



## Conduite autonome

Que pouvons-nous espérer?  
Que devons-nous craindre?

Page 16

# Hotelcard – Les meilleurs hôtels avec jusqu'à 50 % de réduction

★★★★

**Eiger Selfness Hotel** Grindelwald | Oberland Bernois



Chambre double Superior petit-déjeuner inclus à partir de  
CHF **170.-** au lieu de CHF 340.- (par chambre)

★★★

**Hotel Toggenburg** Wildhaus | Saint-Gall



Chambre double sud petit-déjeuner inclus à partir de  
CHF **95.-** au lieu de CHF 190.- (par chambre)

**Hotelcard**  
pour 1 an

**CHF 69.-**  
au lieu de CHF 99.-

[www.hotelcard.ch/atexmas-18](http://www.hotelcard.ch/atexmas-18)

☎ 0800 083 083 (Rabattcode *atexmas-18*)

## Commandez maintenant le nouvel indicateur!

**ACTUEL!** Changement d'horaire le 9.12.2018

**Notre prestation:** livraison à domicile par la poste.

**Commandez l'indicateur 2019:**

- par courrier avec cette carte de commande
- par téléphone au numéro 031 328 58 58
- par courriel à [indicateur@ate.ch](mailto:indicateur@ate.ch)
- en ligne sur [www.ate.ch/indicateur](http://www.ate.ch/indicateur)

Imprimé dans un format compact, il vous permet d'un seul coup d'œil de planifier votre voyage sur l'ensemble du réseau de transports publics : avec le train, bateau ou téléphérique. Modifications des horaires sur l'axe nord-sud à partir du 9 juin 2019 incluses.

Un projet de



Pour une mobilité  
d'avenir



## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur

© S. Trostler/VCS



Enfant, j'ai toujours rêvé de recevoir une voiture télécommandée. L'idée de pouvoir diriger ce petit véhicule à travers la région me fascinait. Les débats actuels

traitant des voitures autonomes ravivent en moi le souvenir de ce désir non exaucé. Comment se sent-on dans un véhicule commandé par ordinateur? Pour le savoir, ma collègue Camille Marion a fait une course d'essai dans le petit car postal autonome de Sion et raconte ce qu'elle a ressenti durant ce trajet dans le dossier, à la page 22.

Le thème de la conduite autonome concerne notre avenir. Anette Michel, experte du secteur numérisation à l'ATE, a osé jeter un regard dans la boule de cristal. Elle nous dévoile de la page 16 à 19 les deux scénarios d'évolution du trafic, très différents l'un de l'autre, qu'elle voit à l'horizon 2080. Dans notre entretien sur les chances et les risques qu'offre la mobilité de demain, l'expert en transport Thomas Sauter-Servaes évaluera dans quelle mesure ces prédictions reflètent la réalité.

Trop abstrait pour vous? Restez en selle – avec les conseils en page 13 de notre experte Christine Steinmann, vous pédalerez en toute sécurité même en hiver!

Je vous souhaite une très bonne lecture.

Nelly Jaggi, responsable de la rédaction

## POLITIQUE

- 4 En bref
- 7 Contre le mitage, pour les quartiers durables
- 8 Places de parc: chères et inoccupées
- 9 Voyager autrement: l'avion n'est pas la seule option
- 11 Les enfants à vélo sur le trottoir?
- 12 EcoDrive: douze conseils pour la conduite écologique
- 13 Conseils pour pédaler malgré la neige et le froid



© Camille Marion

## DOSSIER

### 16 Conduite automatisée

La digitalisation va changer les transports. Que pouvons-nous espérer et que devons-nous craindre?

### 24 OFFRES POUR LES MEMBRES

### 28 RAPPORTS DES SECTIONS ATE

## VOYAGES

- 32 Entre mer et montagnes: la Slovénie
- 37 Sur les pistes en transports publics
- 38 Ski de fond au soleil
- 39 Villars: tram et randonnée hivernale

## 42 PORTRAIT

Deux Genevoises à vélo pour la bonne cause

## 44 INTERVIEW

Brigitte Stettler, responsable de la boutique ATE

## 47 ASSURANCE

Une aide rapide avec le service de dépannage ATE

## 48 CONCOURS

Quel moyen de transport recherchons-nous?

## 49 RÉFLÉCHISSEZ-Y!

Avec Martin Enz

## 50 CARTOON

## Mobilisation pour le climat

Lors de l'Accord de Paris sur le climat, la décision a été prise de contenir le réchauffement en dessous de 2 degrés, voire si possible à 1,5 degré. Dans son dernier rapport, le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) montre comment cet objectif de 1,5 degré pourrait être atteint. Pour que cela soit possible, d'énormes progrès devraient être réalisés au cours des dix prochaines années dans la protection du climat. Pour l'heure, la politique climatique des États signataires n'est même pas encore en voie d'atteindre l'objectif des 2 degrés.

Le samedi 13 octobre à Genève, plus de 7000 personnes ont pris part à la Marche pour le climat 2018, qui a été organisée par près d'une vingtaine d'organisations dont l'ATE. Les manifestants ont exigé des changements immédiats de la part des gouvernements pour faire face à la crise climatique, avant qu'il ne soit trop tard.

© Stéphanie Penhier



## Initiative pour les glaciers

Le comité central de l'ATE a décidé de rejoindre l'Alliance climatique suisse en soutenant activement l'Initiative pour les glaciers. Celle-ci réclame une Suisse sans émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050. Ce projet est un véritable pari politique, en particulier en ce qui concerne le trafic. Près de 40% des émissions suisses de gaz à effet de serre viennent des transports. La protection du climat devient donc de plus en plus un enjeu de transports. L'ATE a ainsi un rôle à jouer pour montrer comment les déplacements peuvent être évités, transférés et améliorés, de façon à ce que l'Initiative pour les glaciers puisse être mise en œuvre dans le domaine de la mobilité.



## L'Indicateur 2019 en deux volumes

L'Indicateur sort tout juste de presse! Pour 2019, il comporte exceptionnellement deux volumes, en raison du chantier de grande ampleur sur l'axe nord-sud entre Zoug et Arth-Goldau, qui occasionne dès le 9 juin 2019 des modifications massives

de l'horaire habituel. Les parcours concernés – les courses entre Zurich/Lucerne et Chiasso – figurent tous dans le deuxième volume. L'Indicateur 2019 peut être commandé auprès de l'ATE au moyen de la carte de commande dans ce magazine.

## À la neige en bus

Bonne nouvelle pour les adeptes de randonnée à ski ou de raquettes: de superbes excursions sont désormais accessibles en transports publics. À partir du 9 décembre, le nouveau bus de randonnée hivernale dessert six régions de montagne situées dans quatre cantons, et ainsi plusieurs parcours de randonnée ou de raquettes ainsi que quelques pistes de ski de fond ou de luge. Cette prestation privée – un projet pilote pour la saison hivernale 2018/2019 – se base sur les dessertes de TP existantes et assure le «dernier kilomètre», jusqu'à la neige. Si le concept fait mouche, il sera développé ultérieurement. Informations et réservations: [www.schneetourenbus.ch](http://www.schneetourenbus.ch)

## Scandale diesel: les véhicules de livraison sont aussi concernés

Ce que l'ATE soupçonnait depuis longtemps est aujourd'hui démontré: les véhicules de livraison diesel émettent eux aussi bien davantage d'oxydes d'azote qu'autorisé – et déclaré. C'est ce que montre la nouvelle Écomobiliste utilitaires, petite sœur de la traditionnelle Écomobiliste. Parmi les sujets abordés dans cette édition: l'électrification dans le domaine du transport des déchets, la place des véhicules électriques dans les communes, l'amélioration de la sécurité grâce à un auxiliaire de conduite électronique. L'Écomobiliste utilitaires est distribuée à 6000 entreprises, établissements et communes. Commandez votre exemplaire gratuit auprès de l'ATE ou téléchargez la version PDF sur [www.ecomobiliste.ch/fr](http://www.ecomobiliste.ch/fr).





## Un vélo et une promesse

Tous les usagers de la route bénéficieront bientôt du «oui au vélo» déposé dans les urnes le 23 septembre dernier. Sonja Riedweg, de Dierikon, elle, peut se réjouir sans attendre: à l'occasion du concours organisé par l'ATE dans le cadre de sa campagne en faveur du oui, elle a gagné un confortable vélo électrique de la marque Tour de Suisse, d'une valeur de Fr. 3449.-. L'ATE remercie Tour de Suisse SA pour ce magnifique prix et souhaite de belles virées à Sonja Riedweg. Elle promet par ailleurs de tout mettre en œuvre pour que le succès des urnes devienne rapidement réalité.

## L'ATE s'oppose à la croissance du trafic aérien

Cet été, la nouvelle partie conceptuelle du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) a été mise en consultation publique. L'ATE exige que ce projet soit reformulé et remis en consultation. Celui-ci mise à tort sur l'expansion du trafic aérien et des aéroports suisses, tout en ignorant les objectifs de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub> et la santé de la population. Ce projet est contraire à l'objectif de durabilité qui est ancré dans la Constitution fédérale.



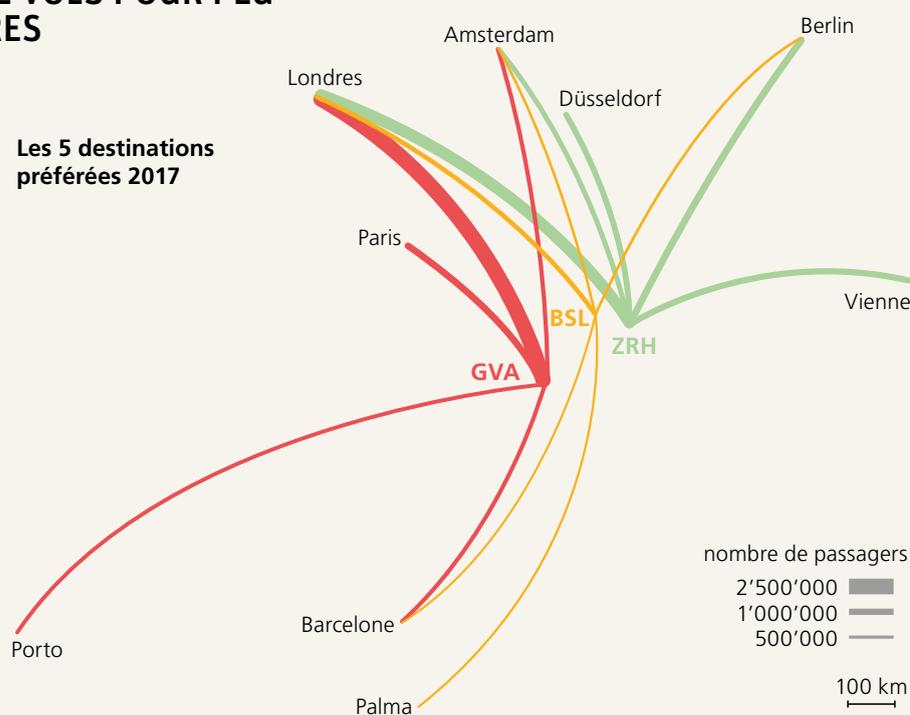
© Fotolia/Mireddi

## Retirer les vieux poids-lourds de la circulation

L'initiative du canton du Tessin «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!» a été clairement soutenue par la Commission des transports du Conseil des États. Elle demande que les poids-lourds utilisés dans le trafic transalpin disposent impérativement de systèmes d'assistance, tels que le freinage d'urgence automatique, le maintien de voie et la vérification automatique de la pression des pneus. La sécurité sera ainsi renforcée, par exemple dans le tunnel routier du Gothard. L'ATE se réjouit de cette décision.

## BEAUCOUP DE VOLS POUR PEU DE KILOMÈTRES

Les 5 destinations préférées 2017



En 2017, 2 444 716 passagers ont voyagé en avion de Genève à Londres. La capitale britannique détient également les records des aéroports de Zurich et de Bâle avec respectivement 1 871 000 et 732 686 passagers.

À noter que les cinq premières destinations des trois principaux aéroports suisses se trouvent en Europe.

À titre de comparaison: Paris – la deuxième destination la plus populaire au départ de Genève – est à 3 heures et 11 minutes en train. Quant à Berlin – la deuxième destination la plus populaire pour les passagers de Zurich et de Bâle –, on s'y rend tout aussi facilement par le rail, grâce au train de nuit direct.



«Je m'engage pour les êtres  
humaines et pour la nature»

Pour une mobilité  
d'avenir **ate**

# Un cadeau pour les générations futures

Par un legs à l'ATE, vous prolongez votre engagement pour l'environnement au-delà de votre vie terrestre. Commandez notre brochure «Je m'engage pour les êtres humains et pour la nature» ou prenez rendez-vous pour un entretien. Je vous conseillerai volontiers.

Martin Enz  
Membre de la Direction

Davantage d'informations  
– par téléphone au 031 328 58 58 ou  
– à l'adresse [www.ate.ch](http://www.ate.ch)

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

# Les quartiers durables, c'est l'avenir

Par Yves Chatton

Freiner le mitage du territoire et favoriser le développement de quartiers durables, en levant notamment l'obligation d'aménager des places de stationnement: c'est ce que vise l'initiative contre le mitage. L'ATE soutient les objectifs de ce texte, qui sera soumis au peuple le 10 février 2019.



© Initiative stop au mitage

Le mitage du territoire a des conséquences sur l'environnement et la qualité de vie.

**N**ous sommes pris dans un cycle sans fin qui nous mène tout droit au bétonnage et à l'asphaltage de la Suisse, ainsi qu'à des heures interminables d'embouteillages. D'une part, le développement tentaculaire des infrastructures routières favorise l'étalement des habitations, des places de travail et des lieux de loisirs. D'autre part, plus le mitage est grand, plus nos trajets quotidiens sont longs et par conséquent notre dépendance à la voiture élevée.

## Promouvoir les alternatives à la voiture

Pour l'ATE, un avenir meilleur est possible. C'est aussi l'avis de l'initiative contre le mitage, qui vise à freiner le mitage du territoire et favoriser le développement de quartiers durables.

Mais qu'est-ce qu'un quartier durable? L'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) proposent plusieurs critères de définition, parmi lesquels on retrouve la densité, la mixité fonctionnelle et la mobilité durable. Du point de vue de la mobilité, un quartier durable est un quartier dense qui mélange les espaces

verts et ceux dévolus aux logements, aux places de travail, aux services et aux loisirs. De tels quartiers permettent des distances de déplacement courtes, réduisent le volume de trafic et favorisent les alternatives à la voiture.

## Places de stationnement chères et vides

Afin d'encourager le développement des quartiers durables, l'initiative contre le mitage mise, entre autres, sur une densification qui assure une haute qualité de vie pour les habitants. Elle propose aussi d'assouplir les conditions nécessaires à la construction des quartiers durables, en levant notamment l'obligation d'aménager des places de stationnement. Actuellement, presque tous les cantons entravent la construction des quartiers durables en imposant un nombre de places de stationnement obligatoire pour chaque logement. Or ces places coûtent chères, occupent une trop grande surface et sont souvent vacantes! Une levée de cette obligation permettrait d'adapter le nombre de places de stationnement aux besoins réels des habitants et d'utiliser l'espace ainsi acquis pour autre chose.

## Briser le cycle

La demande pour des quartiers et des habitats durables est de plus en plus forte. Environ un quart des ménages suisses vit sans voiture – une tendance à la hausse – et de plus en plus de quartiers durables voient le jour, souvent grâce à des autorisations exceptionnelles. L'initiative répond à cette demande et offre une chance de construire un avenir plus agréable. Le développement à l'intérieur du bâti avec des quartiers les plus durables possibles est la seule façon de mettre fin au cercle vicieux de l'étalement urbain. Pouvoir se rendre au travail sans voiture ou faire ses achats dans l'épicerie du quartier doit redevenir la norme. ■

Yves Chatton est responsable de campagnes politiques pour l'ATE. Il s'occupe notamment du domaine de l'habitat sans voiture.

## Que demande l'initiative contre le mitage?

Cette initiative vise à freiner le mitage du territoire et promouvoir les quartiers durables par les mesures suivantes:

- Améliorer de façon significative les conditions cadres pour le développement des quartiers durables.
- Inciter un développement à l'intérieur du bâti (densification) qui s'accorde avec une qualité de vie élevée.
- Freiner la création de nouvelles zones à bâtir. Celles-ci ne sont possibles que si une autre surface d'une taille au moins équivalente et d'une valeur de rendement agricole potentielle comparable est déclassée de la zone à bâtir.
- Limiter la construction à l'extérieur des zones de construction aux bâtiments et installations nécessaires pour l'agriculture et les sites spécifiques.

[www.stop-mitage.ch](http://www.stop-mitage.ch)



© Samuel Bernhard

Davantage de vélos que de voitures dans le garage: le lotissement Erlenmatt Ost à Bâle n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

# Places de parc chères et inoccupées

Par Anina Schweighauser

Dans les villes et les agglomérations, les places de parc des immeubles d'habitation sont souvent inoccupées. Selon les experts, les besoins en la matière ne cessent de diminuer.

Dans les villes, les habitudes en matière de mobilité changent rapidement: l'autopartage, les vélos en libre-service et une offre toujours plus étoffée en transports incitent les habitants à se passer d'une voiture personnelle. À Bâle, Berne et Zurich, déjà plus de la moitié des ménages vivent sans voiture, et à Genève et à Lausanne, la tendance est à la hausse. En conséquence, les places de stationnement des immeubles locatifs sont bien souvent inoccupées ou sous-louées à des tiers.

## Les sans-voiture paient

L'aménagement de places de parc est une entreprise coûteuse. Selon Andreas Herbster, directeur de la gérance d'immeuble «Wohnstadt» à Bâle, le coût de construction d'un garage souterrain de 20 places est de l'ordre de 40 000 à 80 000 francs. Pour qu'une place soit rentable – en comptant un amortissement de 5% – elle doit pouvoir être louée pour 2500 francs par année. Or les prix du marché sont généralement bien inférieurs.

Le quota de places imposé à la construction d'immeubles d'habitation neufs aggrave encore le nombre excessif de places de parc. Et les locataires risquent fort de devoir supporter les coûts d'aménagement non couverts.

## Transfert de places de parc

Ces places de parc privées onéreuses sont concurrencées par les places en zone bleue, nettement meilleur marché. À Zurich, par exemple, une place en zone bleue coûte 300 francs par année, à Lucerne 600 francs – alors que le prix des places privées oscille entre 1500 et 2200 francs par année. Conséquence logique: les locataires privilégient les places en zone bleue, laissant ainsi les places de leur immeuble inoccupées. Erich Willi, chef de projet transports et urbanisme aux Travaux publics de la ville de Zurich, voit un grand potentiel de transfert des places de la rue sur les places des immeubles. «Les places de parc dans la rue appartiennent au passé, elles sont remplacées par des allées pié-

tonnes, des pistes cyclables ou des sites de transbordement des marchandises.»

## Modifier la législation

La plupart des cantons connaissent le modèle du quota de places imposées aux nouveaux immeubles. Mais les besoins effectifs sont inférieurs aux exigences. Selon Andreas Herbster, les besoins actuels de l'agglomération bâloise se situent entre 0,4 et 0,8 place par appartement, places de visiteurs mises à part. Le problème devient plus grave là où le quota requis est élevé. Ainsi, Bâle-Campagne exige l'aménagement de 1,3 place de parc par appartement.

Afin d'éviter que le phénomène ne s'amplifie, il est impératif d'adapter le quota à la situation actuelle. Ulrich Seewer, vice-directeur de l'Office fédéral du développement territorial, relève que «la Confédération recommande aux cantons et aux communes de revoir leurs normes en matière de places de parc et d'agir avec souplesse». Les cantons doivent accorder une plus grande marge de manœuvre aux communes au niveau des quotas. Les communes doivent pouvoir utiliser cette liberté en adaptant leur réglementation et en donnant aux maîtres d'ouvrage la possibilité d'aménager des places en fonction des besoins. ■

## Colloque «à guichets fermés»

«Le stationnement prend de la place – à quel prix?» – ce sujet abordé par le colloque du 24 octobre organisé par la Plateforme habitat à mobilité durable a suscité un réel engouement. Des experts de l'aménagement du territoire, de lotissements en coopérative et de l'administration publique ont mené un vif débat sur la question.

Pour davantage d'informations: [habitat-mobiledurable.ch](http://habitat-mobiledurable.ch)

Pour davantage d'informations sur l'habitat sans voiture: [www.vivre-sans-voiture.ch](http://www.vivre-sans-voiture.ch)

Anina Schweighauser est stagiaire auprès de l'ATE Suisse.

# Voyageons autrement

Par Yves Chatton

Prendre l'avion affecte lourdement le climat. Il existe pourtant de nombreuses alternatives durables pour passer des vacances tout aussi intéressantes, voire même plus reposantes. Alors changeons nos habitudes de voyage et non le climat!

On entend parfois cette phrase dans les aéroports ou au détour d'une conversation au sujet des vacances: «Je n'ai pas de voiture, je peux donc me permettre de prendre l'avion.» Mais l'équation n'est pas si simple. En effectuant un vol intercontinental aller-retour, on dépasse déjà largement son budget CO<sub>2</sub> personnel et annuel, selon les calculs visant à limiter le réchauffement climatique en dessous de deux degrés.

Certains voyageurs s'acquittent certes d'une taxe de compensation, mais le problème – l'énorme quantité d'émissions – subsiste. D'autres misent sur la science et l'espoir d'un avenir plus vert. Aucune innovation technologique ne permettra pourtant de réduire significativement les émissions du trafic aérien à court et à moyen terme. Or le temps presse.

À l'échelle mondiale, le trafic aérien contribue pour l'instant à 5% au réchauffement climatique causé par l'homme. Mais il faut ajouter à cela que moins de 10% de la population mondiale a déjà pris l'avion. Avec l'émergence de la classe moyenne et le foisonnement des compagnies low cost, le trafic aérien va exploser ces prochaines années.

En Suisse, où l'on vole déjà beaucoup, le trafic aérien est responsable de près de 20% du réchauffement climatique. Si la tendance ne s'inverse pas, il sera le secteur pesant le plus lourd dans notre bilan climatique en 2030.

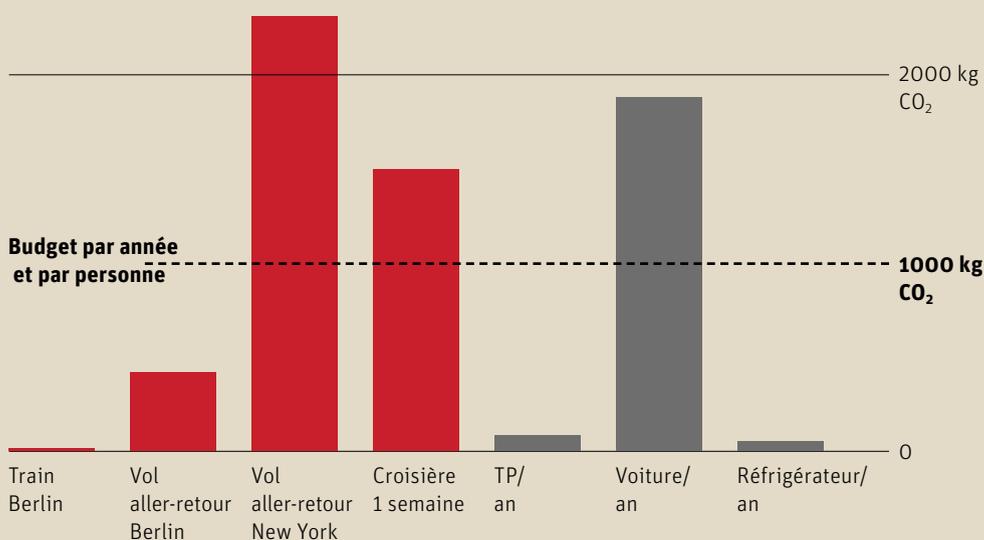
## Voyager autrement, c'est facile!

Voyager reste un luxe, et nous pourrions le rendre beaucoup plus durable. Vaut-il vrai-

ment la peine d'aller jusqu'en Thaïlande pour une ou deux semaines? Opter pour une destination plus proche, accessible en train, ou passer quelques jours agréables chez soi peut être tout aussi satisfaisant – et même probablement plus reposant. Nous n'avons pas besoin d'aller loin pour découvrir des paysages ou des sites culturels passionnants. En fin de compte, il est de la responsabilité de chacun de minimiser l'impact climatique de ses voyages. Nous devons changer nos habitudes. ■

Yves Chatton est responsable de campagnes politiques pour l'ATE et directeur de CESAR, la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable.

## CO<sub>2</sub>: COMBIEN ET POUR QUOI?



Les exemples ci-dessus sont des valeurs indicatives et non absolues.

Source: UmweltMobilCheck de la Deutsche Bahn, calculateur de CO<sub>2</sub> de myclimate et calculateur d'empreinte écologique du WWF

Afin de maintenir le réchauffement climatique en dessous de deux degrés, nous devons réduire nos émissions globales nettes de gaz à effet de serre à zéro d'ici à 2050. Selon le Masterplan climat Suisse de l'Alliance climatique Suisse, chaque habitant dispose d'un budget moyen d'une tonne de CO<sub>2</sub> par année.

### VOYAGES

Genève – Berlin, aller-retour en train: 14 kg  
Genève – Berlin, aller-retour en avion: 414 kg  
Genève – New York, aller-retour en avion: 2300 kg  
1 semaine de croisière, cabine de 2 personnes, bateau de 2000-3000 passagers: 1500 kg

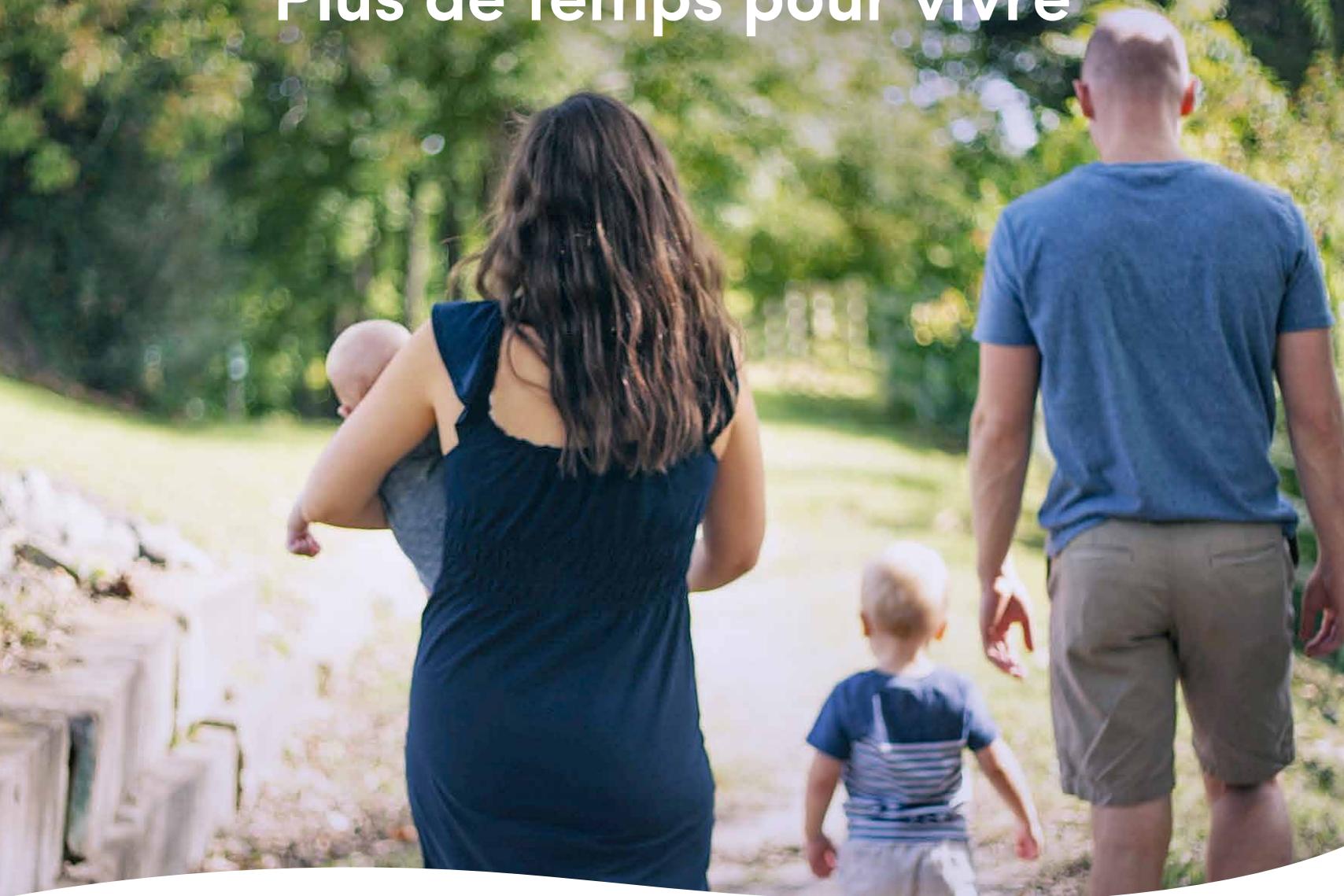
### TRANSPORT

Transport public, 1 an, entre 60 et 80 km/semaine: 80 kg  
Voiture moteur à combustion, 1 an, env. 10 000 km: 1870 kg

### HABITAT

Réfrigérateur, 1 an: 50 kg

# Moins de trajets pour le travail Plus de temps pour vivre



Plus de temps pour la famille, la vie associative et les loisirs :  
c'est travailler dans un VillageOffice Coworking Space. Découvre  
comment réduire durablement ton temps de déplacement sur  
[villageoffice.ch](http://villageoffice.ch)



# Nouvelles règles, problème déplacé

Par Nelly Jaggi

Bientôt, les enfants scolarisés au degré primaire auront le droit de rouler à vélo sur le trottoir. Le Conseil fédéral a envoyé en consultation un amendement de la loi en ce sens. Du point de vue de l'ATE, la solution n'est pas idéale pour la sécurité des jeunes cyclistes.

Le débat autour de l'âge limite jusqu'auquel les enfants auront le droit de rouler à vélo sur le trottoir le montre: en matière de circulation routière, ce n'est pas toujours David contre Goliath. Jusqu'à présent, les vélos d'enfant étaient autorisés sur le trottoir, mais la loi n'offrait aucune définition claire de la notion de vélo d'enfant.

En octobre, le Conseil fédéral a envoyé en consultation toute une série de mesures visant à améliorer le flux de la circulation et la sécurité du trafic. Parmi elles, un passage autorisant désormais les enfants scolarisés au primaire à pédaler sur le trottoir.

Si, au premier abord, il semble plutôt pertinent de permettre aux enfants de circuler dans un cadre plus sécurisé, c'est en réalité une fausse bonne idée, selon Michael Rytz, expert en sécurité routière à l'ATE. «La règle n'offre pas systématiquement plus de sécurité pour les enfants. C'est parfois même l'inverse. Par exemple, au niveau des entrées de garage ou lorsque des rues débouchent en traversant directement le trottoir», explique-t-il. Il n'est donc pas judicieux d'autoriser les enfants à circuler à vélo sur les trottoirs. Cela doit être discuté au cas par cas, selon chaque situation.

## Déplacer le problème

Au final, une adaptation de la règle ne fait que déplacer le problème. «Les enfants sont généralement capables de circuler en vélo à partir de la cinquième classe. Mais si nous les laissons seuls, le problème n'est pas résolu», déclare Michael Rytz. Pour les écoliers plus jeunes, l'ATE recommande de se rendre à l'école à pied. Le vélo doit être réservé aux loisirs, sous la surveillance des adultes et sur des voies appropriées, afin de préparer les enfants aux situations de circulation plus difficiles qu'ils rencontreront plus tard.

## Des solutions existent

Les zones de circulation partagées entre les piétons et les vélos sont potentiellement conflic-



Les enfants qui vont seuls à vélo doivent d'abord s'exercer dans la circulation sous surveillance.

tuelles, ajoute Michael Rytz: «Aujourd'hui déjà, les vélos qui roulent sur le trottoir représentent un danger pour les seniors, les personnes handicapées ou les jeunes enfants.» C'est également ce qu'ont montré les résultats d'une vaste enquête publiée par l'ATE il y a quelques semaines (voir le Magazine ATE 4/2018).

Une chose est sûre: la marche comme le vélo sont des moyens de déplacement sains et respectueux de l'environnement. Ils nécessitent un faible espace de circulation et augmentent l'attractivité de l'espace public. Des solutions de cohabitation sont donc nécessaires car l'introduction de voies ou d'espaces partagés n'est valable que dans des cas exceptionnels. L'idéal est une infrastructure sûre et continue pour les cyclistes, comme l'a souligné l'arrêté fédéral sur le vélo, adopté en septembre dernier. ■

## Autorisation de tourner à droite au feu rouge

L'ATE salue la proposition du Conseil fédéral visant à permettre aux cyclistes, en présence d'une signalisation correspondante, de tourner à droite au feu rouge. Cela permet de faciliter la pratique du vélo au niveau des croisements peu dangereux et de rendre la pratique du vélo plus attractive en fluidifiant la circulation cycliste. Les communes ont ainsi la possibilité d'étudier et d'autoriser cette mesure au cas par cas. Lors de tout virage à droite au feu rouge, les cyclistes doivent respecter la priorité des piétons ainsi que des vélos arrivant de la gauche et allant tout droit. Dans la planification, il faut donc veiller à ce que la visibilité soit suffisante pour tous.

## Conseils simples, effets notables

Qui connaît les conséquences d'un porte-skis superflu sur la consommation de carburant change son comportement, explique Markus Hackenfört de la Haute école spécialisée de Zurich, en conversation la Quality Alliance Eco-Drive (QAED).

**Quality Alliance Eco-Drive: L'éco-conduite réduit la consommation de carburant en renforçant la sécurité et le confort. Pourquoi n'est-elle pas davantage appliquée?**

Markus Hackenfört: Il faut expliquer aux gens de manière encore plus précise ce qu'ils ont réellement à gagner en changeant de comportement. Mais les conséquences négatives pouvant survenir s'ils ne modifient pas leur comportement au volant ne sont pas transparentes, ce qui n'encourage pas suffisamment à changer son comportement. À quel point le fait qu'un véhicule rejette 130 grammes de CO<sub>2</sub> à chaque kilomètre parcouru est-il transparent, par exemple? Cela ne représente rien pour les automobilistes.

### Que voulez-vous dire par «transparent»?

Par «transparent», j'entends «compréhensible». Beaucoup ignorent ce que sont les émissions de CO<sub>2</sub>. Mais une fois qu'ils comprennent les répercussions négatives de leur comportement, ils sont tout à fait enclins à le modifier.

### Comment EcoDrive peut y parvenir?

En soulignant caractère néfaste des émissions de CO<sub>2</sub> pour l'environnement. La prévention doit être simple et très concrète. Il est également important de bien souligner le lien entre une cause et ses effets.

© ZHAW



Markus Hackenfört est professeur de psychologie de la circulation, de la sécurité et de l'environnement.

# Conduite écologique

En matière de conduite, EcoDrive fait rimer économie et écologie. Avec ces douze conseils, vous économisez de l'argent, réduisez vos émissions de CO<sub>2</sub> et conduisez en toute sécurité.

Par Regula Zehnder

## Vérifier la voiture



**1: Vérifier l'huile et la pression des pneus**  
Concernant les pneus, mettez 0,5 bar de plus qu'indiqué.



**2: Diminuer le poids**  
Plus la voiture est légère, moins elle consomme de carburant.



**3: Enlever les barres de toit**  
Moins de résistance à l'air rime avec moins de dépenses.

## Employer la technique



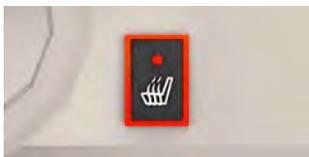
**4: Climatisation dès 18 °C**  
Si la température est inférieure à 18°C, la climatisation est inutile.



**5: Utiliser le tempomat**  
Rouler avec constance permet de faire des économies de carburant.



**6: Opter pour le Stop&Start**  
Utilisez d'office cette technologie. Couper le moteur en vaut la chandelle à chaque arrêt, même court.



**7: Éteindre les options**  
Tout système électrique consomme du carburant. Pensez-y lorsque vous faites chauffer votre siège ou votre pare-brise.

## Améliorer la conduite



**8: Passer le rapport supérieur**  
Rouler avec un rapport élevé permet d'économiser le carburant.



**9: Rouler en anticipant**  
Roulez de manière constante et respectez les distances.



**11: Accélérer rapidement**  
Vous économisez jusqu'à 30% de carburant.



**12: À l'arrêt, couper le moteur**  
Couper le moteur fait la différence à partir de 5 à 10 secondes d'arrêt.



**10: Laisser rouler**  
Bien avant les intersections, les arrêts ou les obstacles, laissez rouler le véhicule sans accélérer, avec la vitesse engagée ou avec le mode roue libre de la voiture.

**Plus d'infos:**  
[www.ecodrive.ch/fr](http://www.ecodrive.ch/fr)

Regula Zehnder est responsable du marketing et de la communication pour Quality Alliance Eco-Drive.

# Tenir tête au froid et à la neige

Par Nelly Jaggi

Faire du vélo en hiver, c'est possible. Avec une conduite adaptée et un équipement adéquat, ça peut même être un plaisir. Christine Steinmann, spécialiste du vélo à l'ATE, en est convaincue.

Conditions de route difficiles, froid et obscurité, ces caractéristiques hivernales font parfois du vélo une gageure. Elles obligent pourtant rarement à y renoncer. «Certains comportements et équipements permettent de rouler en toute sécurité même en hiver», rappelle Christine Steinmann, spécialiste en sécurité routière et en mobilité cycliste à l'ATE. En premier lieu, il s'agit d'adapter sa conduite aux conditions extérieures – et donc de prévoir un temps de parcours un peu allongé.

«C'est vers zéro degré que les conditions peuvent être particulièrement difficiles. Le revêtement devient inégal, certaines zones sont sèches tandis que d'autres sont mouillées ou gelées», explique Christine Steinmann. Les chutes sont souvent dues aux dérapages. Elle recommande donc de ralentir dans les virages, en évitant de freiner ou d'accélérer. Celles et ceux qui circulent à vélo électrique devraient rétrograder d'un niveau d'assistance. Avantage collatéral: l'autonomie de la batterie, réduite en hiver, en sera améliorée.

## Entretien son vélo

Selon les circonstances, la distance de freinage augmente en hiver, et les cyclistes – comme les automobilistes – doivent en tenir compte. Des pneus neige spéciaux, voire même cloutés pour les cyclistes expérimentés roulant sur la neige et le verglas, améliorent l'adhérence et donc la sécurité. Réduire la pression des

pneus permet aussi d'augmenter la surface de contact. De manière générale, l'entretien du vélo doit être une priorité en hiver. Cela commence par un check up, effectué de préférence par un spécialiste, et se poursuit par des nettoyages et graissages réguliers pour éviter la corrosion due aux sels de voirie.

## Contre-jour et obscurité

En hiver, les trajets ont souvent lieu dans l'obscurité ou la semi-obscurité. Le risque d'accident est alors jusqu'à trois fois supérieur au jour – voire dix, quand il pleut, neige ou à contre-jour. Disposer de phares avant et arrière en état de marche est indispensable. Le système de dynamo au moyeu est un très bon choix.

Une autre façon d'augmenter nettement sa visibilité est d'équiper de réflecteurs son vélo (par exemple les rayons) ou son habillement. Des accessoires supplémentaires ne sont pas indispensables. Mais si l'on opte pour des gants avec réflecteurs, les signes de la main seront eux aussi visibles dans l'obscurité. «Dans la lumière des phares, l'efficacité des réflecteurs peut être très impressionnante», note Christine Steinmann. La spécialiste conseille enfin de se mettre à la place des autres usagers de la route et d'avoir soi-même un comportement prévisible.

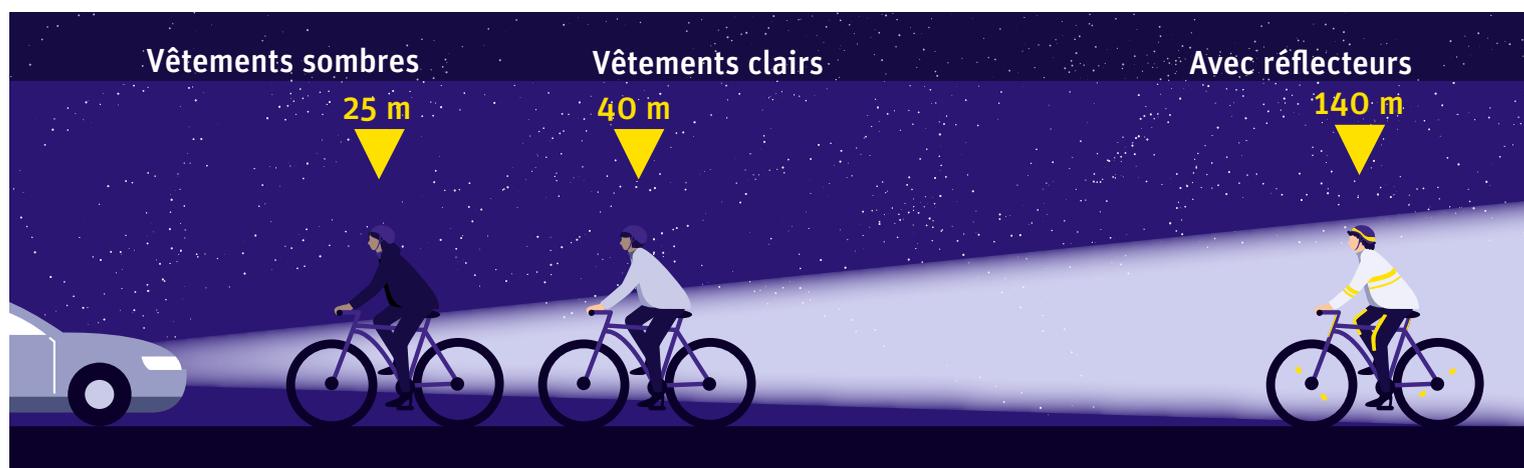
Y a-t-il des situations où il vaudrait mieux laisser son vélo au garage? «Bien sûr. La neige fraîche n'est pas particulièrement probléma-

tique, ce qui le devient, c'est lorsqu'elle fond et gèle ensuite. Dans ce cas, il vaut mieux aller à pied, ou en transports publics», estime Christine Steinmann. Elle invite aussi à la prudence sur les ponts: la nuit, ceux-ci refroidissent davantage que les autres routes, et le risque de verglas y est donc particulièrement important. ■

## Pour traverser l'hiver en sécurité:

- Si vous portez un bonnet sous votre casque, **assurez-vous que ce dernier ait une position correcte**: deux doigts au-dessus de la naissance du nez. Les bandes latérales doivent être ajustées pour éviter que le casque n'oscille. Les magasins spécialisés vendent des cagoules ou bandeaux adaptés.
- **Des phares avant et arrière en état de marche** sont indispensables, **une dynamo au moyeu** est idéale. Pour augmenter la visibilité, équipez de réflecteurs votre vélo (ex. sur les rayons) et votre tenue (ex. sur la veste, les gants, le casque) et portez des **vêtements clairs**.
- **Préparez votre vélo pour l'hiver**: contrôlez les phares, les freins et les vitesses.
- **Pédalez prudemment** en cas de verglas ou de neige. Les **pneus à profil spéciaux** et de qualité souple assurent une meilleure adhérence à la chaussée.

## Visibilité des cyclistes dans l'obscurité



# Un cadeau surprise qui fait plaisir

Un cadeau pour vous et vos proches : votre voisin, une amie, un collègue de travail ou vos enfants... Offrez des adhésions gratuites et recevez en contrepartie des Rail Checks de 20 francs.



© westerm61



# Offrez une adhésion gratuite

## Une année gratuite, sans engagement

Votre connaissance deviendra gratuitement membre de l'ATE jusqu'à fin 2019 et peut profiter des nombreuses prestations de l'ATE et de tous les avantages pour les membres. À elle de décider ensuite si elle souhaite rester membre de l'ATE ultérieurement. Le destinataire du cadeau doit avoir 18 ans révolus et ne pas vivre dans votre ménage.

## Votre récompense

Pour vous remercier, l'ATE vous offre en récompense un Rail Check d'une valeur de 20 francs, à valoir aux guichets des transports publics. Jusqu'à cinq Rail Checks par personne sont cumulables dans le cadre de cette action.

## Offrir maintenant et gratuitement !

En ligne sur [www.ate.ch/offrir](http://www.ate.ch/offrir)  
ou par tél. au 031 328 58 58

Cette action est valable jusqu'au  
31 janvier 2019.



# Conduite automatisée – coup d'œil vers l'avenir

La numérisation va modifier bien des domaines de la société. Comment la conduite autonome influencera-t-elle notre mobilité? Pour le Magazine ATE, Anette Michel a jeté un œil dans sa boule de cristal et y a vu deux scénarios bien différents pour l'année 2080. Dans le dossier, découvrez également le point de vue de Thomas Sauter-Servaes, expert des transports, montez à bord d'un véhicule autonome et apprenez-en davantage sur les engagements de l'ATE à ce sujet.



© Atelier Müller Lütolf/Pasquale Herren

## MOBILITÉ 2080 – SCÉNARIO 1

### Une vie confortable dans son véhicule privé

La brume se dissipe dans la boule de cristal. Nous apercevons une agglomération depuis le haut, Genève peut-être. De petites taches vertes sont traversées de routes et de maisons, à perte de vue. Zoom sur le centre-ville: d'innombrables voitures apparaissent, des gros modèles postés entre chaque maison, en rang serré le long de larges rues. Quelques rares personnes isolées s'y déplacent.

Nous embarquons dans l'un de ces véhicules. Il appartient à Guy, en vidéo-conversation avec sa collègue Vanessa. Le visage de celle-ci apparaît sur un écran installé là où se trouvait autrefois le volant. La voiture présente bien peu de ressemblances avec celles que nous connaissons aujourd'hui. Elle ressemble plutôt à un petit studio, avec sa surface de travail où trône un ordinateur, deux tabourets pivotants et un minibar. Elle dispose même

de toilettes et un lit est installé au deuxième étage.

Guy n'y manque de rien, et il n'a pas à se soucier de la conduite. Ce véhicule entièrement automatisé l'emmène à destination de façon autonome. Il évite les collisions en communiquant avec l'interface numérique des autres véhicules. Le résultat est très probant. La conduite est devenue bien plus sûre – et bien plus attrayante. Pour Guy, les nombreuses heures passées dans les embouteillages ne sont jamais un problème.

#### Moins de maisons, des rues élargies

Comme tous leurs collègues, Guy et Vanessa habitent en campagne. Pourquoi s'en priver puisque les trajets peuvent parfaitement être mis à profit? La voiture de Guy est équipée de la dernière technologie anti-secousses. Depuis, il est très rare qu'il éprouve encore des nausées. Il y passerait ses jours et ses nuits. Une connaissance de Guy et Vanessa a d'ailleurs récemment renoncé à son domicile fixe, et s'est acheté un véhi-

cule particulièrement confortable où il habite désormais.

Depuis de nombreuses années, les urbanistes ont commencé à démolir les maisons inhabitées et à élargir les routes. Malgré cela, celles-ci sont surchargées, et Guy comme Vanessa aimeraient pouvoir se déplacer plus rapidement. «Heureusement que les autoroutes auront bientôt un troisième étage», lance Guy en direction de son interface. «Tout à fait. Quelle chance que les rues ne soient plus aussi étroites qu'il y a 50 ans», répond Vanessa à l'écran.

#### Une voiture multitâches

Guy consulte l'heure qui s'affiche sur le tableau de bord. Sa deuxième voiture vient de démarrer pour emmener Doggy, son chien danois, en promenade le long de la forêt. Au passage, elle s'arrêtera encore pour retirer les courses commandées chez un grand distributeur. «C'est vraiment pratique. Je me demande bien comment les gens faisaient tout ça eux-mêmes, autre-



fois», se dit Guy. La voiture s'arrête doucement: une piétonne s'est placée dans ce que l'on appelle des corridors de traverse. Grâce à une puce placée sous la peau, les êtres humains sont identifiés par les véhicules. Comme c'est une question de survie, les nou-

veau-nés en sont équipés dès la naissance.

Lorsque la piétonne a fini de traverser, la voiture redémarre lentement. Guy regarde par la fenêtre. Deux écoliers sont installés dans un véhicule à sa droite, à sa gauche, une femme très

âgée. Il termine sa vidéo-conversation avec Vanessa. «Dommage que je la voie personnellement si rarement», se dit Guy, qui espère que tous les deux arriveront pour une fois à temps au bureau: ils pourraient déjeuner ensemble, avant de se remettre en route pour rentrer. ■

## MOBILITÉ 2080 – SCÉNARIO 2

### Espace et liberté, grâce aux véhicules partagés

dominé de vert. Le zoom sur la ville laisse lui aussi apparaître une vaste surface de verdure – et de très nombreuses personnes. Elles sont assises ou debout et circulent à pied, à vélo, en trottinette, en skateboard et avec des engins que nous n'avons encore jamais vus.

Dans la boule de cristal, les pans de brouillard s'écartent comme un rideau. Le paysage que nous apercevons est

Entre deux, nous distinguons des véhicules ressemblant à des voitures, de différentes tailles. Dans l'une d'elles – une sorte de minibus – est installée Vanessa. Elle partage le bus avec des écoliers, une femme âgée et deux hommes d'affaires. Normalement, elle prend son vélo, mais hier, en allant voir ses ruches, elle a été piquée par une abeille. Comme elle ne peut pas rouler avec sa main enflée, elle a réservé un service de taxi, grâce à l'application CoMobi. Le minibus autonome adapte son trajet aux vœux des passagers qui entrent et

sortent. C'est au Musée d'histoire que se rend Vanessa.

### Une mobilité active sûre et attrayante

Les véhicules motorisés comme le minibus dans lequel Vanessa a pris place sont exclusivement destinés à l'usage partagé. Il n'en faut donc pas énormément. De toute façon, la plupart des gens se déplacent à la force du mollet: cette mobilité active, comme on la nomme, est sûre et attrayante et donc très populaire. Vanessa dit à son voisin âgé, qui vient de monter: «Quand je



pense combien mon grand-père s'énervait à propos des bouchons. Heureusement que plus personne n'a de voiture privée, aujourd'hui.»

Le bus s'arrête pour laisser la priorité à un homme qui conduit un vélo cargo. Vanessa reconnaît Guy, son collègue. Il transporte des pommes de terre, des courgettes et des tomates. Le temps des récoltes semble arrivé dans le potager qu'il partage avec des amis, aménagé sur le terrain d'un ancien parking. Au bord des routes, outre les jardins, on compte de nombreux cafés, des parcs et des poulaillers.

### Optimisation des itinéraires

Vanessa se remémore la loi sur la circulation routière qu'elle avait dû apprendre par cœur, à l'école. Ça n'avait pas été difficile – la loi ne comporte plus que deux articles: «Les usagers du trafic les plus imposants accordent la priorité aux usagers plus vulnérables» et «Le respect mutuel est en vigueur partout».

Comme les êtres humains ont la priorité sur le trafic motorisé, le mini-

bus de Vanessa ne dépasse jamais les 25 kilomètres à l'heure et se déplace prudemment. Il ne faudra pourtant pas plus de 15 minutes pour qu'elle parvienne à destination. Comme il n'y a jamais de bouchons sur la route et que les itinéraires sont optimisés en permanence, si les voitures partagées ne roulent pas vite, elles sont pourtant très efficaces.

Vanessa est arrivée au Musée d'histoire. Elle veut visiter une exposition exceptionnelle consacrée aux transports d'autrefois: on y trouve d'anciens feux rouges, des panneaux de signalisation, des îlots de sécurité, des pochoirs de marquage, des radars et des modélisations de passage sous voies et de parkings.

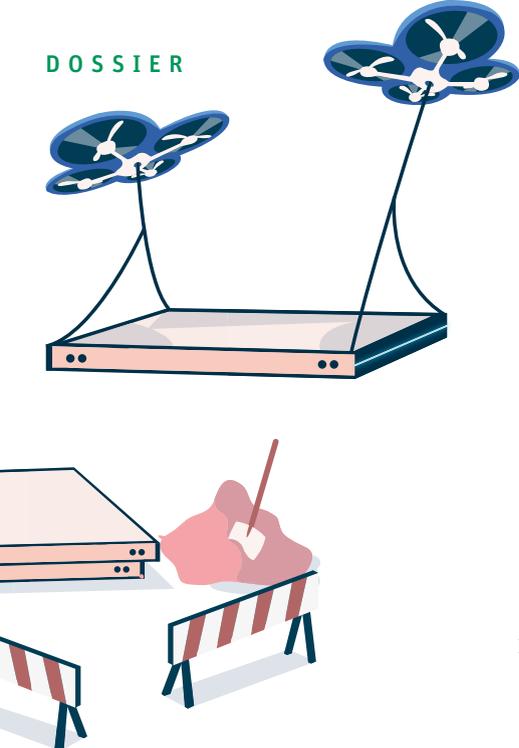
Anette Michel

Anette Michel est responsable du thème de la digitalisation du trafic à l'ATE. Dans sa vie personnelle, elle se déplace de préférence à vélo.

### Trafic et numérisation

Aujourd'hui déjà, les véhicules sont équipés de divers auxiliaires numériques: direction ou freinage assistés, contrôle de trajectoire, assistance au stationnement, etc. Sur l'autoroute, certains véhicules sont techniquement capables de rouler sans chauffeur. Les voitures autonomes n'auront plus besoin de conducteur, seuls des passagers y prendront place. Du fait que le temps passé à bord peut être mis à profit pour d'autres tâches, l'usage de la voiture pourrait devenir plus attrayant et le trafic augmenter. En revanche, la numérisation facilite aussi le partage des véhicules (autopartage, covoiturage). Selon l'évolution de ces possibilités, la mobilité du futur prendra un tour très différent.

Les premiers véhicules automatisés sont déjà en circulation en Suisse. Outre Sion (voir l'article en page 22), l'autorité des transports publics de Schaffhouse, par exemple, exploite un autobus autonome qui circule déjà dans un trafic mixte normal. Ils prévoient également d'électrifier l'ensemble du parc de bus d'ici 2027. Dans son dernier numéro, le Magazine ATE a également parlé d'un projet pilote des transports publics fribourgeois avec une navette automatisée à Marly.



# «Il va falloir mettre la main au porte-monnaie»

Interview: Nelly Jaggi

Une république de taxis performante ou un tapis roulant en guise de route? Quelle direction prendront les transports de demain? Cela dépend de la société à laquelle nous aspirons, affirme Thomas Sauter-Servaes, expert des transports, dans un entretien avec le Magazine ATE.

## Magazine ATE: Thomas Sauter-Servaes, qu'entend-on par la digitalisation des transports?

Thomas Sauter-Servaes: Il s'agit d'une question difficile. La digitalisation me permet de combiner et de juxtaposer différents moyens de transport sous une forme qui n'existait pas auparavant. Nous – les planificateurs et les chercheurs dans le domaine des transports – nourrissons l'espoir que cela permettra de mettre fin au comportement typique et aux habitudes des propriétaires de véhicules.

**«Nous n'avons aucun problème d'infrastructure. Ce qui cloche, c'est le taux d'utilisation des moyens de transport.»**

## En ce qui concerne les comportements en matière de transport, l'habitude est-elle une seconde nature chez les gens?

Sascha Lobo, l'un des précurseurs de la digitalisation, a écrit: «Le confort régit tout.» Une autre question importante est celle de l'automatisation. Ce que nous faisons en ce moment est totalement inefficace. Les véhicules restent inutilisés 95% du temps et, généralement, ils ne transportent qu'une seule personne à la fois. Nous n'avons aucun problème d'infrastructure. Ce qui cloche, c'est le taux d'utilisation des moyens de trans-

port. Créer une république de taxis avec des véhicules autonomes permettrait de mieux tirer parti des capacités.

## À partir de quand faudra-t-il compter avec des véhicules autonomes sur les routes Suisses?

Si j'avais un chiffre, il serait certainement faux. Mais ils feront vraisemblablement leur entrée beaucoup plus rapidement que nous ne l'imaginons. Parallèlement, nous avons un énorme parc automobile qui a mobilisé d'importantes ressources pour sa production. Il y aura une période où les deux types de véhicules vont se chevaucher. Nous devons tenir compte du stock si, en tant qu'urbanistes, nous ne voulons pas être dépassés.

## Pour la conduite automatisée, on envisage souvent un scénario catastrophe avec un nombre drastique-croissant de véhicules privés.

Là est toute la question. Il existe une théorie qui suppose que chacun a son propre véhicule autonome. Il le partage peut-être avec des membres de sa famille, mais il y a de nombreux trajets à vide, car le véhicule fait seulement la navette entre quelques utilisateurs.

## On pourrait, à l'inverse, envisager des transports plus efficaces avec un petit nombre de véhicules partagés?

Il existe également un scénario médian. Nous n'avons plus de véhicules privés et

disposons d'un parc de véhicules. Mais les différents parcs entrent en concurrence. Dans ce dernier scénario, il y a concurrence, mais seulement pour le marché: la ville met au concours l'ensemble du service mobilité automobile pour la zone urbaine et cherche un opérateur de taxis. Dès lors, tout dépend de la manière dont la situation se développe entre ces deux pôles. Et cela dépend fortement de la société à laquelle nous aspirons.

## Lorsque vous dites qu'il est difficile de changer les habitudes des gens, je ne peux malheureusement envisager qu'une seule voie.

Si cet opérateur de taxis est tellement bien que ma propre voiture ne me manque pas, alors je pense qu'il existe néanmoins une chance que nous renoncions aux véhicules privés. Le seul avantage d'avoir sa propre voiture dans le futur est qu'elle permet un stockage mobile: je peux, par exemple, y laisser mes affaires de ski. Si j'ai un parc de véhicules extrêmement bon marché à disposition et que je peux à tout moment avoir recours au modèle dont j'ai besoin, alors cela devient intéressant.

## Vous abordez le cas des villes. Quel avenir peut-on envisager dans les zones rurales?

Je pense que nous allons certainement observer une sorte de scission. En ville, cela sera relativement rapide. À la campagne, on verra plus longtemps des gens au volant de véhicules à combustion.

### Quels leviers l'ATE peut-elle actionner pour éviter le pire des scénarios?

Jusqu'ici, les stratégies d'évitement, de transfert et d'amélioration n'ont pas fonctionné. La technologie des moteurs a été améliorée. À quoi avons-nous eu droit? Davantage de confort et des véhicules de plus grande taille. Le transfert n'a pas fonctionné, nous avons toujours une part très dominante de trafic individuel motorisé. Quant à l'évitement, le résultat n'est pas fructueux non plus, car nous sommes de plus en plus mobiles et générons plus de trafic.

Selon Mobility, renoncer à ma voiture me permet d'économiser 3000 francs par année. Cependant, ces 3000 francs sont à nouveau utilisés à des fins de consommation. Si j'en profite pour me rendre deux fois par an à Bali en avion, les émissions de CO<sub>2</sub> sont encore plus élevées. Les gens vont devoir mettre la main au porte-monnaie. Bien sûr, cela n'a pas la faveur de la population. Mais c'est uniquement en exigeant les coûts réels dont s'acquittent jusqu'ici la nature, la société et nos petits-enfants que les transports de demain pourront plus ou moins étre compatibles avec la vie.

### Mais personne ne se prive de bon cœur...

Si chacun veut être transporté de porte à porte, alors nous avons besoin d'un tapis roulant en guise de route. Seule, même une alliance pleine de bonne volonté ne changera rien. Cela ne fonctionnera pas grâce à un système d'incitation, mais seulement s'il existe des prescriptions rigoureuses. Et pour fonctionner, les prescriptions doivent dans la plupart des cas passer par le porte-monnaie.

### Et on aboutit à une mobilité à deux vitesses...

Et donc à la question sociale: de quel degré de mobilité un individu a-t-il besoin? Est-ce inéquitable, si seule une personne riche peut survoler la région? Les planificateurs des transports ne peuvent résoudre ce type de problème à eux seuls. Dans le domaine de la mobilité, nous devons en premier lieu veiller à ce que l'on paie pour les dommages occasionnés. Et si, par la suite, certaines personnes ne peuvent plus se déplacer, nous devons nous demander ce qui va de travers dans notre système en général. Nous devons offrir de nouvelles possibilités à ceux qui ne peuvent plus s'offrir l'auto-mobilité



dans sa forme actuelle. Nous devons demander aux habitantes et habitants des villes quel est le scénario dans lequel ils souhaitent vivre. La réponse semble évidente: tous veulent une ville verte, silencieuse et sûre. En utilisant les technologies de la même manière, nous aurons la possibilité de développer nos villes dans ce sens. Cela signifie toutefois également que certaines conditions doivent être remplies.

### Il est donc important pour l'ATE d'avoir une idée claire de ce que pourrait être la mobilité de demain?

Oui, et elle doit pointer du doigt le fait que nous disposons actuellement de différentes réponses technologiques qui vont dans ce sens.

### Tout n'est pas entièrement noir. En ce moment, dans les villes, on compte de moins en moins de propriétaires de voitures.

Il s'agit certainement d'une porte d'entrée pour la nouvelle mobilité. Mais toutes les pièces de l'édifice doivent parfaitement interagir pour qu'elles puissent remplacer un véhicule privé sur le plan émotionnel et fonctionnel. Et aujourd'hui encore, la voiture facilite extrêmement la vie.

### Ne devrions-nous pas tous restreindre notre mobilité?

Pour moi, la mobilité signifie générer un espace de possibilités. La mobilité ne doit pas forcément être physique. Réussissons-nous à nous rencontrer dans des espaces virtuels? Ce que nous allons faire du temps ainsi gagné reste bien sûr la grande interrogation. On sortira alors le oldtimer du garage...

### ... pour une virée dans les Alpes?

Exactement. Cette approche systémique est tellement complexe que je trouve dangereux de dire: «Si on tire sur ce fil, telle et telle chose se produit.» Une chose est certaine: il n'y aura pas de réponse simple. ■

© Neilly Jargg



Thomas Sauter-Servaes est directeur de la filière d'études Systèmes de transport de l'Université des sciences appliquées de Zurich (ZHAW) à Winterthour.



Par Camille Marion

# Bienvenue à bord!

Deux navettes électriques circulent dans la vieille ville de Sion depuis 2016. Le projet «SmartShuttle» explore des solutions de mobilité dans des zones spécifiques. Nous nous y sommes rendus pour un test plein d'apprentissages.



© Camille Marion

Grâce aux explications d'Alex, chauffeur de sécurité, le voyage dans la navette autonome est agréable et convivial.

Ma première tentative de test des navettes autonomes de Sion a été peu fructueuse. Arrivée à la gare un lundi d'octobre, j'avais profité du trajet depuis Berne pour me renseigner sur ce projet mis en place par Car postal, en collaboration avec la Ville de Sion, le canton du Valais et l'EPFL. Historique, mise en service, tests, parcours, détails techniques, j'étais parfaitement informée sur les «SmartShuttle» et prête à monter à bord. Un léger détail m'avait pourtant échappé: les navettes ne circulent pas le lundi.

Leçon numéro un: il est essentiel de bien se renseigner avant de partir en re-

portage. Et quoi qu'il arrive sur place, il faut rester positif; ce premier essai m'aura permis de situer l'arrêt où je prendrai la navette quand je reviendrai, un peu plus «smart», dans quelques jours.

## Le chauffeur du véhicule sans chauffeur

La deuxième tentative sera heureusement la bonne. Je rejoins l'arrêt «Gare de Sion» où l'écran m'indique que la navette est sur la Place du Midi, à trois arrêts d'ici. Le temps pour la voiture garée sur sa place de s'en aller. Voyant la petite navette blanche arriver, je sors mon appareil photo. Sa vitesse modérée est parfaite pour l'immortaliser en mouvement, sous tous les angles. J'hésite à me coucher sur la route pour avoir la photo parfaite et, par la même occasion, tester le système de détection d'obstacles. Je me dis d'ailleurs que l'avantage du véhicule autonome, c'est justement l'absence de chauffeur, qui m'aurait certainement considérée avec étonnement.

Leçon numéro deux: il y a toujours un conducteur dans les véhicules sans conducteur. J'ai bien fait de renoncer à jouer les photographes de l'extrême... Je rencontre Alex, chauffeur de sécurité, qui m'explique que la loi impose sa présence à bord. Il s'assure que la navette se déplace sans encombre dans la circulation et, si besoin, lui donne un petit coup de pouce dans les situations qu'elle ne maîtrise pas encore.

## Confort, sécurité et convivialité

La navette dispose de onze places assises et ses grandes fenêtres offrent une vue à 360 degrés sur le parcours. À bord se trouvent déjà deux passagers. L'ambiance est très conviviale et, la raison de ma pré-

sence ayant été expliquée, chacun y va de sa petite anecdote. «Je prends la navette tous les vendredis et c'est toujours un plaisir d'en profiter», explique la passagère. Et son voisin de confirmer: «Si je dois me déplacer en ville, je vérifie toujours sur l'application si la navette est à proximité.»

Alex répond aux questions et agrémente le trajet de détails intéressants. En un quart d'heure nous avons parcouru la boucle d'un kilomètre et demi et tout le monde reste à bord pour un second tour.

La navette rejoint alors le deuxième circuit, qui passe par la vieille ville. Après avoir accueilli deux passagers venus de Soleure, elle enjambe un petit pont et se faufile entre les ruelles de la zone piétonne. Tout le monde retient son souffle lorsqu'un passage très étroit lui fait frôler les murs, puis les conversations reprennent dans un joli mélange d'allemand et de français.

Depuis leur mise en circulation il y a deux ans, les navettes de Sion ont transporté plus de 40 000 passagers. Les habitants de la région ont été nombreux à tester le système, mais ce dernier a également attiré des touristes ainsi que des entreprises intéressées par le projet. Excepté quelques petits incidents sans gravité, l'expérience est concluante. Les navettes électriques et gratuites – en tout cas jusqu'à fin 2019 – offrent une alternative pour circuler dans les zones non desservies par les transports publics conventionnels. ■

### Plus d'informations:

- Informations: [www.carpostal.ch/smartshuttle](http://www.carpostal.ch/smartshuttle)
- Application mobile gratuite: «SmartShuttle»



# Saisir les opportunités

Par Myriam Holzner

La révolution numérique métamorphosera aussi notre mobilité. Des délégués des sections de l'ATE ont débattu des chances et des risques de cette évolution, ainsi que des mesures qui permettront de l'orienter vers davantage de durabilité.

Trois fois par an, les sections de l'ATE et le Secrétariat central s'attellent à définir les positions politiques et les priorités de l'association. Lors de la dernière rencontre, la révolution digitale était à l'ordre du jour. Thomas Sauter-Servaes, chargé de cours en systèmes de transport à la Université des sciences appliquées de Zurich (ZHAW), a présenté un exposé en guise d'introduction au débat (voir l'interview en pages 20 et 21).

L'expert en transports a fait la démonstration probante de la manière dont la révolution digitale a déjà transformé notre quotidien, et continuera de le faire – probablement en s'accéléralant. «L'évolution qu'a connue l'informatique en quelques années est fulgurante comparée à celle des transports», a expliqué Thomas Sauter-Servaes, en prenant pour exemples l'ordinateur, la VW Golf et les trains ICE. «Alors que le passage de la Golf IV à la Golf V s'est traduit par un changement dans la suspension arrière et le design uniquement, dans le même laps de temps, la «Playstation 3», produit de masse par excellence, s'était dotée des performances des meilleurs super-ordinateurs de la planète. À l'inverse, la qualité de service des ICE 1 n'avait, quant à elle, pas progressé d'un iota.»

## Le véhicule autonome en point de mire

Les scénarios d'évolution de la mobilité, du trafic routier et de l'aménagement du territoire sous l'influence de la révolution numérique ne sont pas tous roses (voir en pages 16 à 19) – c'est l'avis que partagent les représentants des sections et Thomas Sauter-Servaes. L'évolution technique – vers la voiture autonome – peut entraîner

une réduction du volume du trafic routier, mais aussi bien son contraire. Tout dépend si l'utilisateur sera prêt à partager des véhicules entièrement autonomes ou si, à l'inverse, pour des raisons de commodité, de symbole de statut social ou d'individualisme, il continuera de privilégier la voiture en propre.

## Un débat passionné

Des voitures autonomes, communiquant entre elles, offrent assurément des possibilités inédites: des systèmes de transports plus performants, économes en espace et en infrastructures routières, un complément idéal aux transports publics en périphérie, plus de sécurité sur la route, davantage de mobilité pour les enfants, les personnes âgées et les personnes avec handicap.

Outre les chances offertes, les débats des délégués ont également mis en évidence les nombreux risques: la perspective de voyager plus agréablement, de pouvoir

## L'ATE présentera ses revendications dans un document de position au printemps 2019.

travailler ou dormir durant les trajets pourrait inciter à se déplacer plus souvent et plus loin encore, aggravant ainsi le phénomène de l'étalement urbain, tout en accroissant le trafic routier. Les cyclistes et piétons «analogiques», imprévisibles par définition, seront une gêne pour les véhicules autonomes – ils risquent d'être marginalisés davantage encore.



Les représentants des sections évoquent les opportunités et les risques – cela servira de base à l'élaboration du document de position sur la numérisation.

## Position claire de l'ATE

Pour les participants à la rencontre, il était évident qu'une législation adaptée s'impose d'urgence. C'est de cette façon uniquement que nous parviendrons à saisir les chances et à minimiser les risques.

Ce prochains mois, l'ATE continuera de se préoccuper de cette question, afin d'être en mesure de faire connaître ses revendications au sujet de la conduite autonome et semi-autonome via un document de fond. L'objectif de l'ATE reste clair: seuls des transports ménageant les ressources sont compatibles avec la protection de l'environnement et du climat et sont susceptibles de restituer la qualité de vie cédée à l'automobile. ■

Myriam Holzner est responsable Communication et Sensibilisation à l'ATE. Elle s'intéresse beaucoup à la numérisation et à ses effets dans tous les domaines de la vie.

## Voyages fantastiques dans l'espace

Faites une sortie dans l'espace dont même les astronautes ne peuvent que rêver! Volez dans les anneaux de Saturne, posez-vous sur Mars ou sur la lune et admirez le ciel nocturne du moment, avec des explications en direct. Du 2 décembre au 6 janvier 2019, le Planétarium raconte aussi l'histoire de Noël sur sa couple: un point fort de l'avent pour toute la famille.

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** 20% de réduction sur les entrées adultes, enfants, étudiant(e)s ou apprenti(e)s au Musée des transports à Lucerne.

**Commande:** les billets sont disponibles dans la boutique en ligne [www.verkehrshaus.ch](http://www.verkehrshaus.ch) avec le code promotionnel VCS1819. Offre valable jusqu'au 6 janvier 2019 (y compris).



## Artisanat et bois suisses

Décue par un gadget en plastique, Michèle Schneeberger a réinventé – sous l'étiquette [holzloeffel.ch](http://holzloeffel.ch) – un ustensile bien connu: le chausse-pied. Ces spatules en bois écologiques, locales et durables sont uniques, soigneusement confectionnées à la main dans un petit atelier de menuiserie en Suisse centrale. L'élégant chausse-pied existe en deux modèles. L'Original, long de 50 centimètres, est bien pratique: il permet d'enfiler ses chaussures confortablement, presque sans se pencher. Le modèle Shorty, court et léger, a été conçu pour se glisser dans votre sac à main ou vos bagages. Les chausse-pieds en bois sont livrés non emballés, avec seulement une lanière en cuir... et pas de plastique.



**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** les chausse-pieds en bois Original et Shorty en cerisier ou en noyer sont proposés avec 15% de réduction, pour Fr. 75.65 au lieu de Fr. 89.– et Fr. 50.15 au lieu de Fr. 59.–. Offre valable jusqu'au 16 décembre 2018 ou jusqu'à épuisement des stocks.

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

## L'Indicateur 2019 est disponible



**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** Commandez votre exemplaire de l'Indicateur et recevez-le chez vous. Pour cela, envoyez-nous la carte de la page de couverture ou passez commande sur [www.ate.ch/indicateur](http://www.ate.ch/indicateur), par courriel à [indicateur@ate.ch](mailto:indicateur@ate.ch) ou par tél. au 031 328 58 58. Le prix est de Fr. 19.80, plus frais d'envoi de Fr. 6.90.

Le changement d'horaire aura lieu le 9 décembre 2018. Commandez dès maintenant l'Indicateur 2019, qui contient aussi les modifications d'horaire sur l'axe nord-sud pendant les travaux de construction sur le tronçon Zoug – Arth-Goldau (informations en page 4). Les tableaux-horaires imprimés montrent clairement toutes les liaisons ferroviaires, maritimes et

à câble des transports publics suisses. Vous pourrez ainsi planifier facilement vos trajets. Après le grand succès de la nouvelle version, l'an dernier, l'Indicateur 2019 sera de nouveau édité par l'ATE, la CITraP et Pro Bahn Suisse, en quantité limitée. Les membres peuvent commander leur Indicateur à l'ATE et le recevoir à domicile, contre facture.



## Calendrier de lutte suisse

Le photographe Rolf Eicher a immortalisé les moments les plus spectaculaires de la saison de lutte. Le calendrier de lutte suisse résume l'année écoulée en 61 photos, prises dans toutes les régions du pays. Revivez cette culture populaire et festive purement helvétique! Admirez des duels épiques, des défaites amères et de douces victoires! Par votre achat, vous soutiendrez également la relève: pour chaque calendrier vendu, cinq francs sont reversés au fonds d'aide et à la caisse de secours de l'Association fédérale de lutte suisse.

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** vous recevrez le calendrier de lutte suisse 2019 au prix spécial de Fr. 20.-, plus frais d'envoi de Fr. 9.-. Offre valable jusqu'à épuisement des stocks.

**Commande:** sur [www.bonus-ate.ch](http://www.bonus-ate.ch)



## Bikefinder: 1 an offert

On vous a dérobé votre vélo, ou vous ne savez plus où vous l'avez laissé? Bikefinder vous aidera à le retrouver. En collaboration avec son partenaire Suisse Vélo, l'ATE offre 1 an de service Bikefinder à tous ses membres. Le service peut ensuite être prolongé de cinq ans pour 15 francs seulement. Avec Bikefinder PLUS, votre vélo ou vélo électrique sera également assuré contre le vol et les dommages, alors que Bikefinder PLUS & Assistance inclut en outre le dépannage. Informations et prix des prestations complémentaires sur [www.ate.ch/bikefinder](http://www.ate.ch/bikefinder) ou par téléphone au 031 328 58 12.

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** un an de service gratuit, prolongation de 5 ans pour Fr. 15.-.

**Commande:** sur [www.ate.ch/bikefinder](http://www.ate.ch/bikefinder). Vous recevrez par courrier postal une vignette «Suisse Vélo ID» avec le code qui vous permettra de vous inscrire sur [www.suisse-velo.ch](http://www.suisse-velo.ch).

## Des sacs spacieux

Les sacs à dos Giga et Gigant de Deuter sont conçus pour les pendulaires qui aiment que leur quotidien soit bien organisé. Avec son espace de rangement pratique, le sac à dos est idéal pour aller à l'école, à l'université ou au travail. Spacieux, il permet de ranger classeurs, ordinateur portable, livres et cahiers dans ses compartiments. Le système dorsal Airstripes assure la bonne ventilation du dos et les bretelles ergonomiques garantissent un portage très confortable.

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** le sac à dos Deuter Giga (28 litres) en coloris midnight-lion vous est proposé à Fr. 75.65 au lieu de Fr. 89.-. Le sac à dos Deuter Gigant (32 litres) en coloris blueline check vous est proposé à Fr. 92.65 au lieu de Fr. 109.-.

Dans la limite des stocks disponibles.

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

**Jusqu'au 16 décembre 2018, les membres de l'ATE bénéficient de 15% de réduction sur tout l'assortiment de la boutique ATE.**





© mad

## Parcourir Braunwald en calèche

Été comme hiver, Braunwald vous fait vivre des moments d'exception. De nombreuses activités vous y attendent! Dévaliez la célèbre piste de luge ou profitez en famille du domaine skiable du pays de Glaris. Dans Braunwald, localité sans voitures, promenez-vous en calèche entre les fermes de style typiquement glaronnais et les beaux chalets, dans un majestueux décor de montagne. Plus d'informations sur [www.braunwald.ch](http://www.braunwald.ch).

**+** **Avantage pour les membres de l'ATE:** vous bénéficiez d'une réduction de 20% sur les promenades en calèche d'une demi-heure ou d'une heure. Offre valable jusqu'au 31 mars 2019.

**Commande:** inscription par courriel à [info@braunwald.ch](mailto:info@braunwald.ch) ou directement sur place, si vous vous décidez au dernier moment.

### Ne manquez pas nos autres offres!

De nombreuses offres sont valables toute l'année, par exemple les livres de randonnées, les réductions pour les voyages, les transports, etc. Rendez-vous sur [www.bonus-ate.ch](http://www.bonus-ate.ch).

## Hotelcard – Offre de Noël 2 pour 1

Pourquoi faire plaisir uniquement à ses proches alors que l'on peut aussi satisfaire un souhait personnel par la même occasion? Offrez-vous l'Hotelcard et séjournez dans plus de 650 hôtels exceptionnels dans les plus belles régions de Suisse et des pays voisins avec jusqu'à 50 % de réduction.



© mad

**+** **Avantage pour les membres de l'ATE:** en tant que lecteur ATE, profitez en exclusivité de notre promotion de Noël 2 pour 1: commandez avant le 20.12.2018 votre Hotelcard personnelle au prix préférentiel de Fr. 69.- au lieu de Fr. 99.-! Vous bénéficierez en plus gratuitement d'un bon cadeau d'une valeur de Fr. 99.- à offrir.

**Commande:** sur [www.hotelcard.ch/ate-xmas18](http://www.hotelcard.ch/ate-xmas18) ou par téléphone au 0800 083 083 (code de réduction ate-xmas18)

### Vous ne connaissez pas votre numéro de membre ou vous ne trouvez pas votre carte de membre?

Notre service clientèle est à votre disposition. Il vous renseigne volontiers au 031 328 58 58 ou via [ate@ate.ch](mailto:ate@ate.ch).

**VACANCES À L'ÉTRANGER**

**Camargue, au bord de la mer:** Le Grau du Roi, appartement de 4 pièces très bien situé, 76 m<sup>2</sup>, bien agencé, 2e étage. À 150 m des restaurants, du centre-ville et du port de pêche. 2 salles de bain, 2 chambres, 2 terrasses. 7 lits, toutes les chambres avec vue sur la mer. Garage, ascenseur, wifi rapide, téléphone fixe. Adapté aux enfants. Tél. 079 419 93 11, www.negresco-camargue.ch christoph@bluewin.ch

**Lac Majeur, Italie: Maccagno al Lago Maggiore, maison vac. 5 pers.** Soleil, splendide jardin avec accès lac, terrasse côté lac, baignades, surf, voile, rando, magnifique vue sur le lac et les châteaux de Cannero. En train (arrêt Maccagno) ou en voiture, 2 place parking privé. Informations: Tél. 041 310 12 22 ou www.casa-al-lago-maggiore.ch

**Cinque Terre, Manarola;** à 50 m de la côte, maison 4 pièces pittoresque, terrasse, 6 lits, dès Fr. 1040.- /semaine, Tél. 052 242 62 30 www.manarola.ch

**Toscane:** jolie maison de campagne bien entretenue, jusqu'à 10 pers., nature, calme, randonnée, culture, à 30 minutes de la mer. www.prata-suvereto Tel. 079 356 83 66

**Paros (GR): terrain à bâtir** (2x6000m<sup>2</sup>), vue imprenable à la mer (2 km). Belles criques, surf, plongée. mar\_kex@hotmail.com / Mobile: +30 69422 94441. Images sur: http://bit.ly/parosbauland

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

**Côte d'Azur - La Croix Valmer** 600 m de la mer, maison à 8 lits, grand jardin, cheminée, desserte TP. kkmarti@bluewin.ch, Tél. 079 514 69 57

**Île de Hvar (Croatie),** maison pour 2 à 8 personnes. Endroit calme avec vue somptueuse, Tél. 061 302 34 48, www.plavisan.com

**Très belle chambre d'hôtes** (avec ou sans cuisine) ou **grand appartement**, piscine, dans cadre paradisiaque, mas isolé, silence, nature intacte, vue. A la Porte de la Provence, proche Ardèche/Cèze, Uzès, Avignon, Nîmes etc. www.lapourcaresse.fr, Tél. 0033 466 55 83 82 / 0033 611 95 31 33

**Entre Cèze et Ardèche (sud France),** grd mas familial (6ch/12lits), vue charme, piscine www.mitchoules.fr

**LOGEMENT**

**6½-Pièce maison à vendre Courtételle/JU.** Terrain 1345m<sup>2</sup>, surf habitable 208m<sup>2</sup>. Cuisine, sur grande espace séjour-cuisine sol Solnhofen, 2 sdb+WC séparé. Chauffage sol s/géothermie Cheminée. Caves garage, 2 pl parc. Jardin distinction PRO NATURA murs pierres seches, étang, potager Situation calme, au bord zone agric prox. gare bus poste bq 500m. Prix, date s/dem, R.Olgiati 079 350 5532 olreto@bluewin.ch

**VACANCES EN SUISSE**

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

**Lenk:** App. vac. 5½- et 2½-pces. (voir sous www.chaletambueggli.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

**Déconnectez-vous !** Logement 2.5 pce entre lac et montagne, sans électro-smog. Tél. 032 751 69 93

**Magazine ATE 2019**  
**Plan de parution**

Édition	Délai de remise	Date de parution
1/2019	04.02.2019	07.03.2019
2/2019	25.03.2019	25.04.2019
3/2019	13.05.2019	13.06.2019
4/2019	19.08.2019	19.09.2019
5/2019	07.10.2019	07.11.2019

**40 ans ATE**  
**Édition 2/2019!**

**Informations:** Magazine ATE, Annonces Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne  
Tél. 031 328 58 38, annonces@ate.ch

**Petite annonces online:** www.ate.ch/membres/services/annonces-publicitaires/insérer/



« Quand je me sens désemparée... »

... le crissement de la neige sous mes pieds m'apaise. »

Un conseil d'Isabelle P., malentendante-malvoyante

**Les personnes aveugles vous aident volontiers quand elles le peuvent. Merci de les aider vous aussi.**

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

**UCBAVEUGLES**  
Union centrale suisse pour le bien des aveugles



SPINAS CIVIL VOICES



## Un vélo cargo électrique en location dans le canton du Jura



© ATE Jura

Le vélo cargo électrique de l'ATE Jura en location à la vélostation de Delémont.

Un vélo cargo électrique est en location à la vélostation de Delémont. Il a été acheté par la section jurassienne de l'ATE avec le soutien financier de l'ATE Suisse. Les SID (services industriels de Delémont) sont aussi partenaires du projet, encourageant ainsi l'électromobilité. Delémont est labellisée Cité de l'énergie depuis 1999 et possède depuis 2008 la mention European Energy Award Gold.

### Réservez, louez, pédalez!

Caritas Jura, qui gère la vélostation, est un précieux partenaire du projet. Le vélo est hébergé à la vélostation, où les collaborateurs de Caritas l'entretiennent et le mettent à disposition du public. On peut le louer équipé d'un bac pour le transport de matériel ou d'un siège pour transporter deux enfants. On peut aussi couvrir le bac ou les sièges d'enfants avec une élégante canopée

«vitrée», pour les protéger de la pluie ou du soleil. Ce vélo, fabriqué en Bourgogne, par le spécialiste français du vélo cargo, est équipé avec des accessoires de grande qualité.

Le vélo peut être pris à la vélostation à partir de 8h30 le matin ou de 13h30 l'après-midi. Il doit être rendu en fin de matinée pour une réservation d'une demi-journée et le soir même lorsqu'il est loué à la journée ou pour l'après-midi. Pour les abonnés à la vélostation, les heures de prise en charge du vélo et de sa restitution seront directement discutées avec le responsable de la vélostation. La location a été fixée à 20 francs pour la demi-journée et 30 francs pour la journée.

Pour réserver le vélo cargo électrique, il faut appeler soit la vélostation de Delémont au 0800 644 644, soit le secrétaire politique de l'ATE Jura au 078 404 59 94.

## Ouverture de la ligne Delle-Belfort, inauguration le 6 décembre et mise en service le 9 décembre

Les autorités des deux pays se retrouveront le 6 décembre pour l'inauguration. La journée du 8 décembre sera consacrée à la découverte gratuite de cette ligne par la population, avant la mise en service le 9 décembre qui per-

mettra de relier Bienne et le Jura au réseau TGV français. Sept TGV quotidiens pour Paris seront accessibles depuis la Suisse, dont au moins cinq sans changement à Delle. Le trajet pour Paris sera de 3h15 depuis Porren-

truy et de 3h45 depuis Delémont. Il sera possible d'arriver à Paris vers 8h30 et d'en repartir vers 19h30 durant les jours ouvrables et même à 20h30 le dimanche.

Jean-Arsène Jossen

Secrétaire politique de l'ATE Jura

### Contact

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

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

JU: [info@ate-ju.ch](mailto:info@ate-ju.ch)  
Tél. 078 404 59 94

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

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

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

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

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

## L'agglomération lausannoise est le terrain de jeu de l'OFROU

Vaud



En 2018, l'OFROU a mis, et va encore, mettre à l'enquête publique quatre projets d'extension autoroutière, sans compter ceux qui devraient encore suivre d'ici 2020. L'ensemble de ces projets vise à augmenter massivement la capacité autoroutière de l'agglomération. L'ATE Vaud dénonce une catastrophe programmée pour toute la région.

Il faut savoir décoder le vocabulaire de l'OFROU: «assainissement», «goulets», «nouvelles jonctions», «éclatement de jonctions», «BAU», etc. Tous ces termes d'ingénieurs ne signifient rien d'autre qu'une augmentation massive de la capacité de l'autoroute autour de Lausanne.

La liste des projets donne le vertige:

- élargissement du tronçon entre Belmont-sur-Lausanne et Vennes;

- assainissement du tronçon Lutry-Chexbres (mais sans aucune mesure d'assainissement du bruit);
- élargissement du tronçon Cossonay-Villars-Sainte-Croix;
- doublement de la jonction à la Blécherette (nouvelle jonction en plus de l'existante);
- l'accroissement de la capacité à Crissier (aménagement de pas moins de dix voies de circulation!);
- nouvelle jonction à Ecublens (nouvelle entrée-sortie);
- nouvelle jonction à Chavannes-près-Renens (nouvelle entrée-sortie);
- «amélioration» de la jonction de Malley (augmentation de la capacité);
- nouveau contournement autoroutier de Morges, qui vient s'ajouter (et non rempla-

cer!) à l'actuel tronçon autoroutier en traversée de Morges.

### Désagréments en ville

Tous ces projets visent à accroître le trafic sur l'autoroute et à augmenter la capacité des sorties vers la ville – et donc des entrées dans celle-ci. Cela a pour conséquence une augmentation massive du trafic en ville. Et comme les communes ont des projets de limitation du trafic dans leur hyper-centre, ces milliers de voitures supplémentaires n'auront d'autre choix que d'engorger les quartiers d'habitation: plus de trafic automobile dans les quartiers signifie plus de bruit, plus de pollution de l'air (alors que les valeurs en la matière sont toutes dépassées!) et donc de maladies pulmonaires et cardiaques, moins de sécurité pour les piétons et les cyclistes, mais aussi pour les enfants sur le chemin

de l'école. Bref, le contraire de ce que les habitants réclament.

En conclusion, l'Office fédéral des routes, par cette disproportion des projets, met en danger toute la politique de tranquillisation des communes et du canton. Aujourd'hui, sur 100 personnes se rendant à Lausanne depuis le nord, 93 le font en voiture via l'autoroute (elles sont 70 sur 100 en provenance de l'est, 67 depuis l'ouest).

### Vers de vraies solutions

Courir derrière l'explosion de la mobilité individuelle en élargissant les routes s'apparente à l'âne suivant la carotte suspendue à son museau. Seul le développement des transports publics – et notamment au sein, et entre le nord et l'ouest, de l'agglomération – ainsi qu'un aménagement éclairé du territoire sont les garants de la sauvegarde des atouts de toute la région. L'ATE s'est opposée et continuera à s'opposer à ces projets absurdes.

Valérie Schwaar  
Secrétaire générale ATE Vaud



© Gregory F. Maxwell



Genève

## Succès pour la Marche Climat

Plusieurs milliers de personnes ont défilé le 13 octobre dernier pour la quatrième Marche Climat à Genève. La température estivale (25 degrés un 13 octobre) ne pouvait qu'illustrer l'urgence clima-

tique et la nécessité d'agir. Vingt organisations, dont l'ATE, ont appelé la population genevoise à descendre dans les rues pour exprimer leurs craintes après la publication du rapport du GIEC qui

enjoint à des mesures rapides si nous voulons contenir le réchauffement planétaire à 1.5°C. Un appel entendu vu que 10 fois plus de personnes étaient présentes qu'à l'édition 2017. Un véritable suc-

cès qui montre qu'une mobilisation populaire s'organise sur ces questions climatiques.

### À pied et à vélo

L'ATE était partie prenante de cette manifestation, non seulement en défilant à pied avec notre banderole, mais également avec le nouveau vélo Christiania acheté par le Bureau Conseil de l'ATE et Genève-roule. Le concept? Ce vélo électrique qui peut transporter deux personnes dans des conditions optimales est conduit à l'arrière par un cycliste, qui durant la balade peut discuter avec ses passagers. Il a permis notamment à des seniors de participer à cette manifestation en prenant place à l'avant du vélo. Une façon sympathique que tout le monde puisse manifester et... se balader!

Rendez-vous est déjà pris en 2019 pour la prochaine Marche Climat en espérant que, d'ici là, des progrès significatifs auront été faits pour la protection de notre belle planète.

Alice Genoud,  
ATE Genève



© Jean Berthet, ATE Genève

La section genevoise de l'ATE était bien représentée lors de l'événement du 13 octobre.



Fribourg

## Un parking de liaison surdimensionné

L'ATE a fait opposition au permis de construire du parking de liaison entre Manor et Fribourg Centre, prévoyant la construction de 300 places de stationnement supplémentaires. En préambule, il est important de préciser que les deux centres commerciaux sont situés au centre de Fribourg, à proximité immédiate de la gare CFF ainsi que de la gare routière des TPF, où convergent l'ensemble des lignes régionales et urbaines.

Malgré la meilleure desserte en transports publics du canton de Fribourg, le projet prévoit la création d'un nombre important de places de stationnement supplémentaires, que la construction de logements ou de surfaces commerciales ne justifie pas. Et ce n'est pas en facilitant l'accessibilité en voiture individuelle que l'on promeut les transports publics, dans une ville comme Fribourg, régulièrement congestionnée et détenant encore l'un

des taux de motorisation les plus élevés de Suisse.

### Évaluer les besoins

En plus de sa volonté de promouvoir les transports publics et d'assurer la fluidité du trafic dans le centre-ville, en évitant d'y attirer de nouveaux automobilistes, l'ATE souhaite rendre aux piétons et à la nature des espaces au cœur de la ville. Comme, selon nous, les places de stationnement sont plus adéquates en souterrain

qu'en surface, l'ATE mentionne clairement dans son opposition qu'elle est prête à entrer en matière sur la construction du parking de liaison, dont la nécessité est avérée en raison de la fermeture annoncée de l'Avenue de la Gare au trafic individuel motorisé, qui rendra inaccessibles les parkings existants aux automobiles venant de Marly ou Villars-sur-Glâne. Ainsi, nous avons décidé de faire dépendre la levée de notre opposition de



© Claudius Leopold

La section fribourgeoise de l'ATE souhaite redonner sa place à la nature et à la mobilité douce.

mesures compensatoires: les promoteurs, en collaboration avec la Ville de Fribourg, doivent impérativement analyser les besoins en stationnement sur l'ensemble du secteur. Une fois les besoins connus, la Ville de Fribourg doit assurer que toutes les places surnuméraires seront libérées en surface et rendues à la mobilité douce ou converties en zones de détente.

### Vision progressiste

Pour l'ATE, laisser se réaliser une situation aussi absurde n'est tout simplement pas envisageable. Nous défendons une vision d'avenir de la mobilité. Créer des places de stationne-

ment au cœur d'une ville, ce n'est pas l'avenir. Ça l'est encore moins lorsque l'on sait à quel point Fribourg doit faire un effort dans ce domaine. Nous sommes certains que, comme nous le souhaitons, promoteurs et autorités sauront négocier une solution qui conviendra à tous et qui, en définitive, sera positive pour l'ensemble des habitants et usagers de ces quartiers. Ainsi, contrairement à ce qu'affirment certains, l'ATE ne retardera pas indéfiniment ce projet. Elle ne cherche qu'à l'améliorer, en défendant une vision progressiste de l'aménagement urbain.

Savio Michellod  
Président ATE Fribourg

## GRUPE RÉGIONAL BIENNE

### Bienne reste debout!



Berne

«Biel bleibt laut! Bienne reste debout!» Telle était la devise d'une manifestation contre le projet de construction de l'embran-

chement ouest de l'autoroute A5 à Bienne, le 3 novembre dernier. Par un superbe temps d'automne, environ 5000 personnes,

jeunes et moins jeunes, se sont rassemblées pour protester pacifiquement. La marche colorée a souligné la vive opposition à cet

aménagement insensé et surdimensionné dans la structure de la ville.

### Nombreuses réactions

Le projet d'embranchement autoroutier (dont nous avons déjà parlé dans des éditions précédentes) est le principal sujet de discussion à Bienne depuis des mois. Des lettres à la rédaction paraissent presque quotidiennement dans les journaux régionaux, pour soutenir ou s'opposer au projet. La frustration est importante face à l'approche unilatérale du canton et de la Confédération. Il n'est donc pas surprenant qu'environ un an après la première grande manifestation contre l'axe Ouest, de nombreuses personnes aient à nouveau manifesté leur mécontentement et leur résistance contre le projet prévu.

Martin Keller  
Groupe régional Bienne



© Stefan Hofmann/photostudio.ph7

Intense mobilisation en ville de Bienne contre le projet autoroutier.



Le lac de Bled et son île;  
un décor magique.

# Entre mer et montagnes: la Slovénie

Par Camille Marion

À quelques heures de train de la Suisse, la Slovénie accueille le voyageur dans un décor verdoyant. De la petite capitale on file vers les côtes de l'Adriatique ou vers les montagnes du nord. Où que l'on aille, l'émerveillement est au rendez-vous.



© Jost Garbar

**L**a Slovénie est une destination verte par excellence. Plus de 60% de son territoire est recouvert de forêts et la nature – intacte – est omniprésente. L'office du tourisme et les autorités s'engagent pour faire connaître le pays tout en promouvant la durabilité. Depuis 2016, le label «Slovenia Green» souligne l'engagement des acteurs de la branche pour la protection de l'environnement et le respect des écosystèmes.

Depuis Zurich, le train de nuit roule vers l'est. Son bringuebatement berce les passagers qui se réveilleront à Ljubljana au petit matin. La capitale slovène est un excellent point de départ pour visiter le pays. À une centaine de kilomètres de la ville se trouvent les côtes de l'Adriatique, à l'ouest, et la ville de Maribor à l'est. Entre baignade, nature, histoire et viticulture, la Slovénie offre une expérience authentique.

### Amour et verdure

La légende raconte que Ljubljana aurait été fondée par le héros grec Jason et ses Argonautes, alors qu'ils rentraient de leur quête de la Toison d'Or. Non loin de Ljubljana, dans un marais, Jason aurait vaincu un monstre ressemblant à un dragon. L'animal est aujourd'hui le symbole de la ville et figure sur son blason. L'origine du nom de la ville n'est pas claire, mais la plus jolie version envoie au mot slave Luba qui donne la traduction française de «ville aimée».

Ljubljana compte un peu moins de 300 000 habitants et son centre est entièrement piéton depuis de nombreuses années. La ville est reconnue pour sa qualité de vie et ses nombreux espaces verts. En 2016, elle s'est d'ailleurs vu décerner le titre de Capitale verte de l'Europe. On y découvre une architecture colorée qui mélange les styles baroque, néo-classique et art-nouveau.

La rivière Ljubljanica traverse la capitale et dessine un chemin vert bleu bordé d'arbres. Une vingtaine de ponts enjambent son cours tranquille. Les deux plus connus sont probablement Zmajski most (le pont des Dragons, surplombé de quatre statues de l'animal symbole de la ville) et le triple pont Tromostovje. Ce dernier relie le centre à la vieille ville et se trouve aux abords de la place centrale de Ljubljana. On y admire notamment la façade éclatante de l'église franciscaine.

Au cœur de la ville se dresse une colline hérissée d'arbres, au sommet de laquelle trône le château de Ljubljana. On monte à pied ou avec le funiculaire. L'édifice date vraisemblablement du 12<sup>e</sup> siècle et a vu se succéder plusieurs propriétaires. Au début du siècle passé, la ville l'a racheté et a entrepris de le rénover à partir des années 60. Les travaux ont duré 30 ans. Aujourd'hui, le cadre est très joli mais plutôt moderne; les

amateurs de vieilles pierres risquent d'être déçus. On peut y visiter le musée historique slovène et monter au sommet de la tour pour un joli coup d'œil sur la ville.

### Brise salée

Depuis Ljubljana, le train file vers l'ouest jusqu'à Koper. Située sur les côtes de la mer Adriatique, la ville et son grand port commercial jouent un rôle stratégique pour la Slovénie. Trieste n'est qu'à une dizaine de kilomètres et l'influence de l'Italie parfume les ruelles piétonnes, la cuisine et l'ambiance de Koper. On se balade volontiers à pied dans son centre historique, sur la grande place médiévale ou le long de la promenade du port.

Pour se baigner, on préférera le charme authentique de Piran. Après avoir traversé les stations balnéaires qui bordent la cité, on atteint la vieille ville tout à l'ouest du pays. Serrées les unes contre les autres, les maisons aux toits orangés s'étendent jusqu'à la pointe de la presqu'île. La place centrale est flanquée de terrasses. En son centre trône la statue de Giuseppe Tartini, violoniste et compositeur originaire de Piran. Les étroites ruelles mènent au sommet des remparts, d'où l'on distingue l'Italie et la Croatie, distantes de quelques kilomètres seulement.

### Chevaux, grotte et château

Entre Ljubljana et la côte, la campagne slovène offre plusieurs jolies étapes accessibles en bus ou en train. Les amateurs de chevaux ne manqueront pas de se rendre à Lipica pour découvrir le plus vieux haras du monde. Le décor luxuriant dans lequel se succèdent terrains de golf et prairies verdoyantes est accolé à la frontière italienne. Une longue promenade encadrée d'une clôture immaculée conduit au haras de Lipica. C'est d'ici que sont

© Camille Maridon



Les chevaux lipizzans, que l'on admire notamment à la prestigieuse école espagnole de Vienne, sont originaires de Slovénie.

Vos biens ménagers  
sont-ils  
bien assurés?



## Cambriolage – quelle expérience détestable!

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

Accédez immédiatement à nos services:

- par tél. au 031 328 58 22 ou
- par internet à l'adresse [www.ate.ch/menage](http://www.ate.ch/menage) et [www.ate.ch/responsabilite](http://www.ate.ch/responsabilite)

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

originaires les chevaux lipizzans, connus pour leur noble robe blanche. On visite les écuries et on admire l'entraînement des bêtes en profitant du cadre apaisant de cet endroit.

Un peu plus au nord, un arrêt à Postojna permet de visiter la grotte du même nom. L'immense cavité s'étend sur près de 25 kilomètres et forme un fascinant dédale de galeries. Il aura fallu des millions d'années pour que s'érige ce véritable palace souterrain. Le petit train, mis en place à la fin du 19<sup>e</sup> siècle déjà, emporte chaque année des milliers de visiteurs dans les entrailles de la plus célèbre grotte de Slovénie.

À quelques kilomètres de Postojna se trouve le château de Predjama. Son nom signifie littéralement «devant la grotte» en slovène et souligne la spécificité de l'édifice; le bâtiment majestueux est encastré dans une haute falaise et son intérieur est directement taillé dans la roche. Construit au Moyen-Âge, il fut le refuge d'Erasmus, le chevalier rebelle. Il y survécut à un an de siège grâce aux galeries secrètes qui grimpaient dans la muraille à l'arrière de la forteresse et lui permettaient de s'approvisionner.

### Les sommets du parc national

La Slovénie est un pays de montagnes. Les Alpes juliennes s'érigent dans le nord du pays, pour le plaisir des amateurs de ski et de randonnée. Le plus haut sommet, le Triglav, culmine à 2800 mètres d'altitude et se trouve dans le parc national du même nom, à proximité de l'Italie et de l'Autriche. Véritable emblème de la Slovénie, il figure sur son drapeau.

Au pied des montagnes, on visite la jolie ville de Bled. Au centre de son petit lac, la seule île de Slovénie offre un décor magique, quelle que soit la saison. On se balade sur les rives avant d'embarquer dans une pletna,

Parfum de bord de mer dans la vieille ville de Piran, au bord de l'Adriatique.



© Ubald Trnkoczy

## Informations

**Transports:** Le réseau de train et de bus est relativement bien développé dans le pays, surtout autour des attractions touristiques.

On peut également profiter du covoiturage pour voyager à petit prix et rencontrer des Slovènes (utiliser la plateforme [www.prevoz.org](http://www.prevoz.org) – seulement en slovène, mais accessible). Le vélo est une excellente option, car de nombreuses pistes cyclables sillonnent le pays.

**Hébergement:** Pour une expérience authentique à la campagne, opter pour l'hébergement chez l'habitant. L'occasion de séjourner dans l'une des nombreuses fermes écologiques pour découvrir les activités (l'apiculture est notamment très développée) et goûter aux produits locaux. À Ljubljana ou à Maribor, le choix d'hôtels est très vaste.

la gondole traditionnelle, qui nous conduit sur l'île pour visiter son église. À Bled, le tourisme se développe à grande vitesse et le réseau de bus permet de rejoindre aisément les principales attractions de la région, voire du pays. On profite de la nature environnante lors d'une randonnée dans le parc national ou d'une promenade à la découverte des gorges rafraîchissantes et des villages authentiques.

### Viticulture et balade

Tout au bout de la chaîne montagneuse se trouve Maribor, la deuxième ville de Slovénie. Son centre, peu étendu, se visite volontiers à pied. Le long de la Drava, on admire le plus vieux cep du monde. Il aurait plus de 440 ans. En sécurité derrière une clôture, le pied de vigne rampe contre la paroi de la maison du vin, qui retrace son histoire. Il livre quelques bouteilles par année, réservées aux très grandes occasions.

Dans la partie orientale du pays, le paysage vallonné est recouvert de verdure. À vélo, on parcourt les collines sur lesquelles

Centre: Au pied des montagnes se trouve la pittoresque ville de Maribor. / Bas: Voyage dans les entrailles de la grotte de Postojna.



pousse la vigne. Les sommets plus escarpés accueillent les skieurs ou les randonneurs, selon la saison. ■

Le château domine Ljubljana, petite capitale colorée et animée.



© Jacob Righlin



© Camille Marion



© Iztok Medja, Postojnska jama



## SKI + BIEN-ÊTRE INCLUS

Notre offre spéciale dès CHF 125 p.p.:

- Nuitée dans une chambre spacieuse avec buffet de petit-déjeuner riche
- Utilisation espace bien-être (800 m<sup>2</sup>) avec piscine thermale, sauna, hammam.
- forfait ski journalière pour l'Aletsch Arena avec 104 km de pistes de ski

[www.salina.maris.ch/skier](http://www.salina.maris.ch/skier)



## ALETSCH ARENA · VALAIS



## RAQUETTE GUIDÉE + PENSION COMPLÈTE

Notre offre spéciale dès CHF 750 p.p.:

- 5 nuitées dans une chambre spacieuse avec la demi-pension et picnic
- Utilisation espace bien-être (800 m<sup>2</sup>) avec piscine thermale, sauna, hammam.
- 5 randonnées en raquettes guidées inclus toutes les transport

[www.salina.maris.ch/www-fr](http://www.salina.maris.ch/www-fr)

Hôtel des bains Salina Maris - Wellness & Vintage, 3983 Breiten • 027 928 42 42 • [www.salina.maris.ch](http://www.salina.maris.ch) • [info@salina.maris.ch](mailto:info@salina.maris.ch)

SPINAS CIVIL VOICES

**Je n'avais pas le droit de vote.**  
Jannomukhi, la grand-mère

**Je peux voter.**  
Rita, la mère

**Je fais entendre ma voix à la radio.**  
Tuli, la fille, 13 ans. Bangladesh

Participer aux décisions, influencer l'avenir, saisir sa chance.  
Des femmes changent leur vie avec le soutien d'Helvetas.  
Vous pouvez y contribuer: [helvetas.org](http://helvetas.org)

**HELVETAS**  
Partenaire de vrais changements

# Sur les pistes en transports publics

Par Camille Marion

Cet hiver, on troque les embouteillages pour la quiétude du train. Les pistes sont facilement accessibles en transports publics, et cela présente de nombreux avantages – pour le skieur comme pour la planète.

**P**rès de la moitié des trajets effectués par les Suissesses et les Suisses est consacrée aux loisirs. Et une importante majorité de ces déplacements sont effectués en voiture. Durant les prochains mois, avec l'arrivée de la neige, les stations de ski seront certainement la destination préférée des amateurs de sports d'hiver. Les colonnes de voitures se déploieront sur des kilomètres, le chant de leur pot d'échappement annonçant le début des vacances de Noël. Les pistes sont pourtant tout autant accessibles en transports publics et les avantages sont considérables.

Le réchauffement climatique est un fait et nos montagnes en souffrent particulièrement. À mesure que les glaciers fondent, l'urgence se fait ressentir. En Suisse, les transports sont responsables de plus de 40% des émissions de CO<sub>2</sub>. Il est temps de modifier concrètement nos comportements pour nous tourner vers une mobilité durable.

## De vrais avantages

Se rendre sur les pistes de ski en transports publics peut sembler fastidieux. La démarche présente pourtant de nombreux avantages. Une fois confortablement installé dans le train, on profite du trajet pour d'autres activités dans une ambiance conviviale. Si l'on souhaite éviter de s'encombrer de trop de matériel, une bonne solution est de louer les skis directement sur place. Ainsi, on voyage léger et sans souci.

Contrairement à la voiture, le train permet d'éviter les embouteillages qui raccourcissent le temps passé sur les pistes et entament la bonne humeur. Grâce aux nombreuses connexions avec les transports publics régionaux, on arrive facilement au pied des pistes. Et dans plusieurs stations, la navette entre la

© Tatiana Popova



Confortablement assis dans le train, on profite du voyage vers les pistes.

gare et les remontées mécaniques est gratuite. En fin de journée, ni la fatigue ni l'après-ski ne nous inquiètent; c'est en train que l'on rentre chez soi, en toute sécurité.

## Conseils et offres

Avec «Ride&Glide», l'ATE dresse une liste des stations de Suisse accessibles en transports publics, avec des informations complémentaires telles que la durée du trajet, son prix, le nombre de changements, l'accessibilité, etc.

Pour bénéficier des prix les plus avantageux, on profite de l'offre Snow'n'Rail des CFF. Que l'on prévoie une seule journée ou un séjour d'une semaine, cela en vaut la peine. On économise sur le trajet, l'abonnement de ski et dans certaines enseignes de location de matériel. ■

Plus d'informations: [www.ate.ch/rideandglide](http://www.ate.ch/rideandglide)

# Sur les pistes ensoleillées

Texte et photo: Nelly Jaggi

Le ski de fond, quel plaisir! On peut juste regretter que les pistes soient si souvent dans l'ombre des montagnes environnantes. À Aeschiried ob Spiez, dans l'Oberland bernois, se trouve un petit paradis plein de soleil, de panoramas magnifiques et de bonnes liaisons en bus.



Ski de fond dans une neige d'un blanc éblouissant à Aeschiried.

Au fil du temps, la corvée s'est muée en plaisir. Et les semaines de s'achever par la recherche d'un endroit adéquat pour continuer à s'adonner à ce nouveau loisir. Après d'innombrables circuits dans des vallées ombragées, la quête n'avait plus qu'un objectif: trouver le soleil.

## Vue sur le lac de Thoue

Le paradis se trouve à Aeschiried, dans l'Oberland bernois. Le car postal part toutes les heures de Spiez pour rejoindre ce paisible domaine de ski de fond, à environ mille mètres d'altitude. Avec trente kilomètres de pistes aussi bien pour la technique classique que pour le skating, Aeschiried ne joue pas dans la cour des grands, mais ses parcours sont variés.

Il y a par exemple le tracé qui va d'Aeschiried à Aeschi et revient à son point de départ. Il offre une vue spectaculaire sur le lac de Thoue par temps clair, mais également quelques descentes et montées franches. Si l'on cherche quelque chose de plus reposant, surtout en début de saison, on optera pour la petite boucle sur le plateau près d'Aeschiried. On profite aussi de jolis points de vue sur le lac.

## Cap sur Suldtal

Tout en restant dans des zones habitées autour des deux villages, on entame la trace qui

va vers Suldtal, itinéraire magique vers un paysage hivernal enchanteur. La montée est facile et régulière. Bientôt, les dernières maisons de la vallée disparaissent et des panoramas spectaculaires s'ouvrent sur les montagnes environnantes.

Après Suldtal – et, pour les personnes les plus endurantes, encore plus loin vers Obersuldt –, on doit franchir un dénivelé. Cela dit, comme il monte dans la vallée et descend sur le chemin du retour, on peut répartir ses forces et éviter toute mauvaise surprise. Ce sport montre ici, une fois de plus, un de ses bons côtés: les pistes de ski de fond sont rarement envahies. Chacune et chacun peut donc aller sans gêne à son rythme.

## Et la glisse?

Pour les noctambules, une trace de quatre kilomètres est illuminée du lundi au vendredi, de 18 h à 21 h. La région propose aussi douze kilomètres de sentiers de randonnée pédestre hivernale entretenus et des itinéraires pour raquettes à neige (Brunni Trail et Aeschiried Trail). Sans oublier un domaine skiable familial, dont le point de départ, comme pour les pistes de ski de fond, est le bâtiment scolaire (Schulhaus) d'Aeschiried, terminus du car postal.

La neige est mouillée, mes qualités de skieuse sont laborieuses et je n'aime pas faire la queue: autant de bonnes raisons pour renoncer aux sports d'hiver et investir son énergie dans ceux d'été. Plusieurs années après cette décision, j'ai dû participer à un camp de ski de fond, condition pour s'aligner au départ d'une course d'aviron sur la Tamise. L'envie était grande; la difficulté ne l'a pas moins été.

## L'essentiel en bref

**Accès:** en car postal depuis Spiez jusqu'à Aeschiried (cadence horaire).

**Forfaits ski de fond:** Fr. 8.– (journée) / Fr. 35.– (semaine) / Fr. 50.– (saison) / Fr. 140.– (carte de saison suisse).

**Équipement:** à louer juste à côté du terminus du car postal.

[www.aeschi-tourismus.ch](http://www.aeschi-tourismus.ch)



Le train Bex-Villars-Bretaye conduit dans le paradis des sports de neige. En hiver, la route du col de la Croix se transforme en piste.



© Alain Rouillier

# Tram et randonnée hivernale

Par Urs Geiser

Le décor de montagnes est fantastique et, dans ce coin du canton de Vaud, le soleil brille avec la même abondance qu'en Valais voisin: une excursion à Villars-sur-Ollon vaut le détour. Même – ou surtout! – si l'on habite très loin de là.

Passer par le Lötschberg, puis descendre la vallée du Rhône? Ou traverser le canton de Fribourg et le Lavaux? Ceux qui vivent sur le Plateau ont tout avantage à choisir une combinaison des deux. La destination du voyage en train est Bex. En arrivant, les regards des voyageurs sont tout d'abord attirés par les Dents du Midi et la Dent de Morcles, sa paroi rocheuse se dressant vers le ciel, le spectacle d'une montagne qui semble monter la garde à l'entrée du Valais. Sur la place de la gare, la volumineuse composition du train Bex-Villars-Bretaye se tient prête. Elle se dirige vers le centre historique en qualité de tram, où elle accapare presque toute la largeur de la chaussée. Les voitures sont reléguées à l'arrière.

## Tram et train à crémaillère

Notre tramway suit le torrent d'Avançon sur une courte distance, pour ensuite s'avancer à l'intérieur de sa vallée, ce qui n'est pas possible sans crémaillère. Certaines montées peuvent être vertigineuses, mais le train ne les emprunte pas seulement avec une grande aisance, il fait également preuve de qualités dignes d'un sprinteur. La reconversion en tram s'effectue à partir de Gryon/Barboleuse; le long d'une route panoramique, on

continue en direction de Villars, dont on pourrait dresser un bref portrait comme suit: station thermique traditionnelle d'été et d'hiver proposant un riche éventail de services modernes, orientée plein sud avec une vue imprenable, 900 mètres au-dessus de la vallée du Chablais.

Depuis Gryon, les fenêtres offrent un panorama sur le Grand et le Petit Muveran ainsi que les Diablerets, qui marqueront notre périple de leur empreinte. L'inscription «Cette vue est unique» trône sur la fenêtre, avec une invitation à la partager sur Instagram. Une action marketing rusée, car cette affirmation correspond à la réalité, partout et à tout moment...

## Route, piste et chemin

Là où, durant la saison chaude, on entend les moteurs grogner et le murmure des vélos de course, seul le glissement des skis de fond et le crissement de la neige sous les solides chaussures sont perceptibles; la route vers le col de la Croix est en phase d'hibernation. Et, naturellement, des voix enjouées retentissent, manifestant la joie que suscite ce somptueux paysage des Préalpes, qui se prolonge, à gauche et à droite, dans un décor alpin abrupte. On suit la piste jusque peu avant

La Plâne, puis on monte à gauche en direction du parcours de golf, où volent maintenant tout au plus quelques boules de neige. Ici, comme un peu avant, à La Verneyre, un restaurant attend la venue des assoiffés et affamés. Nous testons – et recommandons – le troisième, situé à un jet de pierre de là, l'Auberge Col-de-Soud. Très sympa!

Le chemin des crêtes qui descend vers Villars est peut-être bien damé et, dans ce cas, il peut être emprunté sans raquettes. Sinon, il est possible de le contourner par les petites routes. Ou alors, juste devant l'auberge, on monte dans le train à crémaillère qui prend la relève de notre «sprinteur» à Villars et monte jusqu'à Bretaye, plaque tournante des sports d'hiver. Cerise sur le gâteau: ici aussi, l'abonnement général est valable. ■

Urs Geiser est rédacteur pour le Magazine ATE et randonneur passionné, adepte de toutes les surfaces naturelles.

## Informations

Villars-sur-Ollon est également accessible depuis Aigle, en bus. La randonnée en boucle décrite dans l'article dure entre 3 et 4 heures (environ 350 m de dénivelé).

# ate boutique

Du 3 au 16 décembre 2018

**15% de rabais**  
sur tout l'assortiment\*

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

**hajak**  
Outdoor Ausrüstung

M  
men



W  
women

**Veste isolation hajak Fiberballs Jacket | 199.–**

Cette veste en tissu extérieur exempt de PFC, déperlant et coupe-vent, combiné avec une isolation synthétique Fiberballs® R'ADYS, fournit une parfaite performance thermique quand il fait froid.

**WOMEN** tailles: XS • S • M • L • XL  
**12073** denim melange  
**MEN** tailles: S • M • L • XL • 2XL  
**12072** midnight melange

R'ADYS  
OUTDOOR ESSENTIALS

M  
men



W  
women

**Pantalon de neige R'adys R2 Tech Pants | 359.–**

Ce pantalon exempt de PFC est confectionné dans un tissu extensible à deux couches et muni d'une doublure doublure en mesh; il assure une généreuse liberté de mouvement et un climat confortable, tout en protégeant parfaitement contre la neige et l'humidité.

**WOMEN** tailles: XS • S • M • L • XL  
**12308** black  
**MEN** tailles: S • M • L • XL • 2XL  
**12307** black



Visière à teinte variable

KED  
CYCLING

**Casque cycliste KED Covis | 189.– au lieu de 239.–**

La visière de polycarbonate réagit aux changements de luminosité en adaptant sa teinte de clair à foncé.

**Bonnet d'hiver inclus dans la livraison.**

Tailles (tour de tête): 52–58 cm • 55–61 cm  
**11544** black mat | **11544** pearl mat



**Thermos HydroFlask 32 oz Wide Mouth | 54.–**

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

**10814** kiwi | **10814** cobalt | **10814** pacific  
**10814** graphite | **10814** mango



Buff

**L'accessoire polyvalent: Merino Wool Buff | 39.90**

**7517** red clay/rot | **7517** solid black | **7517** solid denim  
**7517** solid purple raspberry | **7517** solid scuba blue



**Luge à deux places Kathrein Zweisitzerrodel | 159.–**

Cette luge est fabriquée en Autriche dans du bois du pays. Les patins de 30 mm en acier et les arêtes inclinées confèrent à la luge une énorme stabilité de trajectoire. Plus frais d'envoi 29.–.

**9695** Luge à deux places black/red



EXPED

**Sac à dos de sport de neige Exped Glissade 25 | 149.–**

Ce sac à dos offre assez de place pour tout le nécessaire, avec des possibilités de fixation polyvalentes pour l'équipement de neige. Volume: 25 litres.

**12293** lichen green | **12293** dark violet | **12293** navy | **12293** black



W  
women

M  
men

Taillent une pointure de moins.

MEINDL

**Chaussure d'hiver Meindl Garmisch GTX | 339.–**

La chaussure montante en cuir nubuk garde les pieds au chaud et au sec grâce à sa doublure en agneau et sa membrane GoreTex. Parfaite pour les randonnées en raquettes.

**WOMEN** pointures: 36–42  
**9445** brun  
**MEN** pointures: 41–47  
**9446** brun foncé

W  
women

M  
men

tabacco

ardoise

bluecosmo

W M  
women & men

ottanio

SCARPA  
MEDIUM LIGHT • L'ANTARCTIC

**Chaussure d'hiver Scarpa Mojito City mid GTX wool | 219.–**

Avec leur douce doublure de laine et leur membrane Gore-Tex, ces souliers montants garderont vos pieds au chaud et au sec.

**WOMEN** pointures: 36–42  
**11332** ardoise | **11332** bluecosmo | **11332** tabacco  
**MEN** pointures: 40–46  
**11333** ardoise | **11333** bluecosmo | **11333** ottanio

## icebreaker



W  
women

M  
men

### Polaire mérinos Icebreaker Descender LS Zip Hood | 219.90

La polaire en laine mérinos isolante et respirante assure un climat optimal pour les activités hivernales.

**WOMEN** tailles: XS • S • M • L • XL

12048 jet hthr/prism | 12048 velvet/dew  
12048 kingfisher/arctic teal

**MEN** tailles: S • M • L • XL • 2XL

12062 jet hthr | 12062 dk night hthr

TATONKA  
EXPEDITION LIFE



W  
women

M  
men

### Manteau Tatonka Naika 3in1 Coat et Veste d'hiver Tatonka Dilan 3in1 | 299.90

La veste extérieure imperméable et exempte de PFC protège parfaitement contre les éléments, et la veste intérieure amovible tient chaud grâce à son matériau isolant Thinsulate™. Les deux vestes peuvent se porter séparément.

**WOMEN** tailles: 36 • 38 • 40 • 42 • 44  
12158 nocturne blue | 12158 black

**MEN** tailles: S • M • L • XL • 2XL  
12159 matt blue | 12159 black



W  
women

M  
men

### Icebreaker shirts en mérinos | dès 79.90

Shirts naturellement fonctionnelles en laine mérinos à faible proportion de nylon pour une meilleure durée de vie.

**WOMEN** tailles: XS • S • M • L • XL

① Shirt Icebreaker Oasis LS V Lady | 99.90  
12040 velvet

② Shirt Icebreaker Oasis LS Crewe Lady | 99.90  
12038 opal | 12038 black

**MEN** tailles: S • M • L • XL • XXL

③ Shirt Icebreaker Oasis LS Crewe | 99.90  
12056 imperial hthr | 12056 black | 12056 alpine

④ T-shirt Icebreaker Anatomica SS Crewe | 79.90  
12052 black

## icebreaker



W  
women

M  
men

W M  
women & men  
teko  
Best socks for the planet!

### Chaussettes mérinos Lifestyle | dès 25.90

Chaussettes confectionnées avec un fil très fin pour un confort au quotidien.

① Lifestyle Crew Zigzag Strata Socks | 25.90  
Pointures: S/M (36-40)  
12071 kingfisher/arctic teal

② Over The Calf Tree Line | 31.90  
Pointures: S (35-37) • M (38-40) • L (41-43)  
12070 velvet/dew

③ Icebreaker Approach Crew Men | 25.90  
Pointures: L/XL (42-47)  
10538 black/twister hthr/vintage red | 10538 twister hthr/monsoon/rocket

④ Merino Liner-Socken, 2er Pack | 29.90  
Pointures: M (37-41) • L (42-45) • XL (46-49)  
9400 Liner Eco Merino, 2er Pack

GIESSWEIN  
VISION WALK



W  
women

W M  
women & men

### Pantoufle Giesswein Dannheim | 59.-

Pantoufles douillettes en pure laine vierge, avec semelle souple en caoutchouc naturel.

**WOMEN** pointures: 36-41  
8346 bleu nuit | 8346 violet

**MEN/WOMEN** pointures: 36-46  
8347 anthracite



© Ride for smiles

# À vélo pour la bonne cause

Par Camille Marion

Dans le cadre de leur travail de maturité au Collège Claparède (GE), Aïlen et Marie ont pédalé jusqu'à Budapest en faveur d'une association romande. Un joli projet soutenu par le Bureau Conseil de l'ATE.

«We did it!», s'exclamaient Aïlen et Marie le 17 août dernier sur les réseaux sociaux de leur projet. Elles posent alors sur leur vélo devant le célèbre Parlement de Budapest, tenant à bout de bras la banderole estampillée «Ride for smiles». C'est l'aboutissement d'un voyage de 28 jours à travers la Suisse puis le long du Danube, réalisé dans le cadre de leur travail de maturité.

Le projet a commencé en automne 2017, lorsque les deux étudiantes genevoises ont dû choisir un thème pour leur travail. Le domaine était libre, mais il leur était demandé d'élaborer une problématique de laquelle puisse découler un projet concret.

## Pédaler pour des sourires

«Nous parlions déjà de partir un jour faire un grand voyage à vélo, mais plutôt pour des vacances», raconte Marie. Le deux-roues est leur moyen de transport de prédilection; il les emmène quotidiennement au collège de-

puis leur petit village genevois. Elles imaginent alors un projet qui leur permette de combiner cette passion avec un but concret: lever des fonds en faveur d'une association. C'est ainsi que naît la problématique de leur travail: comment monter un projet caritatif à travers un défi sportif?

Les deux jeunes femmes se penchent alors sur l'itinéraire de leur voyage. Le nord leur semble trop risqué en raison de la météo incertaine, au sud il fera probablement trop chaud, c'est donc vers l'est qu'elles se tournent. «Nous ne connaissons pas encore les pays de cette région et c'est cela qui nous a séduites», expliquent-elles. En deux jours, elles tracent l'itinéraire qui les fera traverser la Suisse et longer le cours du Danube jusqu'en Hongrie.

En parallèle, elles recherchent une association à laquelle dédier leur projet. «Notre objectif étant d'atteindre Budapest, nous avons d'abord voulu que notre voyage per-

mette d'aider un projet hongrois, mais cela s'est avéré compliqué. Nous avons donc décidé de choisir une association suisse, qui s'engage pour améliorer le quotidien d'enfants malades», explique Aïlen. C'est l'Association Romande des Familles d'Enfants atteints d'un Cancer (ARFEC) qui bénéficiera de la

## «Ride for smiles» en chiffres

- 1733 kilomètres parcourus
- 50 kilomètres minimum par jour
- 28 jours (dont 23 de vélo)
- 16 nuits sous tente
- 5 pays traversés
- 4 nuits en auberge de jeunesse
- 4 nuits à la belle étoile
- 3 nuits chez l'habitant
- 2 heures de pluie
- 1 chute sans gravité
- 0 crevaison

Le 17 août dernier, Aïlen et Marie arrivaient à Budapest après avoir parcouru 5 pays en 28 jours.

somme récoltée par les étudiantes. Le projet prend forme et est baptisé à l'image de la bonne humeur de ses instigatrices: «Ride for smiles».

### Un projet qui séduit

Afin de financer leur voyage et de récolter de l'argent en faveur de l'ARFEC, Aïlen et Marie mettent en place un système de partenariat en trois catégories: les parrains, les donateurs et les sponsors. Les premiers s'engagent à verser la somme de leur choix par kilomètre parcouru alors que les seconds font un don d'un montant fixe. Les sponsors sont des entreprises qui soutiennent le projet financièrement ou en mettant à disposition du matériel. Basé dans la cité de Calvin, le Bureau Conseil de l'ATE est approché et, séduit par le projet, devient sponsor.

Si les deux collégiennes sont des cyclistes aguerries, elles sont conscientes que leur équipement quotidien ne sera pas suffisant pour ce voyage. Un samedi de mars, elles écument les enseignes de la rive gauche de Genève pour présenter leur projet. À leur grande surprise, leur enthousiasme fait l'unanimité et tout le monde souhaite les soutenir. Sacoches, vêtements, compteurs de kilomètres, kits de réparation pour les vélos, chambres à air, gourdes pour filtrer l'eau: tout le matériel dont elles auront besoin pour le voyage leur est fourni par les commerçants genevois.

### 1700 kilomètres en 28 jours

Le 21 juillet dernier, un joli rassemblement est présent pour le départ d'Aïlen et Marie. Sous

© Ride for smiles



Plus de 1700 kilomètres de vélo, le long du Danube.

le soleil, elles quittent Genève accompagnées de quelques amis qui feront la première étape en leur compagnie. Leur itinéraire est bien défini, mais elles choisissent de se laisser une certaine liberté sur le programme quotidien. «Nous avons prévu de parcourir au moins 50 kilomètres par jour, mais ensuite, cela dépendrait de la météo, de notre état physique, du dénivelé, et des imprévus», expliquent-elles.

Elles estiment qu'il leur faudra un peu moins d'un mois pour parcourir l'itinéraire. Après avoir traversé la Suisse, elles rejoignent l'Allemagne, où elles pédalent sur la célèbre

Euro vélo 6 jusqu'à Passau, aux portes de l'Autriche. Elles longent alors le Danube et atteignent Vienne. Il faudra plus de 25 jours de voyage pour qu'elles rencontrent les premières gouttes de pluie, juste avant d'arriver en Slovaquie, où Bratislava les accueille pour l'une des dernières étapes. Après 28 jours de voyage, elles donnent finalement les derniers coups de pédales qui les mènent à Budapest.

### Que du positif

De retour en Suisse juste à temps pour la rentrée, elles retiennent de ce voyage les jolies rencontres entre cyclistes voyageurs et l'expérience magnifique qu'elles ont vécue. L'arrivée à Budapest restera un moment mémorable, mais une autre étape les a marquées: celle qui relie Melk à Tulln, en Autriche, où elles ont pédalé en fin de journée dans un décor sublime. À l'inverse, les montées escarpées de la route entre Schaffhouse et Donaueschingen leur laissent un souvenir mitigé.

Aïlen et Marie dressent un bilan très positif de «Ride for smiles». Grâce à l'engouement suscité par le projet, elles ont récolté plus de 15 000 francs pour l'ARFEC. Le travail final a été rendu en novembre dernier. Les deux étudiantes préparent la défense orale qui aura lieu au début de l'année.



© Ride for smiles

Âgées de 18 ans, Marie et Aïlen (de gauche à droite) sont en quatrième et dernière année au Collège Claparède à Genève. Elles partagent une passion commune pour le vélo, mais également pour la musique et le voyage. Toutes deux sont engagées dans divers projets solidaires.

Autrefois, on portait des chaussures de montagne en cuir et on cuisinait dans des marmites en acier. Aujourd'hui, il est possible de passer des mois en pleine nature avec quelques kilos sur le dos. Entretien avec Brigitte Stettler sur les acquis du secteur outdoor.

Propos recueillis par Nelly Jaggi

# Brigitte Stettler

## «Chaque achat dans la boutique permet de soutenir l'ATE»

**Magazine ATE: Au cours de ces dernières décennies, le secteur outdoor s'est développé de manière fulgurante. Quelles sont les innovations utiles et celles qui le sont moins?**

Brigitte Stettler: Il y en a pour tout et pour tous les goûts. Si quelque chose est indispensable ou non dépend du domaine dans lequel on évolue et de la manière dont on l'utilise. Autrefois, on avait une paire de chaussures

**«L'offre répond aux besoins des membres – parmi notre clientèle, nous comptons de nombreux cyclistes.»**

de montagne et un sac à dos. Ces dernières années, la technique et les matériaux ont connu une évolution considérable. Une personne qui se déplace au quotidien le sac au dos appréciera une gamelle en titane, car ce matériau est plus léger que l'aluminium.

**Cette évolution a-t-elle également entraîné de nouveaux besoins?**

Les activités en plein air sont à la mode. Aujourd'hui, les jeunes vont eux aussi à la montagne et publient des photos des sommets qu'ils ont gravis. Les besoins augmentent proportionnellement au nombre de personnes qui prennent part à une activité. On constate clairement cette évolution: il peut y avoir une offre très large pour une chose très simple en soi.

**Le confort a aussi été nettement amélioré.**

Avant, il fallait «former» ses chaussures. Maintenant, grâce aux nouveaux matériaux, on peut les porter immédiatement et les ampoules sont très rares. On n'utilise plus uniquement du cuir, mais une combinaison de matériaux, par exemple pour améliorer la «respirabilité» ou rendre la chaussure imperméable. Les exigences en matière de semelles sont elles aussi variées: une personne qui veut faire de la haute montagne a besoin d'une semelle plus dure que quelqu'un qui fait de la randonnée dans les Préalpes. On observe le même phénomène pour les produits en laine. Après une phase domi-

née par le synthétique, on est revenu au «pur laine»; entre-temps on combine différentes fibres pour que le vêtement réponde à un besoin spécifique.

**Là où figure «laine mérinos», il n'y a donc pas obligatoirement seulement de la laine?**

Dans les chaussettes, par exemple, on retrouve souvent une combinaison de plusieurs matériaux pour qu'elles restent bien en place. Si la chaussette fait des plis dans la chaussure, c'est désagréable et cela provoque des ampoules.

**On sent moins vite la transpiration avec des vêtements en laine qu'avec des vêtements synthétiques. Pourquoi?**

Si on observe une fibre de laine au microscope, on constate que sa surface est constituée d'écaillés, alors que la fibre synthétique est lisse. Les bactéries peuvent mieux se fixer sur cette dernière. De plus, la laine est une fibre fine avec de nombreuses inclusions d'air, ce qui lui permet d'absorber la vapeur d'eau que le corps libère en transpirant avant qu'elle ne se condense sur la peau et ne commence ainsi à sentir.

**La nature a-t-elle donc mieux à offrir que la technique?**

C'est parfois le cas. Mais dans cet exemple, il faut noter que la laine absorbe l'humidité et reste donc plus longtemps mouillée. Pour les sports très intenses, il est plus confortable de porter des vêtements en fibres synthétiques, car ils séchent plus vite.

**À l'ATE, nous sommes convaincus que l'on peut aussi se déplacer à vélo en hiver. Quel équipement recommandez-vous aux cyclistes pour la saison froide?**

Sur un vélo électrique ou un vélo classique?

**Est-ce que cela fait une différence?**

Disons que sur un vélo électrique, on doit davantage lutter contre le froid. Il est important de porter des gants et, naturellement, des habits chauds – mais pas trop, car on bouge. Comme le vent refroidit et que l'hiver est souvent humide, on conseille des vêtements coupe-vent et imperméables. Il convient également d'équiper son vélo d'un éclairage et de réflecteurs. Pour ma part, le casque est incontournable. Pour se protéger du vent, on



**Brigitte Stettler** s'occupe de la boutique ATE depuis dix ans. C'est elle qui détermine l'assortiment, exploite la boutique en ligne et prend les commandes avec son équipe. L'ATE a repris la boutique de Hajk en 2007. Chez Hajk, les éventuels excédents sont intégralement reversés au Mouvement Scout de Suisse.

peut porter des lunettes ou un casque avec visière. La question se pose essentiellement pour le vélo électrique.

#### Les vêtements fonctionnels sont chers. De quoi faut-il tenir compte pour leur entretien, afin de pouvoir les utiliser le plus longtemps possible?

Respecter les instructions d'entretien et utiliser une lessive douce qui maintient la fonctionnalité du textile. Pour la laine, cela vaut la peine d'utiliser une lessive spécifique. Les plumes perdent souvent de leur pouvoir isolant lorsqu'on les a portées pendant une longue période. Il convient donc de les laver avec une lessive appropriée en plaçant une balle de tennis dans le tambour de la machine.

#### Les fibres synthétiques sont-elles plus faciles d'entretien?

Le synthétique est bien sûr plus solide. Mais votre maillot synthétique appréciera également que vous conserviez sa fonctionnalité avec une lessive appropriée. Comme la laine est très délicate, certains fabricants la renforcent avec un noyau synthétique. On peut certes critiquer cela, mais la solidité ainsi obtenue contribue finalement aussi à la durabilité.

#### De quoi doit-on tenir compte lorsqu'on élimine des vêtements fonctionnels, par exemple en Gore-Tex?

Idéalement, on offre une seconde vie au produit. Le Gore-Tex est un tissu fantastique, à la fois imperméable et très respirant. Mais il se trouve également qu'il contient du PTFE, ou Téflon dans le langage courant. S'il n'est plus possible de réparer le produit, on peut l'éliminer comme déchet combustible. Cela permet au moins de produire de l'énergie thermique. En principe, c'est déjà lors de l'achat qu'il faut se demander si le Gore-Tex est vraiment indispensable. Il y a des utilisations pour lesquelles cela fait sens. Mais, du point de vue écologique, il ne constitue pas la première option et de bonnes alternatives existent dans la plupart des cas.

#### Que pouvez-vous recommander en toute bonne conscience?

VAUDE a par exemple développé une membrane sans PTFE qui est tout aussi imperméable et respirante. Avec son label Green Shape, l'entreprise a valeur d'exemple. Un changement de mentalité s'est opéré dans le secteur outdoor en général. Finalement, nous voulons profiter de la nature et devons donc y veiller.

#### Les clientes et clients sont-ils aussi de plus en plus sensibles à ce thème?

Oui, on nous pose souvent des questions sur la provenance des produits et la manière dont ils sont fabriqués.

#### La boutique ATE dispose d'un large assortiment, qui peut faire ses achats chez vous?

Nous faisons la promotion de la boutique dans le Magazine ATE et proposons des offres spéciales aux membres. Chaque achat permet de soutenir l'ATE. Naturellement, les non-membres peuvent aussi effectuer des achats chez nous et, par la même occasion, soutenir l'ATE. L'offre répond aux besoins des membres: parmi notre clientèle, nous comptons de nombreux cyclistes et adeptes du vélo électrique.

#### Il est possible de passer commande dans la boutique en ligne ou au moyen du bulletin de commande dans le magazine. Peut-on aussi bénéficier d'un conseil personnel?

Bien sûr, nous disposons d'une ligne téléphonique à cet effet. Nous en faisons d'ailleurs intensément usage. Nous essayons de décrire les articles en ligne de la manière la plus détaillée possible, mais les appels sont les bienvenus et nous répondons également aux questions par e-mail. Et pour les demandes concernant la taille ou la coupe, on peut toujours prendre les mesures d'un vêtement au dépôt. ■

# Côte Vermeille

## De Collioure à Cadaquès

France/Espagne

En pays catalan, entre mer et montagne, nous vous convions à un périple le long des Albères, ultime massif oriental des Pyrénées. La Côte Vermeille vous entraîne à travers vignes et maquis à la découverte des mas méditerranéens, des tours à signaux panoramiques et de nombreux cirques naturels. En point d'orgue culturel vous visiterez Collioure dont la baie inspira Matisse, Picasso ou encore Dufy, et Cadaquès, qui porte bien sûr la signature du grand Dalí.

### Randonnée en liberté à partir de CHF 549

Sentiers côtiers et de montagne

Hébergements très confortables en bord de mer

6 jours/5 nuits, période de départ : Toute l'année (sauf 1.7.-15.9.)

Le prix comprend : hébergement incl. demi-pension (sauf dîners du jour 1 et 5), transfert en taxi du jour 3, taxes de séjour, transport des bagages selon formule choisie, Carnet de Route

Davantage d'informations dans le programme détaillé\* ou sur [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)



© S. Delaunay

# Rêves de Cabanes

## ...Hébergements insolites en Auvergne France

C'est un rêve d'enfant, tenace, indélébile... jouer à Davy Crockett, construire une cabane dans les arbres, s'imaginer vivre en Alaska ou au Canada... Les Combrailles avec les gorges de la Sioule, au nord du Parc Naturel des Volcans d'Auvergne, bordent le plateau volcanique de la Chaînes des Puys, composée de 80 jeunes volcans – le dernier n'a que 8500 ans, dômes et cônes de scories, maars, ces très beaux lacs de cratère. Ce petit territoire abrite divers sites de cabanes et hébergements insolites et écologiques que cet itinéraire permet de relier.

### Randonnée en liberté à partir de CHF 793

Un rêve d'enfant qui se réalise, idéal pour découvrir l'itinérance

Des cabanes insolites et confortables, à partir de 10 ans

5 jours / 4 nuits, période de départ : 1er mars au 31 octobre

Le prix comprend : hébergement (cabanes et lodges) incl. demi-pension, 3x pique-nique, transfert des bagages selon formule choisie, transfert (J1), taxes de séjour, Carnet de Route

Davantage d'informations dans le programme détaillé\* ou sur [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)



© B. Courbin

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

[info@voyages-via-verde.ch](mailto:info@voyages-via-verde.ch) – [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)

**voyages via verde**  
le partenaire de voyage de l'ATE

\*à commander par la carte de commande dans le rabat de la couverture, par courriel ou via internet



# Une aide rapide est importante

Par Nelly Jaggi

Un pneu crevé, une panne? Adrian Jost et Adem Hoxha interviennent pour l'assurance dépannage ATE dans les 30 minutes. Et en guise de remerciement ils reçoivent en général un sourire et parfois plus.

**S**e lever, déjeuner, partir au travail... Et se rendre compte que le pneu de sa voiture est à plat. Heureusement, Hélène Müller\*, membre de l'ATE, a contracté une assurance dépannage et peut demander de l'aide par téléphone de manière simple et rapide. Changement de décor: au volant du véhicule de dépannage, Adrian Jost roule dans le garage situé au sous-sol de Th. Willy SA, partenaire du service de dépannage de l'ATE, en périphérie de Berne. L'assurance l'informe de la crevaison par téléphone ou par e-mail. Il appelle immédiatement Hélène Müller.

«Au téléphone, j'obtiens des informations plus précises pour évaluer si je peux effectuer la réparation ou si je dois remorquer le véhicule», explique-t-il. Après un bref entretien, tout est clair, Adrian Jost va directement remplacer le pneu crevé avec les pneus d'hiver qui sont déjà prêts à être montés. «Le temps est très important dans notre métier. Nous prenons contact dans les cinq minutes suivant l'annonce et nous sommes sur place maximum une demi-heure plus tard.»

## Un sourire malgré tout

À peine vingt minutes plus tard, Adrian Jost arrive à destination. Habitué de ce type d'intervention, il sort le cric de la voiture et change la roue. «Vous avez déjà réparé ma voiture il y a quelques semaines, je n'ai vraiment pas de chance ces derniers temps», s'exclame la propriétaire du véhicule – sourire aux lèvres malgré les circonstances.

De retour à Berne, Adrian Jost rencontre son collègue Adem Hoxha, qui se tient devant l'entrée avec un café. Mais la pause ne durera pas, un jeune homme a besoin d'aide tout près d'ici. «La voiture ne démarre plus», annonce l'assurance. Adem Hoxha soupçonne un problème d'alternateur et décide de partir avec la remorque pour pouvoir transporter l'auto. «C'est à nous d'estimer avec quel véhicule nous intervenons», précise-t-il.



Une aide rapide et efficace: Adrian Jost remplace le pneu crevé.

## Délicieux remerciements

Plus tard, la décision d'Adem Hoxha s'avèrera être la bonne. La voiture est chargée sur la remorque et amenée au garage du client dans le Seeland. Comment Hoxha – boulanger de formation – en est-il venu à travailler pour un service de dépannage? «Il y a quelques années, je suis intervenu pour mon beau-père et ça m'a plu», explique-t-il simplement.

Comme Adrian Jost, il apprécie le travail diversifié et le contact avec une vaste clientèle: chaque jour, un dépanneur prend la

route pour une quinzaine d'interventions. Certes cela arrive parfois qu'un client stressé «passe ses nerfs» sur le dépanneur, mais, par bonheur, les expériences négatives sont rares. «Tout à l'heure, un collaborateur d'un autre service nous a apporté les croissants pour la pause en guise de remerciement. Nous avons réparé la panne de sa voiture aussi rapidement que possible pour qu'il puisse continuer à travailler», raconte Adem Hoxha. ■

\*Nom connu de la rédaction

## Rapide et fiable: assurance dépannage ATE

- En cas de panne ou d'accident, adressez-vous à la centrale d'urgences ATE au 0800 845 945 (service 24 h/24). Vous recevrez un autocollant pratique avec le numéro. Avec un réseau de dépanneurs sous contrat couvrant toute la Suisse, une aide rapide et compétente est en tout temps à votre disposition. Vous pouvez également faire appel au dépanneur de votre choix et, sur l'autoroute, demander de l'aide via une borne d'urgence.
- En cas d'accident ou d'un éventuel rapatriement du véhicule au domicile du membre de l'ATE, la centrale d'urgence ATE doit être contactée.
- L'assurance dépannage ATE coûte Fr. 45.- par an (moto comme second véhicule, 25.-). Si vous contractez l'assurance maintenant, vous bénéficiez d'une couverture d'assurance immédiate jusqu'au 31.12.2019.
- L'assurance dépannage ATE est valable en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein. Pour une couverture à l'étranger, souscrivez le carnet d'entraide pour motorisés.



«C'est à son impact sur l'être humain et sur la nature que nous devons mesurer les bienfaits ou les méfaits de la numérisation.»



MARTIN ENZ

# La numérisation, un bien ou un mal?

Il y a un siècle environ, l'image d'une locomotive lancée à toute allure avait suscité la panique d'un public cinéophile. Aujourd'hui, beaucoup réagissent de façon analogue à l'idée de la numérisation. Mais de la même façon qu'un train à l'écran n'effraie aujourd'hui plus personne, l'arrivée de la numérisation ne suscitera bientôt plus d'effroi.

La règle vaut pour toutes les nouvelles technologies: il n'appartient qu'à nous d'en faire quelque chose de positif ou de négatif. Et c'est à son impact sur l'être humain et sur la nature que nous devons mesurer les bienfaits ou les méfaits de la numérisation. Notamment dans ses dimensions socio-économiques qui concernent les postes de travail, le revenu, le bien-être, la durabilité sociale et la justice. Mais aussi, ses répercussions sur la santé, la sécurité, le confort et le développement. Et enfin, son impact sur l'environnement – qui modifie très directement notre réalité personnelle via les nuisances sonores, la qualité de l'air et de l'eau ou le climat, pour ne mentionner que quelques manifestations.

Pour ma part, je tente de me représenter très concrètement quels acquis de la numérisation je veux utiliser, et quand. Au supermarché, je n'utilise jamais les installations de self-scanning (je parle ici de l'option qui permet de scanner ses produits, et non soi-même), car j'estime qu'elles menacent des places de travail, d'une part, et transforment le consommateur en employé

d'autre part. Pour réserver un hôtel ou un voyage, j'évite aussi de passer des heures devant mon ordinateur alors que des personnes qualifiées font ce travail très bien. Je n'ai recours à l'e-banking que parce que les services bancaires au guichet sont devenus si mauvais qu'il faut compter avec une attente et des paperasseries disproportionnées. Et je ne supporte pas que l'on s'abrite derrière la numérisation pour justifier une prestation défaillante. Qui n'a jamais entendu des phrases comme «Malheureusement, je ne trouve pas vos données dans le système» ou «Depuis la dernière mise à jour, cette opération n'est plus possible»?

Mais évidemment, la numérisation a aussi du bon. Elle permet de préserver des ressources naturelles, en consommant moins de papier, par exemple (mails, affichage à l'écran), moins d'énergie (gestion des températures domestiques, appareils à faible consommation, récupération de courant) ou en augmentant la sécurité (senseurs, alarmes, auxiliaires de conduite). Pourtant, je redoute la dépersonnalisation qui peut en résulter, et la dilution des responsabilités. Dans bien des situations, nos comportements ne dépendent ni de l'âge ni de l'habileté technique; ils dépendent de la capacité à prendre en compte les conséquences à moyen ou à long terme.

Martin Enz est responsable du département marketing, produits et services à l'ATE Association transports et environnement

## ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. [www.magazine-ate.ch](http://www.magazine-ate.ch). Adresse de la rédaction: ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: [magazine@ate.ch](mailto:magazine@ate.ch)). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Yves Chatton, Urs Geiser, Myriam Holzner, Anette Michel, Anina Schweighauser, Regula Zehnder. Sections: Camille Marion. Annonces: Gabriela Hüppi (tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: [annonces@ate.ch](mailto:annonces@ate.ch)). Graphisme: [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). Impression, distribution: AVD GOLDACH SA. Papier: Cyclus Print + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. Tirage: 71 521 (français 14 441, allemand 57 080). Prochaine édition: 7 mars 2019. Remise des annonces: 4 février 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

#### Promouvoir la mobilité sans voiture

«Réducteur de complexité maximale»: c'est ainsi que Thomas Sauter-Servaes, expert en circulation, décrit la voiture particulière (voir l'interview en page 20 de ce magazine). Est-ce qu'une vie sans votre propre voiture est vraiment plus compliquée? Non, répond l'ATE. La mobilité est presque toujours possible sans voiture particulière. Pour savoir comment cela fonctionne et ce qu'il faut faire, lisez le dossier dans le premier numéro de 2019 – il sera dans votre boîte aux lettres le 7 mars. En attendant, nous vous souhaitons, chère lectrice, cher lecteur, de joyeuses fêtes et une bonne année.



Vos voyages sont-ils  
déjà assurés?



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

Pourquoi payer une assurance pour chaque départ en vacances? 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.

Davantage d'informations

- par téléphone au **031 328 58 12** ou
- à l'adresse [www.ate.ch/carnetdentraide](http://www.ate.ch/carnetdentraide)

Pour une mobilité  
d'avenir



# Des voyages en train, et autres.

## Majorque en train et en bateau

Un itinéraire inédit pour se rendre à Majorque : En train et en bateau !  
du 30 mars au 6 avril 2019 (8 jours)  
Prix forfaitaire : CHF 2390.–



## Aventure ferroviaire en Sicile

Voyage en train à travers toute l'Italie et par des lignes pittoresques de l'île volcanique !  
du 16 au 25 mai 2019 (10 jours)  
Prix forfaitaire : CHF 2550.–



## D'un train à l'autre dans les Pyrénées

Des trains historiques nous emmènent à travers les fascinants paysages des Pyrénées !  
du 7 au 14 septembre 2019 (8 jours)  
Prix forfaitaire : CHF 2070.–



## La Suède méridionale en train

Des trains historiques nous conduisent le long de lacs pittoresques et à travers d'épaisses forêts.  
du 16 au 25 juillet 2019 (10 jours)  
Prix forfaitaire : CHF 2990.–



## En plus au programme pour 2019

**Aventure ferroviaire en Andalousie**  
du 14 au 23 mars 2019 (10 jours)

**Lac de Garde et le Trentin**  
du 4 au 7 avril 2019 (4 jours)

**Stockholm - Saint-Pétersbourg - pays baltes**  
du 3 au 17 juin 2019 (15 jours)

**Grand circuit en Norvège**  
du 15 au 29 juin 2019 (15 jours)

**Les îles baltes et des paradis naturels**  
du 19 au 26 juin 2019 (8 jours)

**Les Pays-Bas : Délices ferroviaires et la mer**  
du 16 au 23 août 2019 (8 jours)

**Grand circuit en Irlande**  
du 29 août au 8 septembre 2019 (11 jours)

**Impressions polonaises**  
du 12 au 21 septembre 2019 (10 jours)

**Saxe-Anhalt et les monts Métallifères**  
du 19 au 25 septembre 2019 (7 jours)

**Délices ferroviaires en Hongrie**  
du 12 au 19 octobre 2019 (8 jours)

Inscription et renseignements:  
**SERVRAIL**

Case postale 335

3027 Berne

Tél. 031 311 89 51

info@servrail.ch

www.servrail.ch

Tous les voyages disponibles sous [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)

**SERVRAIL**