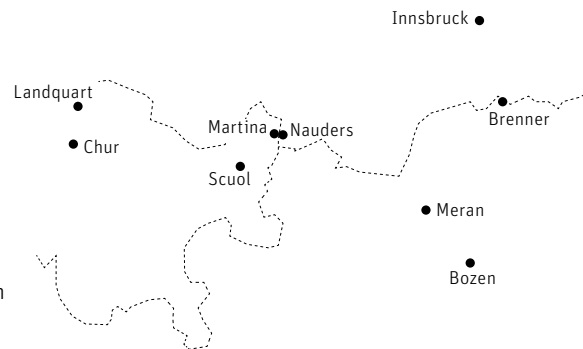
Arrivée: en train via Landquart pour Lavin ou Scuol.

Retour: en train via Brennero et Innsbruck. Trains Railjet et réservation obligatoire pour les vélos.

Distance: 140 kilomètres à partir de Scuol.

Sites touristiques: château Juval (visite guidée uniquement, messner-mountain-museum.it); chute de Parcines (bus 265 à partir de la gare de Rablà ou de Parcines); château de Trauttmansdorff (piste cyclable indiquée à partir du parc Elisabeth de Merano et inscrite sur le plan de la ville; trauttmansdorff.it)

Dormir: nombreux hôtels et chambres sur la route (suedtirol.info, meran.eu, bolzano-bozen.it)



Une autonomie porteuse

Le statut d'autonomie de la région, accordé en 1972, a contribué à cet essor même si l'on s'est montré hésitant au départ. La région du Trentin-Haut-Adige jouit aujourd'hui d'une grande liberté d'action. L'histoire du train du val Venosta, suivie aussi par les touristes, est un bon exemple. Les chemins de fer italiens, Ferrovie dello Stato, ont abandonné son exploitation en 1990. L'entreprise étatique n'avait pas modernisé cette ligne touristique et l'exploitait avec un horaire minimal et un matériel vétuste. Elle a été cédée au Sud-Tyrol en 1999, qui a remis en service les 60 kilomètres reliant Malles à Merano et rouvert l'exploitation en 2007 avec de nouvelles rames automotrices diesel. Le train attire aujourd'hui plus de deux millions de passagers par année. D'ici à 2021, la ligne sera électrifiée pour développer sa capacité et son horaire.

Le train du val Venosta le prouve: les petits chemins de fer peuvent jouer un rôle quand ils sont bien exploités. Ses rames colorées suivent le cycliste, un peu comme l'Adige s'écoule le long de la piste cyclable. À certains moments, le cycliste roule sereinement tout droit dans la plaine jusqu'à ce qu'une descente l'oblige à lâcher les pédales pour agripper les freins.

Sur cette terre fertile, les pommiers dominent bientôt le paysage. Les nouvelles variétés produites par de petits cultivateurs (Gala, Idared, Fuji) grimpent le long de fils disposés sur plusieurs étages selon la méthode du palissage. Le Sud-Tyrol est le plus grand verger à pommiers du continent. Il cultive 10% des pommes consommées en Europe. Son climat est idéal pour les arbres fruitiers car la région jouit d'un grand enso-

Le clocher de l'église de Graun sur la surface du lac. / La piste cyclable passe souvent entre de longues rangées de pommiers / L'église de la Munt Baselgia à Scuol surplombe l'auberge.





Aperçu des ruelles animées de la vieille ville de Bolzano.

leillement et le risque de coup de froid pendant la floraison est minime.

Des montagnes et des châteaux

Le froid est contenu sur les hauts sommets du Similaun, de la Hochwilde au nord et de l'Ortles au sud, le point culminant du Sud-Tyrol avec ses 3905 mètres d'altitude. Au printemps, leurs roches sont encore enneigées tandis que les arbres fleurissent dans ce décor revigorant. À certains endroits stratégiques, on aperçoit aussi de magnifiques châteaux. Le plus célèbre est le château Juval au-dessus de Stava qui appartient à Reinhold Messner, l'habitant le plus connu du Sud-Tyrol.

Cet alpiniste de l'extrême et auteur prolifique est très aimé dans sa patrie. Il possède plusieurs châteaux et Juval, qui date du Moyen-Âge, est sa première acquisition. Quand il l'achète en 1983, le château est en partie délabré. Il le restaure de manière exemplaire et ouvre plusieurs musées dans différentes salles, dont une collection d'art tibétain. Des visites permettent de les découvrir avec une pause en juillet et en août car l'alpiniste barbu réside dans ses appartements où il écrit des livres, cultive sa vigne, produit son propre vin et le déguste.

En dessous de Parcines, le cycliste parcourt une dernière étape intéressante dans la vallée. La piste suit un tracé en lacets spécialement conçu pour la petite reine. Elle mène

à Merano, la plus grande ville de l'Adige. À la Belle Époque, elle était l'une des cités thermales les plus importantes d'Europe. De nombreuses personnalités, dont les écrivains Franz Kafka et Christian Morgenstern, ont tenté d'y soigner leurs maux, car le climat est plus sec au sud.

À partir de 1881, une ligne a été ouverte entre Bolzano et Merano et des trains relient directement Saint-Petersbourg en Russie à Merano. Les visites de l'impératrice Élisabeth d'Autriche (1837-1898) ont contribué à faire la renommée de la ville. Avec sa suite de plus de 70 personnes, l'impératrice Sissi logeait dans les châteaux des environs. Les autorités ont fait installer des liaisons téléphoniques et ont illuminé les routes pour sa venue.

À Merano, ces invités de marque profitaient des thermes, d'un concert donné quotidiennement, du parc et des balades qui existent aujourd'hui encore. La promenade Tappeiner est la plus belle. Elle part de la tour Polveriera et mène à la localité de Quarazze sur quatre kilomètres sans dénivelé. Avec ses magnifiques points de vue et ses fleurs, on l'a surnommée «la galerie au décor enchanteur du burgraviat». Merano est une ville à visiter. Traversée par le Passirio, elle possède des bains thermaux modernes, un centre historique, des églises et une offre culturelle intéressante. Le château de Trauttmansdorff

dans lequel l'impératrice a séjourné en 1870, vaut le détour. Il se situe à l'est de la ville sur une petite hauteur. En 2003, les jardins du château ont été réaménagés. Ils se composent de 80 jardins paysagers différents et attirent fleuristes, photographes amateurs et passionnés.

Bolzano, pour terminer

À partir de là, on rejoint directement la piste cyclable menant à Bolzano. Les coureurs cyclistes italiens utilisent cette piste absolument plate pour s'entraîner. Tête baissée et jambes musclées, ils dépassent en coup de vent les randonneurs qui s'acheminent tranquillement vers Bolzano. Dans ce chef-lieu du Sud-Tyrol, les italophones sont majoritaires. Mais deux cultures se côtoient, ce qui fait l'attrait de la ville. Au marché, il y a du salami et du speck et dans les restaurants, on mange des pâtes ou des knödel. Un pied en Italie, l'autre chez les Habsbourg, on y boit du bon vin et de la bonne bière dans l'un des cafés de la place Walther par exemple.

Walther von der Vogelweide a donné son nom à la place. Au XIXe siècle, on croyait que le troubadour était né dans les environs, ce qui est très peu probable. En deux cents ans, elle a changé de nom plusieurs fois selon les dignitaires au pouvoir: la Bavière, les Habsbourg, Mussolini, la démocratie.

Une fontaine trône sur la place avec la statue du poète lyrique. Quand il fait beau, Klaus Walter, un petit homme coiffé d'un chapeau tyrolien, vient y jouer de ses nombreux instruments. Il est presque un monument à lui tout seul. Il se protège du soleil avec un parapluie, joue du tympanon, de l'harmonica et de vieux airs allemands ou «Il était une fois dans l'ouest» d'Ennio Morricone avec ses cloches. Le soir, le musicien plie bagage dans son vélo cargo électrique moderne pour disparaître sous les arcades pittoresques de la vieille ville. ■

Parc naturel régional des Ballons des Vosges

France

Évadez-vous le temps d'une escapade de 6 jours au coeur d'un massif aux reliefs doux et harmonieux. Ici, Petit Ballon et Grand Ballon aux rondeurs apaisantes, longues crêtes panoramiques, vastes forêts de hêtres et de sapins, chaumes d'estive aux ondulations douces et lacs de montagne nichés au fond d'anciens cirques glaciaires cohabitent en parfaite harmonie.

Randonnée en liberté à partir de CHF 836

Lacs d'altitude aux eaux claires et cirques glaciaires

Cuisine du terroir et inimitable munster

6 jours/5 nuits, période de départ : du 1 mai au 31 octobre

Le prix comprend : demi-pension, transport des bagages, transfert Markstein - Grand Ballon, taxes de séjour, 1 Carnet de Route par inscription

Davantage d'informations dans le programme détaillé* ou sur www.voyages-via-verte.ch



©D. Pradon

Les vignobles du Médoc à Velo

France

Le Médoc est un triangle de terre s'étendant au nord et à l'ouest de Bordeaux, connu pour ses vins de renommée mondiale : Margaux, Pauillac ou encore Saint-Estèphe. Mais c'est également un patrimoine architectural et culturel exceptionnel que nous vous proposons de découvrir à vélo par la route des vins, entre célèbres châteaux, domaines viticoles et découvertes gastronomiques.

Randonnée en liberté à partir de CHF 988

Produits de la mer, cannelés et vins de Bordeaux

Hébergements de charme

6 jours/5 nuits, période de départ : du 1er avril au 31 octobre

Le prix comprend : demi-pension (sauf jour 1), transport des bagages, transfert en taxi (jour 1 et 6), si location de vélo: antivol, trousse de réparation, sacoches arrières, porte document, casque, porte bidon, assistance réparation vélo, 1 Carnet de Route par inscription

Davantage d'informations dans le programme détaillé* ou sur www.voyages-via-verte.ch



©Fritsch

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

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

voyages via verde
le partenaire de voyage de l'ATE



*à commander par courriel ou via internet



En 2019, la dernière étape de notre mystérieuse course cycliste franchira le col de la Furka, comme ici le Belge Iljo Keisse. Un grand spectacle sportif en perspective.

CONCOURS

La promesse d'échappées héroïques

En 1933, la Fédération suisse de cyclisme (FSC, aujourd'hui Swiss Cycling) s'est offert un cadeau tout particulier pour son 50^e anniversaire: une course à vélo en cinq étapes à travers le pays. L'Autrichien Max Bulla a remporté cette première édition alors qu'il était arrivé à Zurich en train de nuit, à peine une heure avant le départ de la première étape! La deuxième place est revenue au Suisse Albert Büchi. Le premier Helvète vainqueur du classement général fut Karl Litschi, en 1937. L'idée d'une telle course mûrissait depuis

longtemps. En 1891 déjà, les délégués de la FSC se sont penchés sur de premiers projets, avant de les glisser dans un tiroir faute de coureurs suisses de haut niveau. En 1909 et 1910, la Fédération a organisé une compétition d'un jour, respectivement de 296 et 360 kilomètres à travers l'Helvétie.

Des duels inoubliables

Le pays a commencé à s'intéresser vraiment à la course dans les années 1950. Ferdy Kübler et Hugo Koblet, deux légendes suisses

du cyclisme, se livraient alors à de nombreux duels. Tous deux ont raflé trois victoires au classement général: Ferdy, «le fou pédalant», en 1942, 1948 et 1951; Hugo, «le pédaleur de charme», en 1950, 1953 et 1955.

Fabian Cancellara est le dernier Suisse à avoir gagné la course, en 2009. Avec onze victoires d'étape, le double champion olympique a également dépassé d'une tête Kübler et Koblet en 2016, peu avant de mettre un terme à sa carrière professionnelle. Seul l'exceptionnel coureur slovaque Peter Sagan a remporté davantage d'étapes (seize au total).

Cette année, la course innove. Jusqu'à présent et à quelques exceptions près ces dernières années, uniquement des coureurs d'équipes pros s'affrontaient. Mais l'édition 2019 accueille une sélection de l'équipe nationale suisse, composée en majorité de jeunes. La compétition débute le 15 juin à Langnau en Emmental (BE), pour s'achever neuf jours plus tard à Ulrichen, dans la vallée de Conches (VS): la dernière étape sur les cols de la Furka, du Susten et du Grimsel promet une finale sportive de toute beauté.

Nelly Jaggi

À GAGNER:

Un séjour pour deux personnes dans l'Oberland bernois d'une valeur de Fr. 1180.–



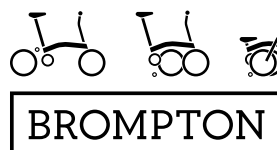
Au Lindner Grand Hôtel Beau Rivage d'Interlaken, profitez de la vue sur l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau ainsi que de l'atmosphère particulière d'un Grand Hôtel Suisse historique sans avoir à sacrifier le confort. Inclus: deux nuitées pour deux personnes en chambre double de classe confort avec petit déjeuner et dîner 3 services (hors boissons), utilisation de l'espace bien-être avec sauna, hammam, piscine et fitness et un massage du cou et des épaules de 20 minutes par personne.

Réponse du dernier numéro:

Graz

Les gagnants des vélos Brompton sont Remo Quarella de Gais (GR) et Jean-Marc Page de Sion (VS).

Prix offert par



Quel est le nom de cette course cycliste?

Envoyez-nous votre réponse d'ici au 14 juillet 2019 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 comportement des consommateurs détermine si les vols ont lieu ou pas.



MARTIN ENZ

Voler jusqu'à la ruine

Voler en toute liberté? Un rêve d'autant plus merveilleux qu'il est réalisé de la manière la plus authentique possible, en parapente ou en aile delta par exemple. Trop dangereux? Pas pour le climat en tout cas. C'est le trafic aérien motorisé – militaire, commercial ou voyageurs – qui représente sa plus grande menace.

Quelle est déjà la règle en économie? La demande détermine l'offre? Ou le prix? Ou bien est-ce l'inverse? En matière de vols commerciaux, la sous-enchère est de mise entre les compagnies (bon marché), tant en matière de prix que de qualité, ce qui les conduit en partie à la ruine. Pendant ce temps, les passagers s'en réjouissent, eux qui profitent de prix défiant toute concurrence. Contrairement aux denrées alimentaires ou aux fleurs, il n'existe pas de vols en avion de production durable. Mais nous ne devons pas oublier que le pouvoir appartient aux consommateurs. Notre comportement détermine si les vols ont lieu ou pas (groundings et grèves mis à part).

Voilà pour les vols passagers. Qu'en est-il du fret aérien? Logiquement, notre comportement d'achat joue ici aussi un rôle. En évitant des transports inutilement longs, nous soutenons la production régionale ou du moins européenne. Même les mar-

chandises acheminées en Suisse par camion émettent nettement moins de CO₂ que celles transportées par avion. À cela s'ajoute le fait que les camions à motorisation électrique constituent une solution durable et que leur utilisation se démocratise progressivement.

Quant à l'aviation militaire, ce débat se joue sur le terrain politique et, occasionnellement, par la voie des urnes. Ici aussi, c'est une forme de gestion de l'offre qui entre en jeu.

Le dénominateur commun de ces trois formes d'aviation à moteur est en tout cas le bruit. La santé des riverains des aéroports est mise en danger. Certains aviateurs amateurs font subir le bourdonnement et la pétarade de leurs machines à des vallées entières. Sans parler des jets militaires, dont le vacarme assourdissant retentit dans les Alpes. Pourtant, voler pourrait être tellement paisible: silencieux, doux, au gré du vent.

Martin Enz est responsable marketing, produits et services et membre de la direction de l'ATE Suisse. Il a débuté sa carrière dans le secteur des voyages avant de miser sur la mobilité écologique dans le secteur des TP. Il regrette de ne pas savoir faire du parapente.

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: Jessica Bachmann, Hélène Brendow, Silvia Bucher, Yves Chatton, Urs Geiser, Myriam Holzner, Peter Krebs, Laura Schmid. 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: 71521 (français 14 441, allemand 57 080). Prochaine édition: 12 septembre 2019. Remise des annonces: 12 août 2019. Renseignements: tél. 031 328 58 40.

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

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

imprimé en
suisse

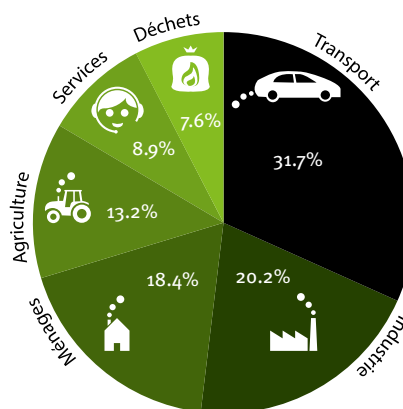
MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

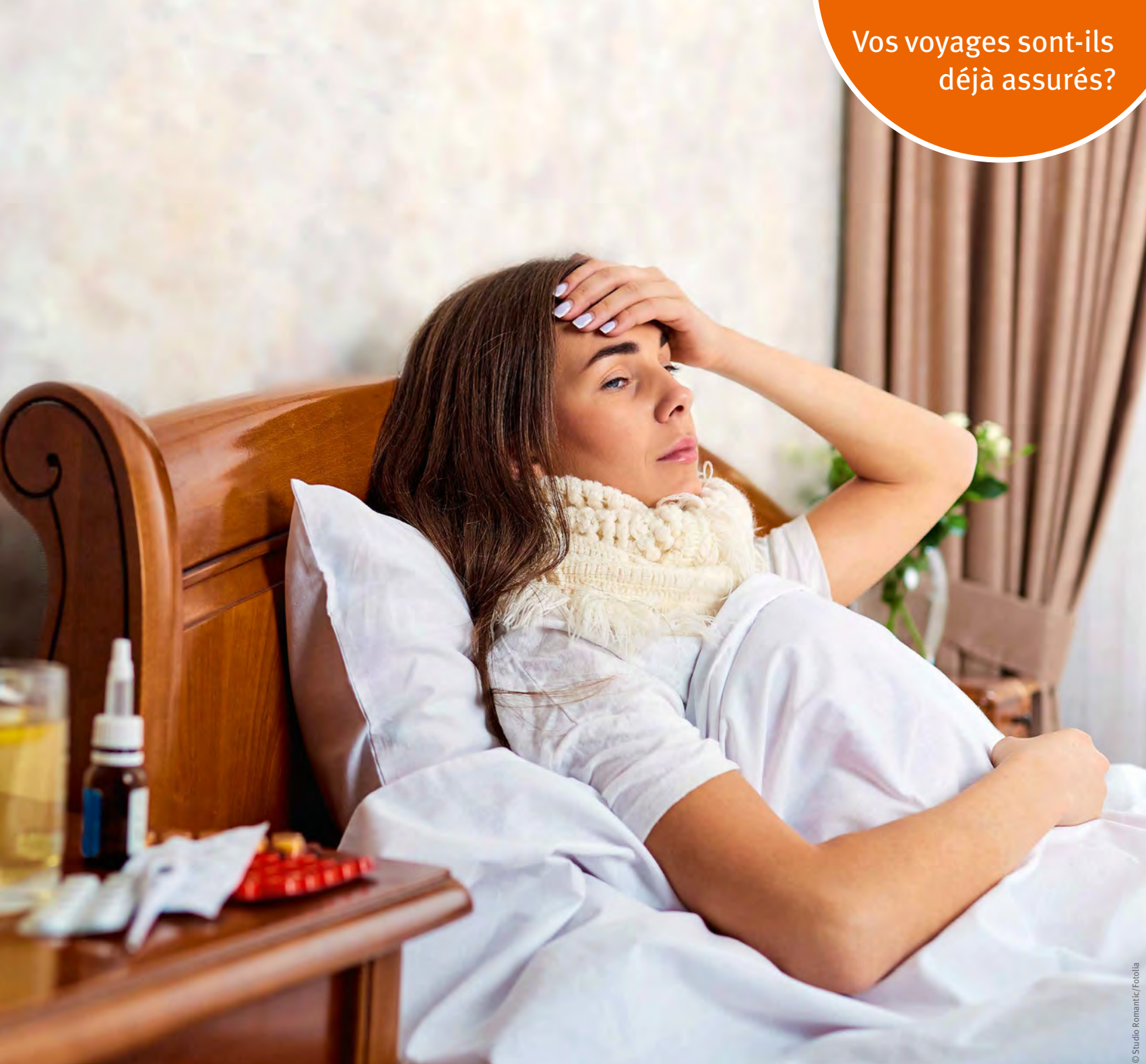
Sur le chemin de la mobilité sans fossile

Le trafic en Suisse – y compris le trafic aérien international – représente 40% des émissions de CO₂ (sur le graphique ci-contre: émissions de CO₂ en Suisse en 2016, sans compter le trafic aérien international). Si l'on veut atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat, les transports doivent pouvoir se passer des combustibles fossiles d'ici 2050. Le dossier du prochain numéro montre ce qui est déjà acquis et ce qu'il reste à faire pour inverser la tendance. Nous évoquerons également les élections du mois d'octobre: quel(le)s candidat(e)s correspondent aux objectifs climatiques de l'ATE?



Source: Office fédéral de l'environnement

Vos voyages sont-ils
déjà assurés?



Tomber malade juste avant un voyage ou un concert – pas de souci!

Le **Carnet d'entraide ATE** revient bien moins cher et vous offre une protection globale pendant toute l'année: p. ex. pour les frais d'annulation d'un voyage, d'un hôtel, en cas d'incidents en voyage ou lors des loisirs ou manifestations, rapatriement en cas de maladie ou accident, remplacement des bagages, protections juridique à l'étranger et davantage encore. Souscrivez jusqu'au 31 juillet 2019 et recevez deux mois de couverture d'assurance gratuits.

Davantage d'informations

- par téléphone au 031 328 58 12 ou
- à l'adresse www.ate.ch/carnetdentraide

Pour une mobilité
d'avenir

ate

CORINNE
MADE VISIBLE®



DANS LE GIRATOIRE,
ROULE AU MILIEU
DE LA ROUTE.

WWW.VISIBLE-A-VELO.CH