



Dernière ligne droite

Le vélo entre
dans la Constitution

Page 18

Vainqueurs écologiques : véhicules à gaz naturel/biogaz en tête de classement dans toutes les catégories.

Vainqueurs du test de l'ÉcoMobiListe 2018* 1^{re} place : VW Polo 1.0 TGI ; 2^e place : Seat Ibiza 1.0 TGI ; 3^e place : VW eco up! 1.0 BMT, Skoda Citigo 1.0 MPI et Seat Mii 1.0 MPI EcoFuel



Moins de CO₂, moins de polluants et meilleur pour le portefeuille : Découvrez tous les avantages et les modèles disponibles sur gaz-naturel.ch.

*Classement des véhicules à combustion

gaz naturel 
biogaz

CHAQUE ÉLÈVE SAIT ÇA!

ecodrive
RALLYE

Le quiz autos avec plus de 1000 prix. Répondre à des questions, collecter des points et gagner: prix immédiats quotidiens, prix hebdomadaires et un gros lot final. S'inscrire maintenant et se lancer sur rallye.ecodrive.ch

Chère lectrice, cher lecteur,



© S. Troxler/ATE

À vélo en toutes circonstances, je suis souvent considérée comme une exotique. Pour beaucoup de mes concitoyens, combiner les différents modes de transport

pour se rendre dans un magasin en périphérie ou visiter une manifestation dans un lieu mal desservi semble insurmontable. À l'ATE, j'ai trouvé un environnement dans lequel se déplacer à vélo est LA solution même dans les situations «impossibles».

Le cyclisme est non seulement un mode de transport sain, peu coûteux et peu encombrant, mais il peut aussi être utilisé de façon plus polyvalente que certains ne le pensent. Et pourtant, le vélo n'a pas encore la place qu'il mérite sur les routes suisses. En déposant un «oui» dans les urnes le 23 septembre 2018, le peuple permettra au vélo d'entrer dans la Constitution.

Mettre sur un pied d'égalité les pistes cyclables avec les chemins de randonnées pédestres n'est pas seulement un avantage pour les cyclistes. En effet, notre dossier à la page 8 vous dévoile pour quelles raisons un «oui» au vélo profiterait à la piétonne et au piéton, au chauffeurs de bus, à l'automobiliste, à l'enfant et à l'adolescent, au touriste, au pendulaire et au cycliste.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Nelly Jaggi, responsable de la rédaction

POLITIQUE

- 4 En bref
- 6 Électricité, hydrogène, etc – à la recherche d'alternatives durables
- 8 Le combat des pendulaires transfrontaliers
- 9 Vivre sans voiture: portrait
- 10 Sur le chemin de l'école avec le Pedibus
- 11 Succès pour les Plans de mobilité scolaire
- 12 Du mouvement et du bruit pour la «Journée internationale à pied à l'école»
- 14 Pétition contre le bruit des avions
- 17 Giratoire à vélo: rester visible



DOSSIER

18 Le vélo entre dans la Constitution

Pourquoi l'arrêté fédéral sur le vélo, objet de la votation du 23 septembre prochain, profite à tous les usagers de la route.

26 OFFRES POUR LES MEMBRES

28 RAPPORTS DES SECTIONS ATE

VOYAGES

- 32 Croisière sur le Danube: arrière-goût critique
- 35 Excursion au musée du chemin de fer
- 36 Reportage: la Turquie colorée et contrastée
- 38 Joie de vivre à la tyrolienne

40 INTERVIEW

Avec Ruedi Blumer, nouveau président de l'ATE

42 INTERNE

Le nouveau comité central se présente

43 INDICATEUR 2019

Coup d'œil sur le travail d'Hans Häfliger, aux CFF

45 ASSURANCES

Que peut-on faire pour plus de sécurité sur la route?

46 DÉBAT

Bus longue distance: chance ou risque?

48 CONCOURS

De quel sport s'agit-il?

49 RÉFLECHISSEZ-Y

Avec Anders Gautschi

50 CARTOON

Mise à jour

L'Écomobiliste paraît chaque printemps sous la forme d'un magazine et fait l'objet d'une réactualisation sur sa page internet dans le courant de l'été. Le choix des modèles à motorisation non conventionnelle est lui aussi plus vaste. Les voitures électriques Smart fortwo, Smart forfour et la Jaguar I-Pace ont fait leur apparition sur le marché suisse. Autre nouveauté: la Toyota Mirai – elle est ainsi la deuxième voiture à pile à combustible à hydrogène en vente sur le marché suisse.



© Fotolia

Le problème des fortes émissions d'oxydes d'azote des voitures diesel reste d'actualité. Depuis le printemps 2018, quelques nouveaux véhicules diesel conformes à la norme anti-pollution Euro 6d-TEMP ont fait leur sortie sur le marché. En complément de la mesure des émissions effectuée sur banc d'essai, la

norme Euro 6d-TEMP impose la mesure des émissions en conditions de conduite réelles sur route (Real Drive Emission, RDE). À l'achat d'un véhicule diesel, l'ATE conseille de s'assurer qu'elle satisfasse à la norme Euro 6d-TEMP.

Retrouvez le classement actualisé et des informations complémentaires sur www.ecomobiliste.ch

Oui à l'initiative «pour des aliments équitables»

L'initiative populaire «pour des denrées alimentaires saines et produites dans des conditions équitables et écologiques» ou, dans sa version courte, «initiative pour des aliments équitables», demande, notamment, d'encourager en particulier la production de denrées alimentaires régionales et saisonnières. Il en résultera une diminution des transports. Par ailleurs, l'initiative «pour des aliments équitables» prévoit – et c'est une première – d'imposer une taxe additionnelle aux denrées alimentaires importées par avion. L'ATE est très favorable à une telle mesure, étant donné que le transport aérien est particulièrement nuisible au climat – à tel point que le bilan écologique d'aliments (bio) pourtant produits dans des conditions très écologiques au départ devient largement négatif quand ils sont transportés par avion.

L'initiative apporte une contribution importante à la réduction des transports longue distance et à l'utilisation des moyens de transports les plus écologiques. Pour toutes ces raisons, l'ATE recommande aux votants d'accepter l'initiative «pour des aliments équitables».



© SchweizMobil

Les 20 bougies de la Suisse à vélo

Voici 30 ans, un réseau d'itinéraires vélo était créé dans le canton de Soleure. Cette réalisation cantonale a pris une dimension nationale quand en 1998, la fondation La Suisse à vélo a mis en place neuf itinéraires nationaux. Au fil des ans, la randonnée à pied, le VTT, le skating et le canoë se sont joints au mouvement. C'est ainsi qu'en 2008, un réseau uniformisé d'itinéraires parfaitement balisés et bien documentés de chacune de ces disciplines s'est organisé sous la bannière de SuisseMobile. Cette année, elle fête son 20^e anniversaire.

Colloques à Zurich et à Bâle

En sa qualité de partenaire de la Fondation Suisse de l'énergie, l'ATE Association transports et environnement invite les personnes intéressées à participer à la journée technique consacrée à la «Mobilité de demain» le 21 septembre 2018, au Technopark de Zurich. Inscription via www.energiestiftung.ch/fachtagung18 (ou info@energiestiftung.ch, tél. 044 275 21 21). Les membres de l'ATE bénéficient du tarif préférentiel de Fr. 260.–.

La plateforme habitat/mobilité durable organise une journée technique sur le thème «les parking utilisent de la place – à quel prix?», le 24 octobre 2018 à Bâle (Markthalle). Inscriptions jusqu'au 17 octobre 2018 sur www.wohnbau-mobilitaet.ch. La participation est gratuite, mais le nombre de participants est limité.

Ces deux colloques se dérouleront en allemand.

Coups de pédale à l'ATE

Le personnel du Secrétariat central de l'ATE met un point d'honneur à participer à l'action annuelle «bike to work». Répartis dans cinq équipes, les collaboratrices et collaborateurs ont couvert au total 1319 kilomètres, faisant ainsi l'économie de 190 kilos de CO₂. Ils ont enfourché leur monture durant 94% des jours de travail. Mais la plupart d'entre eux font bien mieux encore, puisqu'ils se rendent au travail quasiment toute l'année à vélo.





© Fotolia

Planification des randonnées plus aisée

Comment déterminer la durée d'une randonnée? En collaboration avec les CFF, Suisse Rando a développé un instrument qui permet de planifier ses randonnées en intégrant les correspondances des TP, les pauses et des marges d'estimation. Cet outil est disponible sur la plateforme www.randonner.ch.

Les personnes intéressées peuvent le tester 30 jours durant sans engagement. Cette nouvelle prestation est mise gratuitement à la disposition des donateurs de Suisse Rando et des personnes abonnées au magazine.

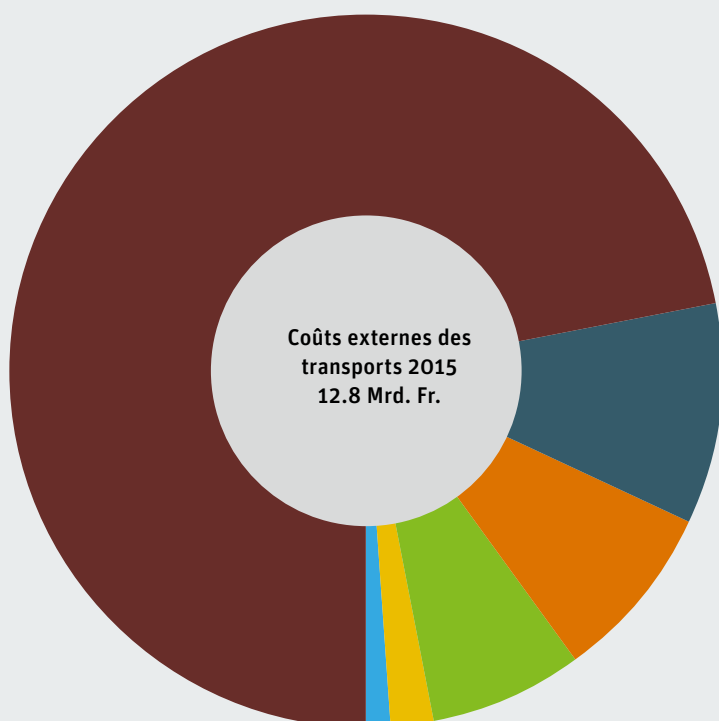


© mad

Importateurs d'autos démasqués

L'année dernière, le peuple suisse a clairement dit «oui» à la Stratégie énergétique et implicitement aussi à l'objectif CO₂ des voitures neuves qu'elle contient. Un objectif que le Parlement a confirmé à plusieurs reprises. En dépit de cela, le Conseil fédéral a repoussé de deux ans la date d'abaissement du plafond d'émission de CO₂, sous la pression des importateurs de voitures. Ceux-ci encourent en effet des amendes en cas de dépassement de la limite légale. Auto-suisse, l'association faîtière des importateurs de voitures, avait pronostiqué que ses membres devraient subir des pénalités financières de l'ordre de 800 millions de francs avec une limite fixée à 130 g/km. Or la presse quotidienne a révélé que ces estimations étaient «cousues de fil blanc», puisque les importateurs n'ont pratiquement pas dû passer à la caisse. Ils donnent ainsi un très mauvais signal en considération de la santé du climat – il est pourtant urgent que chacun apporte sa contribution.

COÛTS ET BÉNÉFICES EXTERNES TOTAUX DES TRANSPORTS 2015



Transport motorisé privé par la route
72% | 9,2 mia CHF
Personnes 57%
Marchandises 15%

Transport aérien
10% | 1 mia CHF
Personnes 9%
Marchandises 1%

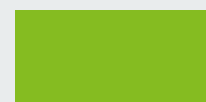
Transport ferroviaire
8% | 1,1 mia CHF
Personnes 5%
Marchandises 3%

Mobilité douce
7% | 1 mia CHF

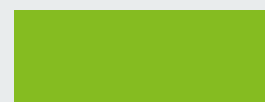
Transport public routier
2% | 0,3 mia CHF

Transport par bateau
<1% | 92 mio CHF

Le montant des coûts pour la mobilité cycliste et piétonne en 2015 s'élève à 1 milliard de francs. Mais en considérant les bénéfices externes pour la santé, qui se chiffrent à 1,3 milliards de francs, on obtient un résultat positif de 0,3 milliards de francs.



Coûts externes de la mobilité douce
1 mia CHF



Bénéfices externes de la mobilité douce pour la santé
1,3 mia CHF

À la recherche d'alternatives durables

Par Mauro Bolzern

Illustrations: Pasquale Herren

Au début de l'ère industrielle, les carburants fossiles étaient synonymes de progrès. Aujourd'hui, on sait qu'ils sont fatals pour le climat. Quelles sont les autres options et à quel prix sont-elles applicables? Petit tour d'horizon non exhaustif.

Transporter des voyageurs et des marchandises consomme de l'énergie. Depuis le début de l'ère industrielle, elle est très largement issue de sources fossiles. La quasi-totalité de notre système de transports repose sur l'utilisation de vecteurs énergétiques d'origine fossile, tels que l'essence, le diesel, le kérosène et autres, avec pour conséquence que le CO₂ qu'ils libèrent nuit gravement à la planète.

Les carburants fossiles ont l'avantage de concentrer énormément d'énergie dans un petit volume. Ils sont, de ce point de vue, parfaitement adéquats pour la propulsion de véhicules. Mais ce qui pouvait être considéré voici 200 ans comme une bonne solution, pose aujourd'hui un défi majeur à notre civilisation.

Les émissions de CO₂ augmentent l'effet de serre de l'atmosphère, rendant peu à peu notre planète invivable. Depuis les années 90, le monde scientifique est à la recherche de stratégies pour résoudre ce problème. Signataire de l'accord de Paris sur le climat, la Suisse s'est engagée, aux côtés de la communauté internationale, à limiter la hausse des températures à 1,5 degré par rapport aux niveaux préindustriels.

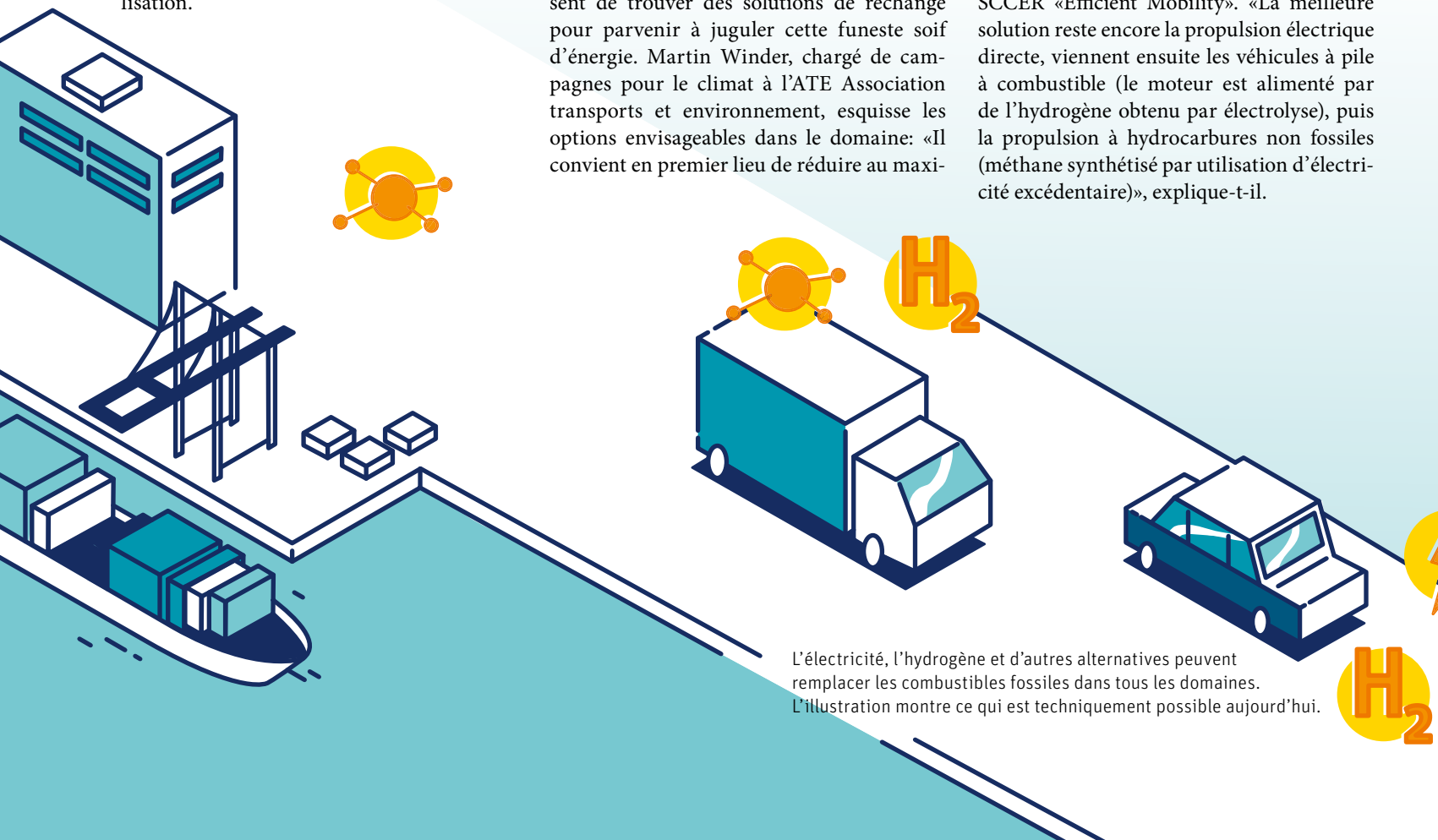
Électricité, hydrogène, etc.

Il est évident que l'exercice consiste à réduire fortement les émissions de CO₂, et pour y parvenir, nous devons obligatoirement cesser d'utiliser des énergies fossiles. En Suisse, près de 40% des émissions de gaz à effet de serre sont dus aux transports. Il s'agit à présent de trouver des solutions de rechange pour parvenir à juguler cette funeste soif d'énergie. Martin Winder, chargé de campagnes pour le climat à l'ATE Association transports et environnement, esquisse les options envisageables dans le domaine: «Il convient en premier lieu de réduire au maxi-

imum les déplacements inutiles et de mettre la priorité sur des moyens de transport économes en énergie, tels que le train et le vélo. Et comme il y aura toujours des voitures, des camions et des avions, il est impératif que ceux-ci ne nuisent plus au climat – autrement dit, qu'ils n'émettent plus de CO₂.»

La solution miracle n'existe pas

La solution miracle qui remplacerait avantageusement les carburants fossiles n'existe malheureusement pas. «Trois systèmes de propulsion sans énergie fossile sont envisageables – toutefois avec une inévitable perte d'efficacité énergétique», relève Konstantinos Boulouchos, professeur à l'EPFZ et Directeur du SCCER «Efficient Mobility». «La meilleure solution reste encore la propulsion électrique directe, viennent ensuite les véhicules à pile à combustible (le moteur est alimenté par de l'hydrogène obtenu par électrolyse), puis la propulsion à hydrocarbures non fossiles (méthane synthétisé par utilisation d'électricité excédentaire)», explique-t-il.



L'électricité, l'hydrogène et d'autres alternatives peuvent remplacer les combustibles fossiles dans tous les domaines. L'illustration montre ce qui est techniquement possible aujourd'hui.



Des avantages et des inconvénients

C'est avec la propulsion électrique directe depuis des batteries que la perte d'énergie est la plus faible entre la production et la propulsion – en d'autres termes, que le rendement énergétique est le meilleur. Toutefois, la durée de stockage du courant dans les batteries est relativement faible. En outre, l'autonomie de tels véhicules est réduite. Ainsi, ce système se prête mal à la navigation et à l'aviation.

Avec la propulsion à l'hydrogène, l'autonomie est un moindre problème. Toutefois, l'utilisation de cette technologie nécessite une toute nouvelle infrastructure pour la production et la distribution du carburant, ce qui rend le système assez onéreux. Il n'est dès lors pas étonnant que très peu de voitures à hydrogène se vendent en Suisse et qu'il n'existe que deux stations-service à hydrogène.

Par contre, avec la technologie des hydrocarbures non fossiles, l'infrastructure n'est pas un souci. En effet, le méthane synthétisé et le gaz naturel fossile sont chimiquement identiques. L'infrastructure de distribution pour les véhicules au gaz naturel existante peut ainsi être utilisée à moindre frais. Cela dit, c'est la production de ce carburant qui est gourmande en énergie. Qui plus est, l'élément carbone qui le compose devrait provenir entièrement de l'atmosphère pour que le bilan CO₂ soit neutre. «C'est dans les transports maritimes et aériens que le potentiel des tech-

nologies Power-to-Gas et Power-to-Liquid est le plus grand en raison de la taille de ces marchés», ajoute Konstatinos Boulouchos.

Un défi de taille

Pour Konstatinos Boulouchos, le principal problème de ces trois technologies est la forte consommation d'électricité. Pour réduire véritablement les émissions de CO₂, il est impératif que le courant utilisé soit issu de sources d'énergie renouvelables. Et c'est là que la responsabilité des producteurs d'électricité entre en jeu. «En termes de décarbonisation, le secteur de l'électricité doit prendre une longueur d'avance sur celui des transports, notamment parce que l'évolution y est plus lente», précise-t-il.

Nous sommes cependant encore loin d'avoir résolu nos problèmes climatiques. Les émissions dues à la production des véhicules ou les difficultés de diffusion des technologies subsistent. Cela signifie que quand tous les carburants seront «non fossiles», les transports continueront à émettre du CO₂. Le chemin est encore long. ■

Du bon...

C'est au niveau des transports ferroviaires que la Suisse montre l'exemple en matière d'émission de CO₂. Alors que dans les autres pays près du tiers des transports ferroviaires «carburent» au diesel, la Suisse est citée en exemple dans le dernier rapport de l'ONU sur le climat. En effet, nos trains fonctionnent presque exclusivement à l'hydroélectricité.

... et du moins bon

L'industrie aéronautique rêve toujours de faire fonctionner ses avions au biocarburant - autrement dit, au kérosène végétal. Bien que ces carburants soient neutres en termes d'émissions de CO₂, le gaspillage de terrains agricoles qu'impliquerait leur production serait catastrophique.

-  Batterie / électrique
-  Piles à combustible
-  Hydrocarbure
-  Meilleure option!



Le combat des pendulaires

Par Monika Tschannen,
responsable du programme «Gestion
de la mobilité dans les entreprises»

Plus de 300 000 personnes font la navette quotidiennement d'un pays frontalier à leur poste de travail en Suisse. Au Tessin, un projet d'avenir présente les possibilités de lutter contre les bouchons quotidiens.



Le bateau navette «Fenice Bella» en action entre Porto Ceresio (I) et Morcote.

Depuis des années, la périphérie de Lugano souffre des bouchons, du bruit et de l'air vicié. En plus du trafic indigène, 65 000 personnes font la navette quotidiennement entre l'Italie et leur poste de travail au Tessin. En prenant des mesures attractives, les communes de Lugano, Grancia et Collina d'Oro ont donc décidé conjointement d'améliorer la situation du trafic dans la zone «Pian Scairolo», le site commercial et industriel de l'agglomération de Lugano. À cet égard, les communes peuvent compter sur l'aide du canton. Celui-ci s'engage avec un programme d'encouragement et soutient les mesures de mobilité également dans le cadre du programme national «Gestion de la mobilité dans les entreprises» (cf. encadré).

De façon concrète, une centrale de la mobilité a été instaurée dans la zone «Pian Scairolo» reliant les entreprises locales et incitant la mise en œuvre de mesures communes. 4200 personnes travaillent dans cette région, dont un peu plus de la moitié sont des frontaliers. Une enquête a révélé que près de 90 % de ces personnes se rendent à leur travail en voiture.

Trouver des solutions novatrices

Fin 2017, un projet pilote a démarré avec un bateau navette entre Porto Ceresio (I) et Morcote. Il offre aux frontaliers une alternative au bouchon de plusieurs kilomètres à la frontière. L'offre a été largement acceptée et a convaincu les personnes concernées. Depuis 2018, elle est intégrée dans la communauté tarifaire et est encouragée par les entreprises par le biais de cartes hebdomadaires.

D'autres mesures ont résidé dans l'incitation à l'achat d'un abonnement TP annuel ou dans l'offre d'e-bikes et d'e-scooters. En revanche, seules quelques entreprises ont introduit des critères pour l'octroi et des taxes pour l'utilisation de places de parc – une mesure extrêmement efficace, mais néanmoins controversée.

Cet automne démarrera un nouveau projet pilote avec deux lignes de bus navette transfrontalières. Mais les experts en mobilité encouragent également les autorités à prendre des mesures à long terme telles que la construction de trottoirs, le scooter-sharing ou un téléphérique urbain, toujours dans l'optique d'empêcher la formation de bouchons.

Combinaison de mesures

Dans les entreprises des trois communes, diverses offres de mobilité et des solutions ont été communiquées à plusieurs reprises et par l'intermédiaire de différents canaux. Des premières observations révèlent que ces mesures constituent un pas dans la bonne direction. Un transfert des trajets individuels vers des communautés de transport, une utilisation accrue des TP ainsi qu'une augmentation des trajets effectués en vélo se profilent déjà. Mais il ne faut toutefois pas oublier que des modifications dans le comportement de mobilité nécessitent du temps et que les mesures n'ont encore pas toutes été mises en œuvre.

Un facteur de succès est une bonne combinaison entre les différentes mesures de mobilité. Ainsi, des possibilités de stationnement limitées et des taxes de parking s'avèrent utiles, et simultanément il faut mettre en œuvre et promouvoir des mesures représentant une utilité concrète pour les pendulaires. ■

«Gestion de la mobilité dans les entreprises»

Avec le programme «Gestion de la mobilité dans les entreprises», SuisseEnergie motive les entreprises à structurer de façon efficace le trafic qu'elles provoquent et à introduire de nouvelles formes d'organisation et d'offres. Les entreprises intéressées peuvent bénéficier de conseils gratuits de la part d'experts en mobilité et sont soutenues financièrement dans leur analyse.

Les entreprises intéressées peuvent s'annoncer directement auprès de la direction du programme jusqu'à fin 2018: info@rundum-mobil.ch

Plus d'informations sur le programme:
www.mobilitaetsmanagement.ch

De bons exemples de pratiques figurent sur la plateforme www.mobilservice.ch.

Sans voiture et sans contrainte

Texte et photo: Camille Marion

Faut-il habiter et travailler dans un centre urbain pour pouvoir faire le choix de se passer d'une voiture privée? Pas forcément! Priscila et Benoît Dessibourg vivent en famille à Grolley et leur quotidien sans voiture sonne comme une évidence.

«**N**otre famille nous trouve courageux d'avoir osé, mais pour nous, ça s'est fait naturellement», sourient Priscila et Benoît. En février dernier, lorsque leur voiture rend l'âme un peu plus vite que prévu, ils décident de ne pas la remplacer. Une idée qui avait germé dans leur esprit depuis quelques temps déjà, notamment lorsqu'ils ont choisi de s'installer dans le joli village de Grolley (FR). La motivation est avant tout écologique, mais la voiture n'a jamais été leur moyen de transport de prédilection.

Le couple fribourgeois s'est rapidement et facilement adapté à ce changement, tout comme leurs filles Anaya et Léonore (6 et 4 ans bientôt).

Mobiles au quotidien

Benoît est responsable de projets pour les Transports publics fribourgeois, à Givisiez. C'est à vélo qu'il parcourt quotidiennement les six kilomètres qui séparent son travail de son domicile. Une solution qu'il apprécie et pour laquelle il avait opté depuis longtemps déjà.

Priscila est maman au foyer, ce qui ne l'empêche pas d'être souvent en vadrouille. La famille se rend facilement à Fribourg, notamment pour le marché. La gare, à deux pas de la maison, permet de rejoindre le centre-ville en une trentaine de minutes, grâce à deux trains par heure.

Convivialité et partage

Lorsque la famille a besoin d'une voiture pour certaines occasions, les voisins sont toujours volontiers disposés à prêter la leur. Benoît fait parfois également appel à la location de voitures entre particuliers. Et pour les excursions à la montagne, il profite de les vivre avec son père.

Parmi les nombreux atouts de leur nouvelle situation, Priscila et Benoît relèvent avant tout cette convivialité et le partage avec les amis, la famille et les voisins. Au niveau



Benoît, Priscila, Anaya et Léonore utilisent le vélo pour les trajets du quotidien.

financier aussi, les avantages sont conséquents: plusieurs centaines de francs par mois sont économisés depuis que la famille ne possède plus de voiture privée.

Apprendre à prendre le temps

À ceux qui souhaitent se lancer, Priscila et Benoît conseillent simplement d'oser et de se donner les moyens d'y arriver. «C'est une autre façon de s'organiser», explique Priscila. «On prend davantage le temps de faire les choses et chaque trajet a son importance. Je n'ai jamais eu l'impression que la voiture était une façon 'naturelle' de se déplacer. Elle fausse notre perception de la distance en rendant tout accessible si facilement.»

La famille n'est de toute façon pas adepte des longues excursions et préfère profiter des

richesses qu'offre la région. À pied, à vélo, à l'ombre dans la remorque ou en train, le quotidien a finalement peu changé pour Anaya et Léonore.

Cet été, c'est à Champex que la famille grolleysanne passera ses vacances. Et Léonore se réjouit déjà de prendre le train, le bus, et surtout, le télésiège! ■

Tous en Pedibus!

Par Rodgrio Luruena

Le Pedibus est un projet participatif qui se développe à grands pas grâce à la motivation des parents et des enfants. À ce jour, plus de 1500 lignes ont été créées sous l'impulsion de l'ATE afin de favoriser les déplacements à pied entre la maison et l'école.



© Nicolas Righetti / Lundif3

rageant un échange entre enfants, parents et d'autres adultes. Elle rend les horaires scolaires moins contraignants pour les parents grâce à l'entraide et le partage de l'accompagnement.

Pour la santé et la planète

Les enfants qui se rendent à l'école à pied quotidiennement pratiquent une activité physique régulière qui contribue de manière décisive à leur santé. En favorisant la mobilité active, le Pedibus contribue également à un environnement plus sain en réduisant la pollution de l'air et le bruit. Sur un tronçon de 2 kilomètres pratiqué à pied au quotidien (200 jours par an), on estime l'économie à près de 160 kilos de CO₂ par enfant.

Les seniors aussi!

Cette année, les jeunes retraités, les grands-parents ou les aînés du quartier, sont invités à prendre part au Pedibus. Ils peuvent participer comme deuxième accompagnant ou comme accompagnant principal pour un ou plusieurs trajets par semaine, ou en remplacement occasionnel d'un parent. Un bon moyen de rester physiquement actif, de s'engager dans une activité utile pour les familles et de favoriser les liens intergénérationnels dans les quartiers. ■

Grâce au Pedibus, toujours plus d'enfants se rendent à pied à l'école, en toute sécurité.

Lors de cette rentrée scolaire, des milliers d'enfants se rendront à pied à l'école grâce au Pedibus. Le concept est simple: chaque ligne est créée par des parents qui se partagent l'accompagnement des enfants entre la maison et l'école, en définissant les lieux de rencontre et l'horaire.

Diminution de la mobilité active

La promotion de projets comme le Pedibus est plus importante que jamais. Le dernier microrecensement souligne une diminution de 9% du transport actif chez les enfants entre 6 et 9 ans ces vingt dernières années. D'autres recherches montrent que 10 à 20% des enfants ont une activité physique quotidienne insuffisante, ce qui pose un important problème de santé publique.

Le sentiment d'insécurité est l'une des causes de cette diminution. Dans une en-

quête menée par l'ATE, 41% des parents interrogés considèrent le chemin de l'école comme dangereux, ce qui explique un fort taux d'accompagnement, souvent motorisé. Le Bureau de prévention des accidents (bpa) indique par ailleurs que 86,7% des enfants victimes d'un accident grave se déplaçaient à pied ou à bicyclette.

Une solution: le Pedibus

Le Pedibus représente un juste milieu entre encadrement parental et mobilité autonome. Il assure la sécurité des enfants tout en leur permettant d'intégrer les règles et les comportements adéquats. Le Pedibus permet ainsi de contrer le déclin de la mobilité des enfants, mais également de réduire les dangers et de décongestionner les abords des écoles.

Une ligne de Pedibus favorise également la cohésion sociale dans les quartiers en encou-

Conseils et matériel

Dans chaque canton romand et au Tessin, un coordinateur ou une coordinatrice Pedibus est à disposition pour répondre aux questions et aider dans la mise en place d'une ligne. Du matériel de sécurité ainsi qu'une assurance de responsabilité civile, proposée par le bpa, sont mis gratuitement à disposition des familles participantes. Plus d'informations sur: www.pedibus.ch

L'école en toute sécurité

Par Emilie Roux

Les Plans de mobilité scolaire permettent de concevoir de manière globale les déplacements autour des établissements scolaires et de proposer des solutions adaptées. Un outil développé par l'ATE grâce à son expérience en matière de mobilité scolaire.

Depuis leurs débuts, les Plans de mobilité scolaire (PMS) n'ont cessé de se développer. Six sont en cours en Suisse romande, et les premiers projets voient le jour dans le reste du pays. La tendance en faveur de la sécurité sur le chemin de l'école est particulièrement marquée à Genève où une motion cantonale a été votée en ce sens. Elle a également été déposée et votée dans de nombreuses communes genevoises.

Un franc succès

En 2018, sept Plans de mobilité scolaire ont été réalisés dans les cantons de Vaud, du Valais, de Fribourg et de Genève. Les communes sont de plus en plus intéressées par un outil qui leur offre des données objectives et chiffrées. Elles sont ainsi notamment informées sur les itinéraires empruntés par les écoliers, l'accompagnement sur le chemin de l'école et les facteurs de danger et de sécurité.

Forte du succès rencontré en Suisse romande, l'ATE réalise depuis cette année des PMS en Suisse alémanique et au Tessin. Preuve que la démarche s'applique à des situations aussi diverses que celles rencontrées à Morcote, village au bord du lac de Lugano, à Pratteln en périphérie de Bâle ou à la Vignettaz, en plein centre de la ville de Fribourg.

Prise de conscience politique

Bien que les PMS soient maintenant bien implantés, les autorités politiques doivent soutenir la démarche pour encourager les communes et permettre la réalisation des mesures préconisées. Le canton de Genève et les différentes communes genevoises l'ont bien compris en acceptant à l'unanimité des motions en faveur de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école et des PMS. Des décisions qui soulignent qu'au-delà des clivages politiques, la sécurité des déplacements des écoliers est une thématique importante pour nos élus.



Développés par l'ATE depuis plus de 5 ans, les Plans de mobilité scolaire rendent le chemin de l'école plus accueillant.

Au-delà de l'aspect sécuritaire, c'est la place de l'enfant dans l'espace public de manière générale qui est cruciale. Il est nécessaire de favoriser son bien-être dans cet espace de moins en moins propice à la rencontre et

au jeu et de créer des endroits apaisés autour des écoles. C'est justement le rôle des PMS. Ils ont encore de beaux jours devant eux, et l'ATE s'en réjouit. ■

Les PMS concrètement

Un plan de mobilité scolaire dure entre 10 et 12 mois et s'articule en cinq étapes:

1. Enquête

Les parents, enfants, enseignants et partenaires de l'école s'expriment sur la situation actuelle par le biais d'un questionnaire.

2. Bilan de mobilité

Les informations récoltées sont analysées et aboutissent à un état des lieux de la mobilité.

3. Recommandations

Sur la base du bilan et des rencontres avec les différents partenaires, l'ATE formule une

série de recommandations à court, moyen ou long terme.

4. Informations et sensibilisation

Tout au long du processus, l'accent est mis sur l'information et la sensibilisation de tous.

5. Suivi et évaluation

L'ATE suit la mise en place des recommandations, effectue un bilan final et propose une évaluation et des améliorations.

Du mouvement et du bruit!

Par Paola Nagel Petrucci

Oublier sa voiture et se lancer à pied, à vélo, en famille vers l'école et le lieu de travail, quoi de plus simple à faire et de plus vivifiant? Le 21 septembre prochain, la «Journée internationale à pied à l'école» sera consacrée au thème du bruit, tantôt allié et tantôt ennemi.

Lancée en Suisse romande et au Tessin par l'ATE, la «Journée internationale à pied à l'école» fête cette année ses 18 ans. Cet événement qui fait partie intégrante de la «Semaine européenne de la mobilité» a débuté en 2000 avec l'initiative européenne «En ville sans ma voiture».

Bouger pour grandir

Vecteur principal de l'acquisition de l'autonomie, la mobilité tient une place centrale dans le quotidien des écolières et des écoliers. Sensibiliser les usagers et les édiles à la sécurité du chemin de l'école, encourager les parents à adopter une mobilité plus active et transmettre à leurs enfants le plaisir de bouger sont les objectifs de cette action festive.

Illustrée par le célèbre Tom Tirabosco, une communication ludique est distribuée chaque année à tous les enfants des cycles primaires de Suisse romande et du Tessin.

Ouvre grand tes oreilles...

... et quand tu traverses la rue, enlève tes écouteurs! Une injonction qui nous concerne tous.

Pour interpeller les enfants et les parents sur l'importance non seulement de regarder mais également d'écouter avant de traverser, chacun recevra une belle oreille verte à la rentrée en classe. Pas question de la remiser au fond du cartable, elle annonce la date de la Journée et, par simple découpage, les enfants pourront enfilet cette oreille en carton sur la leur et l'arborer le 21 septembre en allant à l'école. Un mini déguisement et un

signe de ralliement qui, augurons-le, marquera les enfants et surprendra les passants.

Le bruit qui est notre allié lorsqu'il nous signale un danger est aussi une des nuisances majeures dans nos villes. Il perturbe le sommeil et entraîne des difficultés de concentration.

En Suisse, le trafic routier en est la principale source. Limiter l'utilisation de la voiture, c'est non seulement lutter contre le bruit et la pollution atmosphérique, mais aussi améliorer la qualité de vie en ville. On le sait tous, alors pourquoi traîne-t-on tellement les pieds?

Faites partie de la fête!

Naturellement, la Journée à pied à l'école est aussi l'occasion de fêter le chemin vers l'école. Pour vous y aider, vous trouverez des idées, des infos et du matériel gratuit sur www.journee-a-pied.ch.

Les parents, les communes, les associations de parents d'élèves et les lignes de Pedibus qui souhaitent participer sont invités à remplir un petit formulaire d'inscription. Il permettra d'avoir une image plus précise des actions menées dans le cadre de cette journée festive. ■

L'édition 2018 de la «Journée internationale à pied à l'école» invitera petits et grands à fêter le chemin de l'école autour du thème du bruit de la circulation. Celui qui prévient et celui qui dérange.





Vélo et train: combiner intelligemment.

Combinez la flexibilité du vélo à la fiabilité du train. Vous voyagez ainsi avec ponctualité et flexibilité, favorisez votre bien-être et ménagez l'environnement.

Voyagez avec votre vélo.

Emportez votre vélo en voyage. Avec un billet pour vélo valide, vous pouvez charger vous-même vos vélos et vélos électriques dans la plupart des trains CFF et des chemins de fer privés ainsi que dans la plupart des cars postaux. Toutefois, le transport des vélos n'est possible que si la place disponible est suffisante. Des restrictions s'appliquent sur certains trajets.

Pour préparer votre voyage au mieux, consultez l'horaire en ligne sur cff.ch:

- Les trains ou les cars postaux nécessitant une réservation sont identifiables dans l'horaire par le repère .
- Les trains ne permettant pas le chargement des vélos par les voyageurs sont indiqués par le repère .
- Les prévisions d'occupation vous indiquent quels trains risquent d'être bondés, et vous permettent de trouver un autre train qui conviendra mieux.

Du 21 mars au 31 octobre, réservation obligatoire dans les trains InterCity (IC) identifiés sur l'horaire en ligne par le repère passant par ex. par le pied sud du Jura (IC5/51) ou à travers le tunnel de base du Saint-Gothard (IC2/21). Réservez facilement

en ligne sur CFF.ch, Mobile CFF ou à la gare jusqu'à cinq minutes avant le départ.

Le saviez-vous? Les secteurs où s'arrêtent les voitures avec places pour vélos sont indiqués trois heures avant le départ dans l'horaire en ligne et dans l'application pour smartphone Mobile CFF. Pour de nombreuses relations, la position des voitures est indiquée dans l'horaire en ligne et dans l'application Mobile CFF sur «Afficher la composition du train».

Exemple composition du train IC trajet Berne-Brigue:



De plus amples informations sont disponibles sur cff.ch/transportvelo.

Des vélos de location modernes pour un plaisir sans concession.

Partez pour une excursion à vélo sans problème de transport. Des vélos de location Rent a Bike pour toute la famille sont disponibles à 200 stations réparties dans tout le pays dont plus de 80 dans les gares. Vélos électriques, VTT et e-VTT, country-bikes, tandems, fatbikes, vélos pour enfants



ou remorques pour enfants: vous trouverez tous les cycles que les amateurs de vélo affectionnent. Les quelque 4500 vélos de location répondent aux exigences les plus élevées. Les vélos et e-bikes loués dans une gare peuvent en règle générale être restitués dans une autre gare de location. Consultez cff.ch/velolocation pour découvrir des offres combinées attrayantes de belles excursions à vélo ainsi que des conseils de tours à vélo.

Faites voyager votre vélo.

Déposez votre vélo à la gare, il arrivera avant vous à destination. Pour connaître la procédure, consultez cff.ch/expedition-velo.



Signez la pétition en ligne
jusqu'au 30 septembre 2018!
www.cesar-klug.ch/petition

Les enfants sont particulièrement touchés par le bruit du trafic aérien.



Un ciel de plus en plus bruyant

Par Yves Chatton

La forte croissance du trafic aérien a de graves répercussions sur la santé de ceux qui vivent près des aéroports. Face à l'inaction des autorités fédérales, la coalition CESAR a lancé une pétition qui revendique un couvre-feu nocturne de 22h à 7h dans tous les aéroports.

Nous sommes la nuit du mercredi 4 juillet 2018. Un dernier avion atterrit à 00h21 sur la piste de l'aéroport de Genève. Le lendemain matin, les premiers mouvements aériens reprendront à partir de 6h10 déjà. À peine quelques heures de répit pour la population genevoise, dont le sommeil est directement affecté. Cette situation ne fait malheureusement pas office d'exception. Les mouvements aériens nocturnes ont constamment augmenté ces dernières années en Suisse, et les nuisances sonores avec.

Le bruit rend malade

Les études les plus récentes le démontrent: les personnes régulièrement exposées au bruit du trafic aérien courent un plus grand risque de souffrir d'hypertension, de maladies cardiovasculaires et de diabète. Cette exposition régulière peut également affecter le psychisme par le stress et les perturbations de sommeil qu'elle cause.

Les enfants sont particulièrement touchés par le bruit du trafic aérien. Selon Hans Göschke, médecin et membre du comité de l'association de protection des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, «les perturbations de sommeil portent préjudice au développement cognitif et affectent sensiblement les capacités d'apprentissage des enfants. Cela peut avoir de graves répercussions sur leur parcours scolaire.»

Inaction des autorités

La Confédération est en charge de la planification du développement du transport aérien. Malgré les risques constamment soulignés, elle continue de miser sur une croissance inconsidérée de ce secteur.

Elle tente bien sûr de protéger la population face à l'augmentation du bruit du trafic aérien, mais ce n'est de loin pas suffisant.

L'exemple des valeurs limites d'immission, définies dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), illustre le problème. Ces valeurs sont censées définir les seuils à partir desquels le bruit a des effets indésirables trop importants sur la population. Mais dans la réalité, la limite est régulièrement dépassée autour des aéroports. De plus, les études les plus récentes concluent qu'un niveau sonore inférieur à ces seuils nuit déjà à la santé de la population. Les valeurs limites d'immission ne sont donc ni respectées ni à jour.

Pour des nuits sans bruit d'avion

Face à la passivité des autorités fédérales, les organisations membres de CESAR, la coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable, ont lancé une pétition. La coalition demande à la Confédération de garantir un couvre-feu nocturne de 22h à 7h dans tous les aéroports et les aérodromes concessionnaires suisses. Elle exige par ailleurs que de nouvelles valeurs limites d'im-

mission soient fixées sur la base des connaissances scientifiques actuelles.

Espérons que le ciel des prochains 4 juillet sera plus calme et que la population genevoise pourra à nouveau rêver sans être dérangée. ■

Le saviez-vous?

- Près de 100 000 personnes sont exposées à un bruit excessif du trafic aérien en Suisse.
- Les valeurs limites d'immission pour les zones d'habitation, fixées à 60 dB(A) en journée et 50 dB(A) la nuit, sont régulièrement dépassées autour des aéroports.
- En 2016, 468 226 mouvements aériens ont été enregistrés dans notre ciel. Les prévisions tablent sur 632 000 mouvements en 2030, soit une augmentation de 35%!
- Les couvre-feux actuels ne garantissent pas un sommeil récupérateur:
 - Aéroport de Bâle-Mulhouse: 0h-5h
 - Aéroport de Berne-Belp: 23h-6h
 - Aéroport de Genève: 0h-06h (retards autorisés jusqu' à 00h30)
 - Aéroport de Zurich: 23h-6h (retards autorisés jusqu' à 23h30)

Plus d'informations sur www.cesar-klug.ch

ate boutique

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



W
women

M
men

50% de rabais

Pantalon zipp-off

TATONKA
EXPEDITION LIFE

Tatonka Kearns | 54.95 au lieu de 109.90

Pantalon de voyage et de trekking léger et à longueur réglable en tissu résistant. Matériau: 93% polyamide, 7% élasthane.

WOMEN

MEN

Tailles: 36 • 38 • 40 • 42 • 44
11340 black

Tailles: 46 • 48 • 50 • 52 • 54 • 56
11339 black

LOWA
simply more...



W
women

M
men

Chaussure de trekking Renegade GTX Mid | 219.-

La chaussure polyvalente pour les balades en forêt et dans les pâturages, ou les randonnées par n'importe quel temps.

WOMEN Pointures: 36-42,
aussi demi-pointures
7657 pierre

MEN Pointures: 40-47,
aussi demi-pointures
7656 gris foncé/navy



d
deuter

M
men

20% de rabais

W
women

Sac à dos Deuter

Futura 26 / Futura 24 SL | 127.20 au lieu de 159.-

Ce sac à dos léger et fonctionnel est parfait pour de longues randonnées d'une journée ou des tours en montagne.

Code-rabais: mag0318

Futura 26: 11787 denim-arctic | 11787 black

Futura 24 SL: 11786 cranberry-maron | 11786 black



NEW

Set de cuisine Opinel Nomad Cooking Kit | 89.90

Élégamment emballé dans un linge, le nouveau set de cuisine composé d'un couteau à pain, d'un couteau tire-bouchon, d'un couteau à éplucher pliable et d'une planche à découper est parfait pour le pique-nique en voyage.

12513 Opinel Nomad Cooking Kit



30.- de rabais

20.- de rabais

Veste & pantalon de pluie Vaude Luminum | dès 99.-

Quand on circule en ville même quand il pleut, il vaut mieux être bien visible. C'est exactement pour cette raison que VAUDE a développé sa série Luminum. Sa devise: visibilité à 360°.

Code-rabais: mag0318

WOMEN Tailles: 36-42

MEN Tailles: S-XL

Veste | 139.- au lieu de 169.-

Veste | 139.- au lieu de 169.-

10875 canary

10880 canary

Pantalon | 99.- au lieu de 119.-

Pantalon | 99.- au lieu de 119.-

10877 black

10881 black



turquoise W
women

dark blue M
men

violet/purple

anthracite light blue

anthracite

Giesswein Merino Runners | 99.90 au lieu de 139.90

Les sneakers ultra légères enveloppent le pied à 360° pour un confort optimal. Légère, aérée à base de matériaux naturels et dotée d'une semelle stable, la chaussure est une option parfaite pour l'entre-temps. La laine extensible spécialement développée pour ces chaussures assure un confort optimal en s'adaptant à la forme de chaque pied, comme une seconde peau.

Code-rabais: mag0318

WOMEN Pointures: 36-42

MEN Pointures: 40-46

11341 turquoise | 11341 purple | 11341 anthracite

11344 anthracite | 11344 dark blue | 11344 light blue



Laine mérinos

incroyablement

confortable

40.- de rabais

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

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

FRANTOUR

Le n°1 pour la France

Paris

TGV Lyria + hôtel
+ exposition «Picasso. Bleu et rose»

www.frantour.ch

Exemple de prix pour un départ le 14.12.18 (état au 26.7.18): TGV Lyria 2^e classe (Standard) de Genève/Lausanne/Vallorbe/Neuchâtel à Paris et retour; 1 nuit avec petit déjeuner à l'hôtel Albe Bastille ***, en chambre double; entrée au musée d'Orsay avec accès privilégié à l'exposition «Picasso. Bleu et rose» 18.9.18-6.1.19

dès CHF
238.-

Paris
capitale
de l'art!

TGV Lyria

Si la nature vous tient à cœur



Vous souhaitez laisser une trace. Pas seulement à votre descendance, mais plus largement au monde qui vous entoure. Avec un legs testamentaire à Pro Natura, **vous avez l'opportunité de vous engager pour la nature à long terme.**

Vous pouvez commander notre guide testamentaire «Penser d'ores et déjà à demain» ou alors prendre rendez-vous avec Agnes Kaelin pour un entretien confidentiel.

Le guide peut être téléchargé sur support.pronatura.ch/legs



Pro Natura
Dornacherstrasse 192
4053 Bâle
Tel. 061 317 91 91

pro natura

SPINAS CIVIL VOICES



Améliorer les méthodes de culture, vendre les récoltes, apprendre un métier. Des personnes changent ainsi leur vie avec le soutien d'Helvetas. Vous pouvez y contribuer: helvetas.ch



HELVETAS
Partenaire de vrais changements

J'avais peu à récolter.
Gete, le grand-père

Je récolte du maïs et des céréales.
Wondimeneh, le père

Je récolte les fruits de ma formation.
Tewachew, le fils, 24 ans. Éthiopie

Être visible à vélo sauve la vie

Par Nelly Jaggi

Les cyclistes sont souvent aperçus trop tard par les autres usagers. C'est pourquoi l'ATE leur recommande, dans les giratoires, «de circuler au milieu de la voie» – une nouvelle consigne qui inaugure le 2^{ème} volet de la campagne «Visible à vélo».

Un accident sur trois dans les giratoires implique un cycliste. Mais ce dernier en est le responsable principal dans 4% des cas seulement, selon une étude de l'Office fédéral des routes. Alors que le giratoire, par rapport aux carrefours classiques, réduit le risque de conflit entre les automobilistes, il présente des dangers pour les vélos. En effet, il est souvent le théâtre de collisions parce que les automobilistes distinguent les cyclistes trop tard.

«En roulant au centre de la voie des giratoires, les cyclistes sont plus visibles», explique Michael Rytz, expert en sécurité

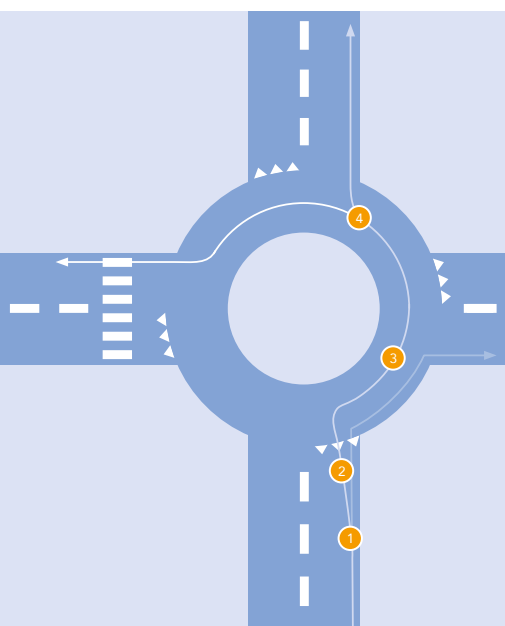
routière à l'ATE. Il précise encore qu'un sondage mené il y a deux ans dans le cadre de la campagne «priorité à la prudence» a révélé que «seules les personnes qui se déplacent régulièrement à vélo ou en voiture savent comment aborder un giratoire en toute sécurité – autrement dit: une personne sur deux». Le manque de connaissances en la matière est plus prononcé en Suisse romande, chez les 36 à 60 ans et chez les automobilistes qui ne se déplacent jamais à vélo.

Rouler au milieu de la route est autorisé

Ce printemps, l'ATE et Pro Vélo ont lancé une campagne nationale de sécurité routière sous le titre «Visible à vélo». Après le slogan «Signale ta direction», une nouvelle consigne est adressée aux cyclistes: «Dans le giratoire, roule au milieu de la route». Michael Rytz ajoute que «la silhouette discrète du cycliste le rend moins visible dans le giratoire. En roulant exceptionnellement au milieu de la chaussée du giratoire – ce qui est parfaitement autorisé – le cycliste entre dans le champ de vision des autres usagers.»

Le bon comportement permet d'éviter les deux risques majeurs: ne pas être vu par les automobilistes qui s'engagent dans le giratoire et se faire couper la route par les automobilistes qui quittent le giratoire. Dans de tels cas, les automobilistes ne sont pas seuls fautifs. Dans les localités, ils doivent être attentifs simultanément à une multitude d'éléments et sont parfois débordés. Ainsi, les éléments qui sont les moins apparents, colorés ou contrastés peuvent leur échapper – et il s'agit trop souvent des cyclistes.

Les statistiques le confirment: en 2017, près de 80% des collisions entre vélos et véhicules à moteurs se sont produites de jour et par bonne visibilité. «Rouler visible» – y compris adopter la bonne trajectoire dans le giratoire, faire des signes clairs et porter des vêtements de couleurs voyantes – peut sauver la vie. ■



Comment aborder correctement les giratoires

1. Jetez un coup d'œil en arrière et déplacez-vous vers le milieu de la chaussée.
2. Laissez la priorité aux véhicules déjà engagés dans le giratoire.
3. Dans le giratoire, roulez au milieu de la chaussée.
4. Signalez d'un signe clair de la main votre intention de quitter le giratoire.



«Dans le giratoire, roulez au milieu de la chaussée» – c'est autorisé et c'est plus sûr!

Harry Hasler recherche le «Velotalent of Switzerland»

Dans le cadre de la campagne «Visible à vélo», une vidéo humoristique (sous-titrée en français) est diffusée depuis le mois de juin. Il s'agit de la parodie d'un casting: un jury composé de Harry Hasler (Viktor Giacobbo), Mara Meister (Fabienne Hadorn) et Walter Schlegel, commandant de la police grisonne, s'applique à décerner le titre de «Velotalent of Switzerland». Autour du commandant de la police, l'automobiliste Harry Hasler et la cycliste Mara Meister se disputent la manière correcte d'obliquer à gauche et d'aborder un giratoire.



Dernière

A photograph of a tree-lined street. A red bus is driving away from the camera on the left side of the road. A black car is driving towards the camera on the right side. A person on a white scooter is in the middle of the road. The street is lined with large, leafy trees that create a canopy effect. The lighting suggests it's late afternoon or early morning, with long shadows cast across the road.

ligne droite

Les cyclistes, mais aussi les piétons, les conducteurs de bus et les automobilistes, les enfants, les jeunes et les seniors, les vacanciers et les pendulaires: tous ont à gagner à un «oui» à l'arrêté fédéral sur le vélo, le 23 septembre. Notre dossier fait le point.

Tous gagnants

Par Nelly Jaggi

La plupart d'entre nous changeons régulièrement de moyen de transports – et donc de perspective. Voyons un peu comment l'adoption de l'arrêté fédéral sur le vélo profiterait à tous.



Photos: Fabian Lütolf

À vélo

Sur la route, les cyclistes doivent se faire une place aux côtés des voitures, des motos, des bus et des trams. Et dans les zones partagées avec les piétonnes et piétons, les regards courroucés ne les épargnent pas. Avec la croissance fulgurante des vélos électriques, les infrastructures existantes sont beaucoup plus sollicitées. «Ce que j'escompte d'un oui à cette votation, c'est davantage de pistes cyclables séparées et davantage de voies à circulation continue, c'est à dire sans que les cyclistes ne doivent constamment s'interrompre pour traverser une rue prioritaire», explique Myriam Holzner,

responsable de la campagne ATE pour l'arrêté fédéral sur le vélo. «J'aimerais des règles qui indiquent clairement où les vélos doivent et peuvent circuler, ajoute Juerg Haener de Pro Velo Suisse. Actuellement, la place manque souvent, et ceux qui casquent, ce sont les cyclistes».

Les excursions et les vacances cyclistes sont très appréciées en Suisse (lire pages 24 et 25). Le cyclisme y a aussi une longue tradition, dont plusieurs grands noms ont émergé. Que ce soit pour les professionnels d'aujourd'hui ou pour les sportifs de demain, pour les cyclistes du dimanche ou pour les pendulaires qui vont à l'école ou au travail: une bonne infrastructure est nécessaire pour que les cyclistes soient en sécurité.



À pied

«Les cyclistes débordent sur le trottoir lorsqu'ils ne se sentent pas en sécurité sur la route», relève Myriam Holzner. Cycliste aguerrie, elle ose affronter la jungle du trafic urbain et n'apprécie pas de voir des vélos sur les trottoirs ou sur les chemins pédestres. Mais elle reconnaît que «beaucoup de cyclistes moins expérimentés, notamment les enfants et les jeunes, se sentent en danger au milieu des voitures et des camions – en particulier lorsque ceux-ci circulent à grande vitesse et sur des routes étroites.»

«En réalité, les piétons et les cyclistes luttent pour la même chose», remarque

Thomas Schweizer, responsable de Mobilité piétonne Suisse. «Ce n'est pas que les cyclistes tiennent à tout prix à rouler sur les trottoirs. Le conflit est programmé par l'aménagement routier, et la responsabilité n'en incombe pas aux cyclistes», ajoute-t-il. L'adoption de l'arrêté fédéral sur le vélo donnerait un nouvel élan aux revendications des piétonnes et des piétons, espère-t-il. «Nous réclamons une planification des chemins piétons qui tienne compte de tous les problèmes des enfants et des personnes âgées ou handicapées. Et nous espérons que la planification des voies cyclables sera faite en parallèle et les conflits potentiels abordés. Pour le bien de tous, cyclistes comme piétons», souligne Thomas Schweizer.

En transports publics

Pour les usagers des transports publics (TP), le calcul est simple: plus les trajets de courte distance sont parcourus en vélo, plus la ponctualité des TP augmente – comme les chances d’avoir une place assise. Pour les trajets de moins de cinq kilomètres, le vélo est une bonne alternative aux TP – voire de dix kilomètres, ou même davantage, avec un vélo électrique. «Les voies cyclables contribuent à réduire l’affluence dans les trains, les bus et les trams et à mieux gérer la croissance de la mobilité», indique d’ailleurs une prise de position fédérale à propos de l’arrêté.

Les voies séparées dont bénéficient les bus donnent une fluidité aux TP. Lorsqu’elles sont ouvertes aux vélos,

l’espace doit y être suffisant et les règles claires. «À la montée en particulier, la mixité n’est pas idéale», confirme les TP bernois, Bernmobil.



En voiture

Un meilleur désenchevêtrement du trafic profiterait également aux automobilistes. Aux heures de pointe notamment, ou à certains carrefours névralgiques, il renforcerait la sécurité de tous. C’est pourquoi même le Touring Club Suisse (TCS) – au côté de bien d’autres organisations – se déclare en faveur de l’arrêté fédéral sur le vélo, dont le message central est aussi utile au trafic individuel motorisé.



Pédaler jusqu’à la ligne d’arrivée

En 2015, l’ATE Association transports et environnement lançait son initiative vélo en collaboration avec Pro Vélo. Elle y demandait de mettre sur pied d’égalité les voies cyclables et les chemins pédestres. Le processus politique a été mené en un temps record. L’arrêté fédéral sur le vélo – la réponse politiquement consensuelle à l’initiative populaire – a recueilli un large soutien. Nous sommes dans la dernière ligne droite! Nous espérons vivement un «oui» le 23 septembre 2018 et donnons un nouveau coup de pédale en vue de la création d’un bon réseau de voies cyclables.

Arrêté fédéral

Art. 88 (nouveau) Chemins et sentiers pédestres et voies cyclables

¹ La Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables.

² Elle peut soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons et par les tiers visant à aménager et entretenir ces réseaux et à fournir des informations sur ceux-ci. Ce faisant, elle respecte les compétences des cantons.

³ Elle prend ces réseaux en considération dans l’accomplissement de ses tâches. Elle remplace les chemins et sentiers pédestres et les voies cyclables qu’elle doit supprimer.

La campagne de l’ATE

La petite reine est LE moyen de transport des courtes distances, voire des moyennes distance grâce au vélo électrique. Ce mode de déplacement est favorable à la santé ainsi qu’au climat, et certains parcours le rendent plus sûr et plus agréable. L’ATE s’engage depuis des années pour la promotion du vélo. Sa campagne de votation en témoigne à nouveau ces prochaines semaines: des milliers de vélos stationnés verront leur selle recouverte d’une protection contre la pluie et le soleil aux couleurs de l’ATE. Des papillons, des affiches et des publications sur les réseaux sociaux relayeront les arguments de la campagne auprès des citoyens.

- Imprimer et distribuer des flyers: www.ate.ch/materiel
- Enquête en ligne: participer et gagner un vélo électrique! www.velo-ate.ch



© ATE

Un travail remarquable

L'engagement de nos sections en faveur du vélo ne date pas d'hier. Chacune travaille non seulement pour améliorer l'infrastructure cycliste mais aussi la sensibilisation. Un «oui» à l'arrêté fédéral pour le vélo pourrait donner un coup de pouce bienvenu sur le plan national.

En 1989, la section **Jura** a lancé l'initiative «Place au vélo». Suite à cela, le canton a adopté une loi sur les voies cyclables en 1994 qui définit la promotion et la sécurité de la mobilité cycliste. Découvrez l'histoire en détail dans les pages régionales.



© Bau- und Verkehrsdepartement BS

La section **bâloise** s'est investie pour que la passerelle sous le nouveau pont ferroviaire sur le Rhin, préalablement prévue pour les piétons uniquement, puisse être aussi utilisée légalement par les cyclistes.

À **Zurich**, un nouveau tunnel pour les vélos sera construit et, en conséquence, la piste cyclable de la Sihlpost sera supprimée sans remplacement.



© ATE

La section a fait appel contre cette décision mais cela n'a malheureusement pas abouti devant les tribunaux.

Dans le canton de **Soleure**,



© ATE

les dangereux seuils sont d'authentiques «pierres d'achoppement». La concertation entre les autorités et la section Soleure a eu pour effet que la pesée des intérêts des malvoyants – dépendants de claires séparations structurelles – et des cyclistes sera plus équilibrée.

Soleure

Berne

Les sections s'engagent depuis longtemps en faveur des pistes cyclables. Le groupe régional **Bern** collabore activement à l'étude de planification du réseau cycliste Bern Ost-Osternmündigen.

Lucerne

La section **Lucerne** se bat actuellement pour la «Vision réseau cycliste Lucerne» – autrement dit la mise en réseau des principales localités via des pistes cyclables rapides et autres voies cyclables.

Obwald-Nidwald

En 2017, la section **Obwald-Nidwald** a été co-instigatrice de la communauté d'intérêts «Velowege Obwalden»: 50 entreprises, institutions et communes ont signé la pétition «pour des voies cyclables sûres dans le Sarneraatal.»

Grisons

Les **Grisons** disposent d'une très bonne infrastructure pour les VTTistes, les carences restent importantes pour les autres cyclistes. La section a émis des critiques dans la consultation sur le projet cantonal «vélo».

Genève

Pour une fois, il ne s'agit pas d'infrastructure, mais de promotion du vélo. Par la campagne «VAE vs. scooter» à l'intention des jeunes adultes, la section **genevoise** fait la démonstration des avantages écologiques, économiques et pratiques de l'e-bike par rapport au scooter.



© ATE



Pratiqué sur le chemin de l'école ou du travail, le vélo permet de combiner sport et déplacement au quotidien.

Pédalez, c'est bon pour la santé!

Par Camille Marion

Rien de nouveau sous le soleil: faire du sport a des conséquences positives sur la santé. Le pendulaire qui opte pour le vélo au quotidien soigne son corps, son esprit et la planète. Mais pour que petits et grands s'y mettent, il faut que les conditions soient propices.

Si l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) recommande de pratiquer au moins 150 minutes d'activité physique modérée par semaine, les Suisses sont à la traîne; moins de la moitié de la population peut se targuer d'atteindre ce chiffre.

Plusieurs études, notamment réalisées à l'Université de Zurich, le soulignent: une activité physique régulière allonge l'espérance de vie, améliore la santé cardio-respiratoire et musculaire, stabilise le poids, diminue les risques de maladies cardiaques, de pression artérielle élevée ou de diabète. Ces arguments ne sont-ils pas suffisants pour convaincre les Suisses?

Bouger sans rien sacrifier

Manque de temps, de moyens, voire d'intérêt, ... De nombreuses raisons conduisent à faire l'impasse sur une pratique sportive régulière. Le vélo est justement une solution idéale pour y remédier. Pratiqué sur le chemin de l'école ou du travail, il permet de combiner sport et déplacement au quotidien, et ainsi de limiter le temps consacré à une autre pratique sportive, en soirée par exemple.

Le vélo engendre par ailleurs peu de frais et convient à une vaste catégorie de la population. S'il remplace un trajet régulièrement effectué en voiture, il permet de diminuer considérablement l'impact environnemental des déplacements.

Enfants et ados plus réticents

Alors que la tranche d'âge des 7-16 ans était la plus adepte au vélo, le dernier microrecensement souligne un net désintérêt de leur part pour ce moyen de trans-

port. L'utilisation du deux-roues par les enfants et les adolescents a diminué de moitié ces vingt dernières années.

Chez les plus jeunes, la raison découle d'une certaine crainte vis-à-vis des risques d'accident. Le sentiment d'insécurité des routes suisses encourage de nombreux parents à conduire leurs enfants à l'école ou ailleurs. Chez les adolescents, les transports publics ont davantage la cote: on peut s'y retrouver entre amis, écrire des messages et traîner sur les réseaux sociaux.

Rendre le vélo ludique et séduisant

Les projets essaient pour inverser la tendance et redonner aux plus jeunes le goût de pédaler. Pro Velo a lancé

«Bike2school» il y a quelques années pour encourager les enfants à se dépasser sur le chemin de l'école. Initiée dans le canton de Vaud, l'action DÉFI VÉLO s'adresse aux 15-20 ans avec des jeux de découverte et de sensibilisation à la pratique du vélo. Un succès qui lui a permis de s'étendre à toute Suisse.

Quel que soit son âge, le cycliste amateur ou aguerri a besoin de conditions optimales pour que le vélo soit une évidence. Des infrastructures adaptées renforcent la sécurité et contribuent à affirmer la place du deux-roues dans l'espace public. La votation fédérale du 23 septembre prochain est une occasion en or pour redonner à la petite reine son importance. Profitons-en! ■



© Défi Vélo/Isa Bouchariat

DÉFI VÉLO: une action pour sensibiliser et s'amuser.



Tourisme: la Suisse à vélo

Par Nelly Jaggi

En Suisse, les vacanciers aiment le vélo. Suisse Tourisme et hotelleriesuisse espèrent qu'un «oui» à la votation du 23 septembre permettra de rendre ce tourisme durable encore plus séduisant. Le Magazine ATE a questionné les deux organismes.

Les chiffres sont éloquentes: un vacancier sur cinq utilise le vélo en Suisse. Beaucoup privilégient le mountainbike, mais les vélos de route ou de course sont aussi très appréciés. Pas étonnant que l'organisation de promotion Suisse Tourisme défende la petite reine. Avec «Ride

the Alps», en 2018, elle a lancé une offensive en faveur de cols fermés à la circulation.

Vu l'importance du trafic cycliste pour le tourisme suisse, le soutien à l'arrêté fédéral de deux importants organismes de la branche, la Fédération

suisse du tourisme et hotelleriesuisse ne surprend pas. «Suisse Tourisme a déclaré 2018 année du vélo. La promotion doit être bien faite, mais les infrastructures aussi. Si les cyclistes et les randonneurs se gênent mutuellement, c'est désagréable pour tous les deux», explique Robert



© Switzerland Tourism

Des itinéraires pour les vélos électriques constituent une vraie opportunité pour développer le tourisme dans les régions rurales.

Zenhäusern, collaborateur scientifique à la Fédération.

Renforcer le tourisme estival

Robert Zenhäusern ne pense pas seulement aux usagers et usagers de mountainbike. «Beaucoup de gens font des vacances cyclistes, pas seulement des excursions en mountainbike. Pour qu'ils reviennent l'année suivante, la qualité des voies cyclables est importante», souligne-t-il. L'association hotelleriesuisse escompte elle aussi un coup de pouce conséquent, suite à un «oui» à la votation. «Le message central de l'arrêté est

important pour nous: les voies cyclables et les chemins et sentiers de randonnée pédestre sont traités à égalité. Il renforce durablement l'importance de ces infrastructures pour le développement du tourisme estival en Suisse», note Samuel Bangerter, responsable de la politique économique chez hotelleriesuisse.

Rentable...

Le «Monitoring du Tourisme Suisse 2017» (MTS) a bien montré l'importance d'une bonne infrastructure pour le tourisme cycliste. Selon cette enquête nationale – la plus grande réalisée auprès de clients – la clarté de la signalétique, les marquages clairs et la qualité des voies cyclistes comptent particulièrement.

Comme le précise Robert Zenhäusern, une bonne offre dépend de plusieurs facteurs. Des facilités pour le transport des vélos, par exemple, ou une offre hôtelière adaptée aux besoins des cyclistes. Ce qui n'est possible que lorsque tous les acteurs tirent à la même corde.

La Fédération suisse du tourisme et hotelleriesuisse ne s'en cachent pas, leur réflexion est aussi économique. On estime à plus de 350 millions de francs le chiffre d'affaires généré chaque année par les loisirs cyclistes, uniquement pour les personnes domiciliées en Suisse. Et le tourisme estival est toujours plus important pour les destinations de sports d'hiver, en raison du changement climatique qui fragilise et réduit la saison hivernale. Pour rester concurrentiels, une offre globale est nécessaire, Samuel Bangerter en est convaincu. «Il ne suffit plus d'avoir une piscine dans le village, et un chemin de randonnée. C'est pourquoi nous apprécions qu'avec cet arrêté fédéral, l'amélioration des conditions cadres soit ancrée au niveau fédéral, sans que les revendications ne soient trop précises», explique-t-il.



On estime à plus de 350 millions de francs le chiffre d'affaires généré chaque année par les loisirs cyclistes.

... et durable

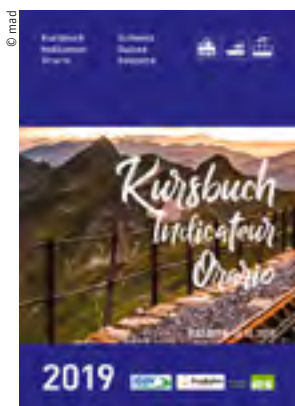
Un environnement et des paysages intacts constituent des éléments importants pour le tourisme suisse. Un changement de mentalité est nécessaire pour que la région alpine en particulier ne porte davantage encore atteinte à ses propres potentialités. «C'est un signe positif que les offres de tourisme durable trouvent désormais un écho plus favorable», apprécie Robert Zenhäusern.

La faitière hotelleriesuisse partage ce point de vue. «Le tourisme cycliste connaît un regain de popularité réjouissant depuis de nombreuses années, les circuits pour vélo électrique, comme celui de la Herzroute (la Route du Coeur) dans l'Emmental, sont très appréciés. Ils constituent une bonne occasion de renforcer le tourisme cycliste dans l'espace rural. Améliorer l'offre durable dans ces régions nous tient à cœur et de telles propositions peuvent grandement y contribuer», note Samuel Bangerter. ■

Col sans voiture: rendez-vous au Klausen Prigel

Fermer chaque week-end d'été un col au trafic motorisé: ce que l'association Freipass réclame depuis plus de 10 ans fait lentement mais sûrement l'objet d'un large consensus. L'engagement de Suisse Tourisme le démontre, avec sa série de manifestations «Ride the Alps», qui propose actuellement 10 journées sans voiture sur des routes de cols suisses. C'est au Klausen Prigel que la dernière manifestation de l'année aura lieu les 22 et 23 septembre – pour la dernière fois sous le nom actuel.

Informations: www.ridethealps.ch



Indicateur 2019

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

Commander en exclusivité et s'assurer de recevoir l'Indicateur 2019 avant le changement d'horaire.

L'Indicateur peut être commandé au 031 328 58 58, indicateur@ate.ch ou en renvoyant la carte sur la dernière page de couverture. Le prix se monte à Fr. 19.80, les frais d'envoi à Fr. 6.90.

Pour de nombreux clients, l'Indicateur des transports publics reste irremplaçable. Suite au grand succès de la réédition de l'année passée, l'Indicateur paraîtra également en 2019. Avec les horaires, toutes les liaisons de chemins de fer, de bateaux et de transports à câbles des TP suisses en format imprimé, il est particulièrement pratique et facilite la planification des voyages. L'Indicateur est à nouveau publié par les soins de l'ATE, de la CITraP et de Pro Bahn, et paraîtra en une édition limitée. Les membres de l'ATE peuvent commander leur édition à l'avance.

Randonnées avec Natura-Trail

Pratique et informatif: Les neuf guides de randonnée Natura-Trail, au format de poche, avec descriptions détaillées des itinéraires. Ces livres pratiques contiennent également des informations passionnantes sur la faune et la flore ainsi que sur le paysage, la culture et l'histoire de chaque région. Ils proposent des indications sur les possibilités de se loger et de se restaurer. Ils sont disponibles au prix spécial membre en exemplaires uniques (Chasseral, Doubs, Jurapark Aargau, Schaffhausen, Binntal, Pays d'Enhaut, Gantrisch, Parc Ela et Val Müstair) ainsi qu'en lot de 9 avec une boîte de collection gratuite.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:** L'ensemble des 9 Natura-Trail de poche pour Fr. 35.- y c. frais de port et emballage (au lieu de Fr. 45.- plus frais de port). En plus, la boîte de collection gratuite d'une valeur de Fr. 10.-. Offre valable jusqu'à fin septembre ou jusqu'à épuisement du stock. Les exemplaires séparés peuvent être commandés au prix normal de Fr. 5.-.

Commande: Sur www.bonus-ate.ch, rubrique Livres



Courtes vacances à Brienz

Déconnecter et profiter: L'hôtel Lindenhof à Brienz convainc avec ses chambres «à thème» ainsi que sa cuisine créative et variée. Le sauna offre la meilleure récupération après une randonnée ou un tour à vélo. Depuis Brienz, de nombreuses excursions sont possibles, par exemple sur le Brienz Rothorn ou au musée de Ballenberg. Vous pouvez vous détendre dans le grand parc de l'hôtel, doté d'une vue panoramique, avec ses arbres et sa végétation diversifiée ainsi qu'un jardin rustique aux nombreuses essences.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:** Offre découverte au prix spécial de Fr. 179.- par personne en chambre double. Sont comprises 2 nuitées en chambre standard avec buffet de petit-déjeuner copieux, 1x repas du soir en demi-pension (4 plats) et accès au sauna (la taxe de séjour de Fr. 3.10 par personne/jour est prélevée séparément).

Réservation: Directement à l'hôtel avec la mention «Action membres ATE». Hôtel Lindenhof, tél. 033 952 20 30, info@hotel-lindenhof.ch, www.hotel-lindenhof.ch.



© Circus Monti/Felix Wey

Dans la Villa Monti

Le cirque Monti est reparti en tournée. L'ensemble des 14 artistes emmène ses spectateurs dans la Villa Monti, le salon d'une collocation fantastique. Les joies et défis de la vie commune constituent le fil rouge, harmonisent les spectacles artistiques de haut niveau et assurent des instants enjoués et magiques, à couper le souffle. La conception et la régie sont signées Sabine Schindler et Christian Vetsch. Villa Monti est le 34^e programme de la famille de cirque Muntwyler, et offre une fois de plus une mosaïque artistique, des mises en scène visuelles et un enchantement musical. Le spectacle se déroule sous un chapiteau flambant neuf, dont chaque place offre un aperçu parfait sur le manège.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: obtenez 5.- de réduction sur votre ticket en présentant votre carte de membre à la caisse du cirque. Maximum 2 tickets avec rabais disponible par membre, 5 pour une adhésion de famille. Retrouvez plus de détails sur www.bonus-ate.ch ou réservez directement vos billets auprès du Cirque Monti, Tél. 056 622 11 22.

Protection contre la pluie et le froid

Bike Chaps est le pantalon coupe-vent, étanche et respirant de VAUDE. Par temps froids, lors de sorties à vélo ou sur le chemin du travail, il protège du vent. De plus, sa couleur jaune assure davantage de visibilité dans le trafic routier. Ce pantalon peut être plié de façon compacte et enfiché en un tour de main grâce à la fonction de boucle pratique. Il est doté d'une ceinture intégrée et de plusieurs bandes velcro. Les Bike-Chaps portent le label VAUDE Green Shape, composé de matériaux robustes, fonctionnels et respectueux de l'environnement. Lors de la fabrication, VAUDE veille à respecter des conditions de travail équitables dans toute la chaîne de production.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: Les Bike-Chaps de VAUDE sont disponibles en jaune canari au prix de Fr. 64.- au lieu de Fr. 79.- avec le code-rabais mag0318. Offre valable jusqu'au 7 octobre 2018.



© maed



Commande: Sur www.boutique-ate.ch, tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).



© maed

Cuisiner avec l'énergie solaire

Que ce soit sur le balcon ou en route, le cuiseur solaire Sungood fonctionne n'importe où – sans flammes ni fumée, exclusivement avec la chaleur du soleil. La chaleur nécessaire est produite par les rayons solaires reflétés par un miroir (entre 80 et 150°C selon le rayonnement solaire et le positionnement). L'élévation progressive de la température permet de préparer les mets de façon délicate. Pour un bon résultat de cuisson, il est recommandé d'utiliser une casserole noire. Ce cuiseur solaire, fabriqué en France, est monté sans outils et prêt à fonctionner en une minute. Après utilisation, le Sungood – qui ne pèse que 950 grammes – peut être plié et rangé dans un sac de transport pratique.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: Le cuiseur solaire Sungood est disponible au prix de Fr. 74.90 au lieu de 89.90 avec le code-rabais mag0318. Offre valable jusqu'au 7 octobre 2018.

Commande: Sur www.boutique-ate.ch, tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).



Genève

Passerelle du Mont-Blanc, à quand la réalisation?



© ATE Genève / À partir de «La pêche miraculeuse» de Konrad Witz

consensus politique perdre sans raison du retard de la sorte. Pendant ce temps les difficultés quotidiennes s'accumulent pour les piétons et les cyclistes, qui ne disposent toujours pas de solution viable pour se rendre d'une rive à l'autre, un comble pour une ville traversée par un fleuve. Le temps commence aussi à compter, car cette passerelle est soutenue par la Confédération dans le cadre de son projet d'agglomération 1. Des projets qui, pour bénéficier de ce soutien, doivent être réalisés avant 2025. Une échéance qui se rapproche dangereusement.

L'ATE Genève milite depuis le début pour la réalisation de cette passerelle, elle a d'ailleurs pu faire valoir son point de vue devant la commission des travaux et espère que le dossier enfin complété reviendra rapidement sur la table du Conseil Municipal de Genève, histoire que cette lacune de la mobilité lémanique puisse enfin être comblée.

Genevois s'entraînant à marcher sur l'eau en attendant la passerelle piétonne du Mont-Blanc (2018)

Attendu depuis de nombreuses années, la passerelle piétonne du Mont-Blanc va encore se faire désirer. Cette dernière devait être réalisée en amont de l'actuel Pont du Mont-Blanc et entièrement dédiée aux piétons. Ils auraient eu un passage sécurisé et agréable, pendant que les anciens trottoirs du Pont seraient transformés en pistes cyclables afin d'offrir une véritable traversée du lac pour la mobilité durable.

Un impératif qui se conjugue au conditionnel, tant les écueils sont nombreux depuis la présentation du projet en 2012. Dernier rebondissement en date, une décision du Conseil municipal de la ville de Genève le 17 mai dernier. La majorité des édiles ont alors opté pour renvoyer pour compléments à la commission des travaux le crédit d'étude dédié à la réalisation de cette passerelle en commission. À croire que les six

ans qui se sont écoulés depuis la présentation du projet n'ont pas suffi. Des nouvelles auditions devraient être faites, notamment celle de la CGN, dans la mesure où ladite commission communale avait refusé de les recevoir en premier lieu.

Un imbroglio sans fin que dénonce l'ATE Genève. Il est en effet incompréhensible de voir un des rares projets de mobilité en terres genevoises à faire l'objet d'un

Prochains événements :

■ 22 septembre: stand au festival Alternatiba

■ 13 octobre: marche pour le climat

Plusieurs actions pour la campagne vélo seront organisées, contactez-nous si vous voulez y participer!

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 026 422 29 74

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 078 404 59 94

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 463 24 32

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

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

Groupe régional Jura bernois
S'adresser à la section de Berne:
www.vcs-be.ch, Tél. 031 318 54 55

Restructuration de CFF Cargo – Menaces pour les Montagnes neuchâtelaises

Neuchâtel



Le 1^{er} mars, CFF Cargo Suisse annonçait une perte de 37 millions de francs en 2017 et un programme de restructuration prévoyant la suppression de 800 emplois d'ici à 2023. La restructuration se déroulera par étapes. Les Montagnes neuchâtelaises, comme le Jura, le Jura bernois et l'Oberland bernois sont les premières régions à être examinées en vue d'une réduction de l'offre et des emplois. Alors que le nombre de wagons de bois chargés au Locle-Col-des-Roches a beaucoup augmenté ces dernières années, CFF Cargo prévoit l'abandon de ce point de desserte et de

celui de La Chaux-de-Fonds. Si actuellement COOP reçoit un nombre important de wagons pour alimenter sa centrale de distribution de La Chaux-de-Fonds, l'entreprise a annoncé récemment la fermeture de cette centrale pour la fin de cette année. Le Conseil d'Etat neuchâtelais a été interpellé par Doris Angst (Les Verts) afin de connaître la position du Conseil d'Etat par rapport aux menaces touchant la desserte Cargo dans le canton de Neuchâtel. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat, affirme faire tout son possible pour conserver des points de chargements dans les Mon-

tagnes neuchâtelaises. Les autres gares du canton ne seront pas touchées par la restructuration et la desserte reste ainsi garantie pour l'année 2019.

Le comité ATE-NE a adressé un courrier à la direction de COOP pour signaler la contradiction entre la volonté déclarée par COOP de transporter les marchandises par le rail chaque fois que possible et la fermeture annoncée de la centrale de distribution de La Chaux-de-Fonds. Ce courrier relève aussi l'importance des conséquences pour toute une région. En effet, pour CFF Cargo Suisse, la perte du

trafic Coop ne justifierait plus la desserte marchandises de toute la ligne de Reuchenette au Locle-Col-des-Roches et du silo des Hauts-Geneveys. Ce serait une perte grave pour toutes ces localités, d'autant plus qu'une entreprise française de contreplaqué vient de choisir le Locle-Col-des-Roches pour s'y établir avec l'argument de bénéficiaire du train pour ses expéditions!

Le comité de l'ATE Neuchâtel



Fr. 25.-

Assurance dépannage pour vélos électriques

Nous soutenons votre mobilité!

Plus complexes et plus lourds que les vélos ordinaires, les vélos électriques ne peuvent souvent pas être réparés sur place, même lors d'une simple crevaison. Notre assistance spéciale vous dépanne.

Accès rapide à l'offre:

- par téléphone au **031 328 58 12**
- ou par internet à l'adresse **www.ate.ch/e-bike**

Pour une mobilité
d'avenir

ate



Vaud

Dans le cadre de son assemblée générale ordinaire, l'ATE Vaud a élu Monsieur David Raedler à sa tête. Avocat spécialiste en droit de la protection des données et en droit du travail, vice-président des Verts vaudois, il a été élu par acclamation. David Raedler a déclaré souhaiter continuer à développer les activités de l'ATE Vaud, notamment sous l'angle de la mobilité douce et du vélo en particulier, de même que de la protection contre le bruit et la pollution. Il a aussi indiqué sa volonté d'assurer toujours plus de relève dans les membres et bénévoles de l'association, dont l'importance est naturellement centrale.

Le comité ATE Vaud remer-

Nouveau président à l'ATE Vaud



© Régis Colombo (2017)

David Raedler

cie chaleureusement Monsieur Dimitri Simos pour son engagement au service de l'association et à la tête de la section vaudoise pendant ces trois dernières an-

nées, durant lesquelles l'ATE Vaud a augmenté sensiblement le nombre de ses membres. Il lui formule ses meilleurs vœux de

réussite pour son avenir.

Monsieur Yves Filippozzi, architecte domicilié à Saint-Légier, a été reconduit à la fonction de vice-président.

Bourses aux vélos d'occasion 2018

La dernière bourse aux vélos de l'année se tiendra à Vevey le samedi 8 septembre 2018 (Place du Marché, sous la Grenette).

Nous acceptons tout type de vélo d'occasion en bon état ainsi que les accessoires tels que sièges enfant, remorques, tricycles, etc.

■ dès 9 heures, réception des vélos à vendre et estimation du prix avec un responsable.

■ dès 10 heures et jusqu'à 12h, ouverture de la vente

■ Inscription OBLIGATOIRE si vous amenez plus de 5 vélos! Merci de nous contacter.

Renseignements au 021 323 54 11 ou info@ate-vaud.ch



Jura

Pour le vélo, depuis près de 30 ans

En 1994, la République et Canton du Jura édictait une loi sur les itinéraires cyclables, avec de nombreuses mesures visant à la promotion du vélo. Le début d'une épopée initiée par la section jurassienne de l'ATE.

La République et Canton du Jura est pionnière dans divers domaines, dont celui de la promotion du vélo. En décembre 1994 déjà, une loi sur les itinéraires cyclables était promulguée. Cette loi demandait de promouvoir le trafic cycliste et d'en assurer la sécurité, d'établir un réseau cyclable attractif et sûr selon un plan sectoriel intégré au plan directeur cantonal, de prévoir des itinéraires propices au déplacement des cycles à l'intérieur et à l'extérieur des localités, de favoriser prioritairement l'usage quotidien du cycle en tant que moyen de transport individuel tout en tenant compte également de l'usage des cycles dans les activités de loisirs. Afin que cette loi soit mise en application le Parle-

ment jurassien accordait dans la foulée un crédit cadre de 6,5 millions de francs, à utiliser dans les dix ans, pour réaliser les itinéraires prioritaires.

L'ATE Jura au cœur de l'action

Comment cela a-t-il été possible? En grande partie grâce à l'ATE Jura. En effet, en 1989 l'ATE Jura créa un comité de 36 personnes – de tous partis et de tous milieux – pour lancer l'initiative «Place au vélo» en faveur de la réalisation d'un réseau de liaisons cyclables. L'initiative, munie de 5879 signatures (il en fallait alors 2000), fut déposée quelques mois plus tard. Deux ans après, le Gouvernement soumit au Parlement un contre-projet reprenant les grandes lignes de l'initiative

et proposa l'adoption d'une loi sur les itinéraires cyclables dont les grandes lignes sont rappelées ci-dessus. Le comité d'initiative retira alors son initiative en faveur du contre-projet et en 1994, le plan sectoriel, la loi et le crédit-cadre furent approuvés par le Parlement. L'ATE Jura se réjouit de voir qu'à son instigation, le dossier des liaisons cyclables dans le Jura était enfin pris au sérieux et qu'on allait entrer dans le domaine des réalisations.

Un long processus

Dix ans plus tard, en 2004, une grande partie du crédit n'avait pas été utilisée et il restait encore de nombreux itinéraires à réaliser. Le retard était dû principalement à deux facteurs: les travaux

en cours de l'autoroute Transjurane et la réalisation de plusieurs remaniements parcellaires. Pour réaliser la Transjurane, de nombreuses pistes de chantier avaient été construites afin d'éviter le passage des camions dans les localités. Il était prévu, en accord avec la Confédération, que plusieurs de ces pistes de chantiers soient recyclées comme itinéraires cyclables. Il fallait donc attendre que la Transjurane se termine pour pouvoir en disposer. C'était la même démarche pour les remaniements parcellaires dont la réalisation change de façon radicale le réseau des chemins vicinaux. Pour intégrer certains de ces chemins dans plusieurs itinéraires cyclables, il fallait attendre que ces rema-

niements parcellaires soient terminés. Cette façon de procéder permet de réaliser de grosses économies. Enfin, en avril 2006, le Gouvernement proposa au Parlement d'adopter un arrêté demandant une prolongation du délai de réalisation.

Vers une constante évolution

En 2015, le Gouvernement décida d'actualiser le Plan sectoriel

des itinéraires cyclables (PSIC). L'ATE Jura fut associée à cette démarche qui aboutit en 2017. La première version du PSIC datait de 1994 et, en 2017, il fut satisfaisant de voir qu'une grande partie des itinéraires identifiés à l'époque avait été réalisée et que le crédit-cadre avait été épuisé.

Entre-temps les visions et pratiques ont évolué et de nouvelles tendances se dessinent déjà.

L'évolution démographique et le développement touristique de certaines régions font naître de nouveaux besoins alors que le financement des futurs itinéraires cyclables doit être redéfini.

L'ATE Jura reste attentive aux développements prévus, aux besoins et aux nouveaux projets mis à l'enquête. Nous ne saurions conclure sans exprimer notre reconnaissance aux membres

du comité de l'ATE Jura de la fin des années 1980 pour avoir initié, grâce à l'initiative «Place au vélo», une dynamique aussi fructueuse.

Jean-Arsène Jossen

Secrétaire politique de l'ATE Jura

GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Le Grand Conseil bernois exige l'étude d'une Alternative Axe Ouest



Après les conseils municipaux de Bienne et de Nidau, le Grand Conseil du canton de Berne exige lui aussi l'étude d'une alternative à l'A5 Branche Ouest à Bienne. Cette décision a été clairement exprimée le 6 juin avec 144 voix pour et une seule voix contre: le projet actuel, avec deux jonctions autoroutières au cœur de la ville, n'est pas abouti et ne reçoit pas le soutien de la population.

Les politiciens de droite comme de gauche ont alerté sur les interventions massives nécessitées par les jonctions au niveau de la gare et dans le faubourg du lac. L'ampleur de ces incisions équivaldrait à la vieille-ville de Nidau ou à une tranchée du Berner Bubenberplatz à Berne jusqu'au «Loeb-Egge». De plus, les dix jonctions autoroutières prévues pour Bienne sont disproportionnées. Le trou de la nationale A5 à Bienne pourrait également être comblé sans les deux jonctions et la qualité de vie devrait être prioritaire. Sans compter que le projet actuel est obsolète et dans l'impasse en raison de la forte opposition de la population. Au nom des asso-

ciations de protection, parmi lesquelles l'ATE, Luc Mentha de Patrimoine suisse a expliqué que le projet actuel est contraire au droit fédéral et que les associations sont prêtes à aller jusqu'au Tribunal fédéral.

L'ATE demande l'étude d'une alternative

L'ATE se félicite de cette décision. Pour l'étude de l'alternative, elle exige une procédure ouverte et transparente modérée par une partie neutre et impliquant à parts égales d'autres intéressés tels que les quartiers, le développement urbain et l'environnement. L'association soutient ainsi également le Conseil municipal de Bienne qui demande, dans un courrier adressé au nouveau directeur des travaux public du Conseil exécutif Christof Neuhaus, de ne pas restreindre l'étude de l'alternative aux aspects liés au transport et d'impliquer les cercles engagés.

Il y a un an à peine, il semblait exclu que les autorités remettent en question le projet actuel avec deux jonctions autoroutières au cœur de la ville. Ce



© Andreas Bachmann

La forte mobilisation des habitants de Bienne et de diverses associations, dont l'ATE, ont permis de faire bouger les choses.

retournement de situation est une grande réussite pour l'ATE qui, depuis dix bonnes années, s'oppose aux tronçons de route nationale ouverts au niveau de la gare et des faubourgs. Ce succès n'aurait pas été possible sans la mobilisation de milliers de personnes qui se sont engagées pour une ville saine à Bienne, par des

flashmobs en vélo, des actions de marquage des constructions, une pétition rassemblant 10000 signataires, une démonstration regroupant 4000 participants ainsi que d'autres actions créatives et récréatives.

Urs Scheuss,

Groupe régional Bienne



De l'eau, de la slivovitz et du diesel

Par Camille Marion

Une croisière sur le mythique Danube, à la découverte de Vienne, Budapest et Bratislava; des capitales empreintes d'un passé éclatant, façonnées par le passage des Habsbourg notamment. Mais une semaine à bord d'un véritable hôtel flottant, est-ce bien raisonnable pour le climat?

Lorsque Thurgau Travel m'a proposé de partir à bord de l'un de leurs navires, j'ai d'abord pensé refuser. Le concept des croisières est a priori bien éloigné des convictions de l'ATE et l'impact écologique me semblait trop important pour que l'idée éveille l'intérêt de nos lecteurs. J'ai cependant tout de même effectué quelques recherches avant de prendre une décision. C'est évident, un voyage en bateau n'est pas aussi écologique qu'une excursion en train. Mais les croisières fluviales, moins extravagantes que leurs grandes sœurs maritimes, constituent une alternative raisonnable aux déplacements

aériens, l'avion restant le cancre en matière d'émissions.

Sur cette réflexion, j'ai consulté les offres de Thurgau Travel afin de me faire une idée sur les options pour un voyage ATE-compatible. L'entreprise familiale suisse-allemande propose des croisières fluviales dans le monde entier. Des bateaux à taille humaine sillonnent les eaux de 25 pays avec une offre très fournie. J'opte évidemment pour un voyage en Europe, dont le port de départ et d'arrivée soit accessible en bus ou en train depuis la Suisse. Ce sera le Danube et ses villes mythiques, de l'Allemagne à la Hongrie.

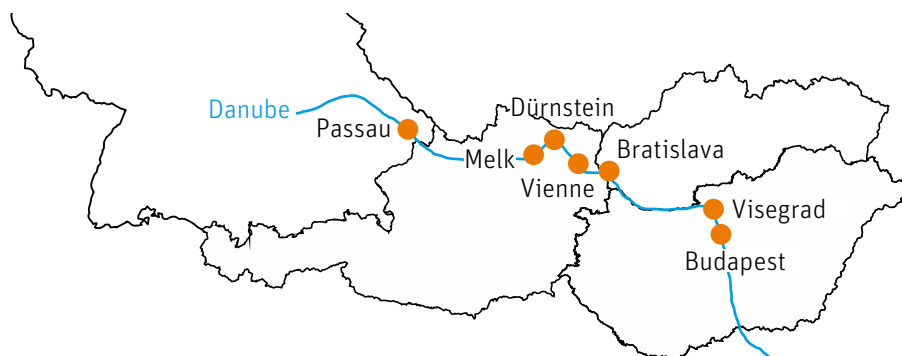
Embarquement en Allemagne

Le voyage commence à la gare de Zurich, d'où le bus part en direction du lac de Constance puis de la Bavière. Le bateau attend ses passagers dans la jolie ville de Passau. À bord, un équipage aux petits soins accueille les 140 voyageurs.

En toute fin de journée, nous larguons les amarres pour une nuit de navigation à travers l'Autriche. Le Danube est beau, mais pas aussi bleu que le laisse penser Strauss dans sa plus célèbre valse. Ses eaux calmes sont bordées de collines et de forêts dont elles reflètent le camaïeu de verts. Le bateau file



© Thurgau Travel



silencieusement tandis que le soleil plonge derrière l'horizon.

Splendeurs d'Autriche

Nous atteignons Melk au petit matin. Première étape de notre voyage, la ville de Basse-Autriche est connue pour son abbaye bénédictine qui surplombe le Danube. Ses façades jaunes et blanches renferment plusieurs siècles d'histoire et de véritables bijoux d'architecture. On admire notamment la richesse de la grande église et la beauté de la bibliothèque.

Depuis le bateau, on contemple les paysages de la vallée de la Wachau. Les côtes flanqués de vignes et d'abricotiers, les villages aux belles églises et la verdure, toujours omniprésente. Nous accostons à Vienne dans la soirée. La capitale autrichienne nous accueille le temps de profiter de son impressionnant décor et de son ambiance unique. La journée suivante nous permettra de nous aventurer dans son centre historique et ses majestueux palais où règne une fraîcheur bienvenue. Les rues sont animées et l'été accroche des sourires sur les visages.

Entre Buda et Pest

Au matin suivant, un rayon de soleil filtre par la fenêtre de la cabine. Sur la rive, le Parlement de Budapest nous accueille, imposant palais à l'image de la puissance de la Hongrie du début du 20^e siècle. La capitale bouillonnante est née de la fusion de Buda et de Pest. Sur la rive occidentale, Buda est le quartier historique et aristocratique. On y trouve le château, le Bastion des pêcheurs et l'église Notre-Dame-de-l'Assomption de Budavár, dont le toit coloré rappelle la cathédrale Saint-Étienne de Vienne. Depuis les hauteurs, on profite d'un coup d'œil sur la ville et les eaux scintillantes du Danube.

A bord du tram jaune, on traverse le Danube pour rejoindre Pest, plus moderne, plus animée, plus commerciale. On visite le marché couvert où les spécialités locales – salami, paprika, fruits, fromage – se succèdent dans une explosion de couleurs et de saveurs. On s'éloigne de la rue piétonne aux enseignes familiales pour parcourir les ruelles plus authentiques, jusqu'au pied de la cathédrale Saint-Étienne.

Il faudrait prolonger cette escale de quelques

Avec plus d'une centaine de passagers à son bord, le bateau navigue au rythme du Danube et de ses villes emblématiques, comme ici devant le Parlement de Budapest.

L'abbaye bénédictine de Melk, dans la Wachau. / Emblème de la capitale autrichienne, la Hofburg est le plus grand palais de Vienne. / Dans la campagne hongroise, les csikós dressent leurs chevaux selon la tradition de leurs ancêtres.
© Camille Marion





© Camille Marion

Bratislava vue d'en haut. Le château domine la capitale slovaque et le Danube. Le centre historique, avec ses toits orangés, invite à la promenade.

jours pour jouir des multiples facettes de Budapest, mais la suite du voyage nous emmène déjà vers la campagne hongroise et ses traditions.

Au cœur de la *puszta*

Le mot *puszta* signifie «néant» en hongrois et caractérise les paysages de steppe qui s'étendent dès la sortie de Budapest. Une végétation sauvage au cœur de laquelle fleurissent des champs de tournesols. Ces terres, foulées par tant de peuples par le passé, sont le berceau d'activités agricoles et folkloriques. Elles illustrent la fusion de l'orient et de l'occident. On se laisse emporter par la magie de la démonstration des *csikós*, les cavaliers hongrois en costume traditionnel. Ils dressent leurs chevaux avec des fouets qu'ils fabriquent eux-mêmes. Aux abords des fermes coiffées de toits de chaume, les troupeaux de bétails paissent dans un silence apaisant.

Slovenská republika

Notre bateau a entamé le trajet inverse et remonte vers le Coude du Danube, au nord de Budapest. La petite cité de Visegrád nous accueille le temps de traverser les ruines de son palais royal. Les plus courageux s'aventureront jusqu'au sommet de la colline, d'où la citadelle offre un superbe point de vue.

Nous quittons déjà la Hongrie pour découvrir Bratislava. La capitale slovaque dégage une atmosphère calme, loin de l'animation de Vienne ou de Budapest. Mais elle ne saurait pour autant nier l'influence du passage des Habsbourg, notamment sur son architecture. La visite débute par le château, situé sur les hauteurs de la ville. D'ici, on aperçoit la Hongrie et l'Autriche, toute proches. Au pied de la colline, la vieille ville et ses ruelles pavées au sol inégal invitent à la promenade. On admire la cathédrale Saint-

Martin, la Porte Michel, surmontée d'un clocher à bulbe, et les façades pastel de la place principale. L'occasion de déguster une glace ou un verre de vin des Carpates slovaques.

Et retour!

De retour en Autriche, un dernier arrêt pluvieux nous permet de découvrir le joli village de Dürnstein. Un cortège de parapluie déambule dans ses étroites ruelles, le long des vignes et au pied de son église bleue. Le château médiéval veille sur la vallée de la Wachau. C'est ici que fut emprisonné Richard Cœur de Lion au 12^e siècle. Une dernière nuit à bord nous permettra de rejoindre Passau, d'où nous repartirons vers la Suisse.

Réflexion

Durant cette semaine, nous avons parcouru un peu plus de mille kilomètres sur le Danube et le bateau a rejeté plusieurs dizaines de milliers de litres de diesel. Le chiffre est effrayant, mais avec quelques kilomètres en bus, c'est pratiquement le seul carburant utilisé pendant le séjour. Divisé par le nombre de passagers et mis en perspective avec le nombre de villes visitées, le bilan est nuancé. Mais cette réflexion se concentre sur le système de propulsion; il ne faut pas négliger l'impact de la vie à bord de cet hôtel flottant et le comportement des passagers.

Le séjour a été somptueux, rythmé de visites dépaysantes entre ville et campagne, tradition et innovation. Mais la réflexion sur notre façon de voyager et son impact sur la planète ne doit pas s'arrêter là. Pour cette raison, je vous proposerai un entretien avec la responsable de Thurgau Travel dans la prochaine édition du magazine ATE. L'occasion de lui demander quels engagements écologiques sont à l'agenda de l'entreprise. Qui sait, peut-être que l'avenir s'annonce plus vert. Paradoxalement, cela redonnerait certainement au Danube sa couleur bleue mythique. ■



À Visegrád, une courte escale permet de visiter le palais royal, construit au 14^e siècle.

© Camille Marion

Un train historique conduit les visiteurs jusqu'au musée, en traversant le Viaduc de la Baye de Clarens. / Des bénévoles restaurent les véhicules d'époque, comme cette locomotive à vapeur datant de 1890.



© Blonay-Chamby

À bord de trains mythiques

Par Camille Marion

L'odeur de suie, le cri strident des vieilles locomotives à vapeur et le poinçon du contrôleur... en quelle année sommes-nous? Sur les hauts de Vevey, un musée unique en son genre propose une expérience teintée d'élégance et de nostalgie.

À Blonay, dans le canton de Vaud, la petite gare du chemin de fer-musée est accolée aux voies des CFF. On y achète un billet cartonné qui donne accès au musée, avec acheminement en convoi historique. Sur le quai, deux contrôleurs en tenue d'époque bavardent avec le conducteur de train. Il est 10h05, les deux wagons tractés par une automotrice des Rhätische Bahn se mettent en branle.

Le parcours est sinueux. Il grimpe le long des coteaux de la Riviera vaudoise, au cœur de forêts et de petits villages. De larges fenêtres du train, le visiteur s'émerveille d'une vue splendide sur le Léman. Dans un doux bringuebatement, le convoi enjambe un haut pont de pierre. Le temps d'un tunnel, le noir se fait, éphémère mais intense car le wagon est dépourvu d'éclairage.

Arrivés à Chamby, les voyageurs profitent du panorama lors d'un court arrêt avant que le train ne redescende en direction des entrepôts du musée. C'est ici que l'on découvre les bruyantes et suffocantes locomotives, les voitures Belle-Époque et les divers wagons. Une douce nostalgie flotte sur cet endroit hors du temps.

Des passionnés à l'œuvre

À la fin des années 1960, la ligne Blonay-Chamby est appelée à disparaître. Construite au tout début du 20^e siècle pour relier le réseau des Chemins de fer électriques veveysans à celui de Montreux Oberland bernois, elle survit avec peine à l'essor de l'automobile. Une centaine de passionnés décide alors d'exploiter la ligne à des fins touristiques et informatives.

Depuis le commencement, le chemin de fer-musée fonctionne grâce au travail de bénévoles passionnés. Ils sont plus de 120 à s'occuper de l'entretien des véhicules, de la conduite des trains, du contrôle des billets, de l'accueil des visiteurs ou de la communication. Avec près de 80 véhicules datant de 1870 à 1940, le musée dispose de l'une des plus importantes collections d'Europe.

1968-2018

Cette année, le chemin de fer-musée de Blonay-Chamby célèbre son 50^e anniversaire avec divers événements. En mai dernier, lors du Mega Stream Festival, les visiteurs ont ainsi pu admirer les cinq locomotives de la collection, exceptionnellement complétée

par cinq véhicules «invités». Le succès a été au rendez-vous avec plus de 6000 visiteurs sur les deux week-ends de festivités.

En septembre prochain, c'est le mythique Chemin de fer de la Bernina qui sera à l'honneur. Le musée de Blonay-Chamby accueillera deux véhicules des Grisons qui seront exposés avec les deux locomotives et la voiture-salon déjà en possession du musée. ■

Plus d'informations

Plus qu'un musée, le chemin de fer de Blonay-Chamby offre une véritable expérience. Dans un cadre exceptionnel, il accueille les visiteurs les samedis et dimanches, ainsi que lors des événements spéciaux du 50^e anniversaire. www.blonay-chamby.ch

La Turquie contrastée et colorée

Texte et photos: Walter Aeschimann

En train, en ferry, en bus et à vélo, Walter Aeschimann est parti découvrir la Turquie, ses paysages, ses odeurs et l'hospitalité de ses habitants. Si la situation politique du pays effraie généralement les touristes, notre reporter a été séduit.

Murat est un être paisible. Mais lorsqu'il voit apparaître Recep Tayyip Erdoğan à la télévision, annonçant un nouveau décret présidentiel, il devient rouge de rage et lève les mains au ciel, tout en sachant bien qu'il ne doit rien attendre du Très-Haut. Puis il donne gauchement un coup de pied dans le vide signe à la fois de son désaccord et de son impuissance.

«Depuis qu'Erdoğan est à la tête du pays, les touristes n'y viennent plus», explique-t-il.

Notre hôte dirige un élégant hôtel dans une ville de Cappadoce (en Anatolie centrale), bien en vue sur la Grand-Place, tout près de la mosquée. Tout autour, la vie bouillonne en perpétuelle effervescence: les stands du marché regorgent de fruits colorés, des échoppes d'artisans piquent la curiosité, les bribes de conversations s'échappent des *kuaförsalons* et des restaurants.

Toutes celles et ceux dont les ressources économiques dépendent des touristes éprouvent la même amertume que Murat envers le pouvoir actuel. Ce sont surtout le putsch manqué de juillet 2016, l'état d'urgence et les vagues d'arrestation des opposants au régime qui exercent un effet dissuasif sur les touristes. Le voyageur qui s'aventure en Turquie en dehors des grands centres touristiques est quotidiennement confronté à ces questions.

Un pays de contrastes

Au terme d'un long voyage en train, en bateau et en bus, j'atteins la frontière gréco-turque. Mon itinéraire cycliste débute à Ipsala, passe par l'intérieur du pays et aboutit au pied du mont Ararat, non loin de la frontière iranienne. Ce périple me donne l'impression de remonter le temps et de traverser plusieurs pays. Entre la Turquie européenne et la Turquie asiatique, entre la ville et la campagne, les différences sont frappantes. Les régions pauvres contrastent fortement avec les petites villes à la modernité presque provocante.

Après avoir sillonné les forêts d'essences mixtes des régions montagneuses de l'ouest, j'affronte les hauts-plateaux de l'Anatolie

centrale et orientale à une altitude oscillant entre 1500 et 2000 mètres. J'y traverse des prairies semi-arides et des zones de steppe peu peuplées, où des familles de paysans s'évertuent à cultiver de la betterave, des céréales ou du tabac. J'y croise de grands troupeaux de moutons à la recherche d'une maigre pitance. Ce paysage de collines est parsemé de maisons fissurées ou en ruine, vestiges d'un autre temps. L'horizon s'estompe dans l'air vibrant de chaleur.

Chaque fois que je passe un col de montagne, je suis saisi par les vastes étendues qui s'ouvrent devant moi. Les premiers jours de mon périple, j'ai été tenté par les petites routes isolées. Mais trop souvent elles finissent au milieu de nulle part ou ne sont guère praticables, même avec les meilleurs pneus. J'opte alors pour les routes principales qui restent peu fréquentées en dehors des villes.

Chaleur et hospitalité

Cet automne-là, sur les 2200 kilomètres de mon parcours, je profite partout d'un temps estival. Sur ma route par contre, aucun autre cyclotouriste. Il faut croire qu'il s'agit d'une rareté absolue: le journal local de la ville d'Akşehir me sollicite pour me consacrer un reportage.

Je cède à la gentillesse des gens et à leur fabuleuse convivialité – une chose plutôt inhabituelle pour moi. Au marché de la petite ville de Lapseki, une femme me fait spontanément cadeau de pêches et d'oranges sans même prononcer le moindre mot. Le *kuaför* local s'occupe de moi gratuitement et m'offre même un livre. Il ne se passe pas un jour sans que quelqu'un m'offre le thé. Un étudiant attend le bus deux heures durant avec moi pour expliquer ma destination au chauffeur et lui demander de m'y trouver un hôtel. Pourtant, l'hébergement n'est jamais un problème, il me suffit d'aller sur la place du village et de m'adresser à un groupe d'hommes assis, occupés à faire causerie. Alman? İngilizce?



Pause thé sur le chemin d'Horasan. (en haut)
Scène du quotidien: trois hommes discutent sur un marché à Sivas. (en bas)



Walter Aeschmann a parcouru la Turquie à vélo pendant cinq semaines.

Ils me trouvent toujours quelqu'un qui parle l'allemand.

Peu d'échanges avec les femmes

À aucun moment, je n'ai l'occasion de dialoguer avec des femmes, dont il m'est difficile d'évaluer le véritable statut social. Un jour, à la réception d'un hôtel, deux jeunes demoiselles s'enfuient littéralement en me voyant apparaître en tenue de cycliste. Je suis étonné de constater le nombre de jeunes femmes qui ne portent pas le foulard en public ou optent pour des modèles très colorés assortis à leurs vêtements à la mode.

La plupart des hommes ne soutiennent pas le régime actuel, mais estiment qu'Erdoğan est beaucoup moins dangereux que ce que prétendent les médias occidentaux. À Erzurum, un habitant me confie que l'évolution en Pologne, en Hongrie, en Tchéquie ou en Italie le préoccupe tout autant. Mais les médias occidentaux s'en soucient moins que de la situation en Turquie. Il suppose que cela est dû à la peur diffuse de l'énigmatique Orient. «As-tu peur dans l'est de la Turquie?», me demande-t-il. «Non». En Anatolie centrale, on m'a conseillé de ne pas aller à l'est, parce que c'est trop dangereux, mais je ne m'y suis jamais senti menacé.

Sévérité variable

De nombreux points de contrôles filtrent les entrées et sorties des villes de taille moyenne.

La police me fait généralement signe de passer. Une fois seulement, je suis contrôlé rigoureusement. Je dois même montrer les clichés de mon appareil photo et de mon ordinateur. «It's only my job», s'excuse le jeune policier. La situation est angoissante et peu agréable, bien que je sois conscient que beaucoup de gens en Turquie n'ont pas droit à de tels égards.

À l'est, la police (Jandarma) déploie des dispositifs quasi militaires: véhicules blindés, tireurs en position derrière des sacs de sable et barrages de blocs de béton. Je me trouve en territoire kurde. Voici quelques années, il y avait ici des affrontements avec le PKK. Plus loin au sud, des combats font parfois encore rage.

Malgré la situation tendue, la vie doit suivre son cours. À cinq heures et demie, je

prends mon déjeuner en compagnie de mineurs de fond en tentant de m'imaginer leurs conditions de travail. Dans l'arrière salle du salon de thé d'Hassan, à Erzurum, je regarde un match de football à la TV avec des fans du Beşiktaş Istanbul. Je suis spontanément invité à la prière de la Fête du sacrifice à la mosquée. La veille, le boucher m'explique dans son échoppe le rituel du sacrifice animal. Je me plonge dans la féerie de coloris et de parfums des nombreux bazars.

Arrivé à destination, je m'accorde un passage dans un hammam où je manque me faire rompre les os par un masseur turc qui opère en chantant. Et Murat pourra probablement s'énerver longtemps encore contre son président. ■

Les étapes du voyage

Le voyage jusqu'en Turquie dure trois jours et trois nuits: en train de Zurich à Ancône, en ferry jusqu'à Durrës (Albanie), puis en bus jusqu'à Alexandroupoli, via Thessalonique. Les principales étapes: le détroit des Dardanelles, Kütahya (Asie Mineure) Göreme (Cappadoce), Sivas (Anatolie centrale), Erzurum (principale ville d'Anatolie orientale) et Dogubeyazit, à la frontière iranienne. J'ai planifié mes étapes au jour le jour et les ai adaptées selon les circonstances (bel hôtel, routes mauvaises, fatigue, etc.).





Comme un nid d'aigle au cœur des sommets du Wilder Kaiser, la Gruttenhütte offre un coup d'œil sur la moitié du Tyrol.

L'art de vivre à la tyrolienne

Texte et photos: Urs Geiser

Le Tyrol autrichien compte quelque 600 sommets de 3000 mètres. Impossible de vérifier en trois jours de voyage de presse si, comme le jure la publicité, chacun d'eux vaut une ascension. Il est très facile, en revanche, de comprendre pourquoi la région est si populaire.

«**N**ous emmenons la pluie avec nous. À bientôt dans le wagon 712 de l'EC transalpin.» Malheureusement, Daniel Predota, représentant du tourisme autrichien à Zurich, avait raison. À peine étions-nous arrivés au Achensee (930 m.) que les montagnes environnantes disparaissaient dans de lugubres nuages filandreux. Ce petit lac ressemble à un Lac de Garde miniature et alpin: au sud, un bassin arrondi aux eaux turquoises, puis, remontant vers le nord, un long bras entouré par le massif du Karwendel et celui de Rofan. Le lac est accessible sur tout son pourtour, et les enfants peuvent même s'amuser sur le sentier découverte sans voiture entre Maurach et Achenkirch. En plein été, le lac

peut atteindre 20 degrés et plaît aux adeptes de voile et de surf, encouragés par les rafales venues de la Bavière toute proche. Au départ de Jenbach, l'une des dernières crémaillères à vapeur du monde crachote jusqu'au lac, d'où partent de jolies croisières.

Au lieu d'un vélo électrique, c'est un microbus qui nous emmène dans le Falzthurntal, situé dans le parc naturel du Karwendel, le plus important du pays. Les ruisseaux dévalent les flancs des montagnes, qu'ils strient de fils d'argent, tandis que nous nous initions à l'art du parfait Kaiserschmarrn («omelette de l'empereur», une sorte de crêpe soufflée) à la cabane de Falzthurn, avant d'admirer un peu plus tard un complexe hôtelier familial

avec son tout nouveau – et paradisiaque – spa naturel au Gramaialm. La carte des mets, les chambres, l'atmosphère de la vallée: tout incite à y revenir rapidement. Que ce soit par en haut, après une randonnée à pied ou en mountainbike, ou par en bas, en ski de fond depuis Pertisau.

Une joyeuse hospitalité

Point fort thématique de notre expédition: l'art de la table. Le buffet du déjeuner de l'hôtel Rieser, incroyablement copieux, sera suivi de «Jausen» (divers en-cas) avant une dégustation de spécialités d'alcools locaux. À l'hôtel Alpin d'Achenkirch, ce qui sort de la cuisine d'Armin et Alexander Gründler relève

d'une haute cuisine tyrolienne, fort raffinée. Et que le père et le fils commentent avec autant de fierté que de simplicité.

Mais d'où vient, se demande bientôt le touriste en vacances en Autriche, cette amabilité naturelle que l'on rencontre partout? Les recherches culturelles mentionnent le mélange des peuples propre à l'empire habsbourgeois qui aurait créé une mentalité où s'imposent des valeurs telles l'ouverture, le calme, le sens du compromis et celui de l'(auto)ironie. Ce savoir-vivre s'exprime notamment par des formules telles «Passt schon» («c'est bien ainsi») ou «pas de problème», qui prennent des nuances différentes selon les régions mais qui signalent généralement que les choses sont bien comme elles sont.

Et c'est tout aussi aimablement que nous sommes accueillis sur la place de jeu des célébrités internationales, à Kitzbühel. Cette station de sport d'hiver de renommée mondiale a beau revendiquer son atmosphère tendance, elle est bien moins mondaine que nombre de ses concurrentes, avec ses rues piétonnes et son centre historique vieux de 700 ans. Simples ou sophistiqués, les restaurants y sont accueillants et de bonne qualité.

Cirque neigeux et gastronomie

Bien qu'il ne soit situé qu'à 800 mètres, le lieu de naissance de la coupe du monde de ski a la réputation de bénéficier d'un très bon enneigement.



Peu importe l'orage, Lisi l'aubergiste diffuse une bonne humeur irrésistible au Hahnenkammstüberl.

Arrivée/Départ en train

Au départ de Zurich, 4 heures environ jusqu'à Jenbach, via Innsbruck. Accès au Achensee en quelque 20 minutes en bus. Depuis Kitzbühel, retour en 5 heures environ à Zurich, avec ou sans changement à Wörgl.
www.achensee.com
www.kitzbuehel.com



gement. Grâce à son orientation nord-ouest, d'une part, grâce au recours massif à des auxiliaires, d'autre part. Le précieux or blanc récolté en fin de la saison est conservé dans des emballages compacts, abrités dans de gigantesques dépôts à neige, pour que le célèbre cirque redevienne blanc dès la mi-octobre.

Les alentours de la «Gamsstadt» (la ville du chamois) sont eux aussi très agréables pour luger et randonner à ski ou en raquettes. À la saison chaude, pas moins de 1000 kilomètres de sentiers balisés invitent à la balade dans ces montagnes vertes, couvertes d'herbe jusqu'à plus de 2000 mètres, et qui rappellent un peu les paysages des Préalpes vaudoises et fribourgeoises.

Plutôt que d'admirer le lever du soleil au Kitzbüheler Horn et d'en admirer le jardin alpin, nous savourerons encore un excellent souper de clôture au restaurant Hallerwirt à Aurach, près de Kitzbühel. La jeune génération a repris les rênes de cette entreprise de tradition familiale. Parmi les produits qu'elle propose figure en particulier la viande de Pinzgauer, une espèce bovine adaptée à l'altitude et devenue plus rare. Notre hôte, Jürgen Stelzhammer, est une force de la nature au tempérament méridional, l'esprit politiquement affûté. Sa vision d'une économie alpine durable, il la combine – très autrichien, en cela – avec un certain pragmatisme lorsqu'il est question de canons à neige.

Quelques pas avec l'Empereur

Le groupe de voyageurs ramène la pluie avec lui, tandis que le soussigné part pour St. Johann, pour aborder le massif de l'Empereur



L'amour du Tyrol passe aussi par l'estomac.

(Wilder Kaiser), un imposant massif calcaire dressé derrière Kitzbühel. La couronne de sa majesté consiste en une enfilade de milliers de pics et de tours. Les deux premières étapes du Adlerweg (lire encadré) longent le pied du Wilder Kaiser, dans un paysage boisé et montagneux magnifiquement varié, au fil de chutes d'eau vaporeuses, par monts et par vaux, avant de descendre vers le charmant lac du Hintersteiner See. Le tronçon entre les cabanes de Gaudeamus et celle de Grutten – plus sympathiques l'une que l'autre – est la partie exigeante de la randonnée, dominée par un pierrier.

Que faire, quand le dernier bus pour Kufstein vient de partir, sur la route principale de la vallée? Se mettre en route, énergiquement. Mais avant même que j'ai eu le temps de lever le pouce, une voiture s'arrête, la deuxième seulement. Au volant, un jeune ébéniste bavard, qui rentre chez lui à Kufstein. Où il me dépose à l'hôtel, et ne veut rien savoir d'un dédommagement. «C'est bien ainsi», dit-il en souriant. ■

Le Adlerweg

33 étapes, 413 kilomètres et 31000 mètres de dénivelé, indique la fiche signalétique du plus célèbre chemin de grande randonnée du Tyrol. 24 jours-étapes permettent d'explorer le paysage montagneux du nord Tyrol, tandis qu'un second itinéraire traverse la Glocknergruppe (massif du Glockner) et la VenedigerGruppe (aussi nommé les chaînons de Venise) au Tyrol oriental. Les exigences techniques et physiques sont variables. Remarque: le Rummlerhof, indiqué officiellement comme hébergement de départ, ne tient visiblement plus à accueillir les hôtes d'une nuit. www.tirol.at/adlerweg (en allemand)

Ruedi Blumer

«La mobilité électrique ne résout pas les problèmes d'espace»

Interview et photo: Nelly Jaggi

En juin, Ruedi Blumer a été élu nouveau président de l'ATE par l'assemblée des délégués. Le temps d'un café à Berne, il nous explique pourquoi il défend la promotion du vélo et ce qui lui donne envie d'améliorer son français.

Ruedi Blumer, vous venez d'arriver à Berne en train, depuis la Suisse orientale. Quels moyens de transport utilisez-vous au quotidien?

Le vélo et le train. Pour des trajets relativement courts, je prends mon vélo, c'est plus rapide qu'à pied. Je n'utilise que rarement la voiture, quand c'est vraiment indispensable.

Vous êtes propriétaire d'une voiture?

Oui. Je l'appelle notre «Mobility familiale». Ma femme l'utilise ainsi que mes trois filles adultes, qui vivent à Saint-Gall et à Winterthur. Elles savent qu'au besoin, elles ont chez nous une petite voiture à disposition.

L'ATE et ses thématiques jouent un rôle important pour vous depuis longtemps.

Depuis que j'ai activement pris conscience de ce qui se passe sur cette planète, j'ai le souci d'une mobilité réfléchie et aménagée intelligemment. Je copréside la section Saint-Gall/Appenzell depuis plus de dix ans et les thématiques de l'ATE m'ont occupé intensivement au cours des quatre dernières années, en tant que membre du comité central.

En juin, vous avez été élu président de l'ATE, après une campagne au coude à coude. Comment avez-vous vécu ce moment?

Je l'ai trouvé extrêmement passionnant. J'ai été très heureux, bien sûr, d'avoir remporté cette élection. Mais je me réjouis que mon rival Michael Töngi ait été élu au comité central: je n'ai pas de doute quant au fait qu'une collaboration fructueuse y naîtra.

À votre avis, pourquoi les délégués ont-ils majoritairement voté pour vous?

Je crois que la question principale a été: qu'est-ce qui pèse davantage, l'atout de conseiller national ou le réseau au sein de l'ATE? J'ai contribué à mettre sur pied bien des choses au cours de ces quatre ans au comité central. De nombreux délégués en avaient conscience et l'ont valorisé – en particulier mes efforts pour resserrer les liens entre les sections, le secrétariat central et le comité central.

Le vélo doit être au centre. Il a un énorme potentiel pour résoudre nos problèmes environnementaux et urbanistiques.

Avant vous, deux femmes bernoises ont longtemps été à la tête de l'ATE, Franziska Teuscher et Evi Allemann. Vous êtes un homme de 61 ans qui vient de Suisse orientale. Est-ce un désavantage?

Au contraire, je pense que c'est une très grande chance. Nous sommes une association suisse; bien sûr, c'est plus simple pour ceux qui habitent déjà à Berne, mais je suis convaincu que le fait de venir de la périphérie a aussi des avantages pour endosser le rôle de président. J'apprécie aussi que des sections périphériques comme Genève, le Tessin ou Bâle soient représentées au comité central.

À propos de «périphérie», y a-t-il un «Röstigraben» à l'ATE?

Je ne l'éprouve pas comme tel. Mais je reconnais que le français est une langue qui m'est peu familière. Je dois l'améliorer pour pouvoir échanger correctement avec les sections romandes et mieux comprendre leurs revendications.

Je ne parlais pas seulement de la langue...

La question de la sécurité sur le chemin de l'école est un bon exemple de projets différenciés mais poursuivant le même but: le Pédibus est très connu en Suisse romande, en Suisse allemande, c'est plutôt l'action Walktoschool. C'est aux sections de décider sur quels thèmes elles souhaitent mettre l'accent – que ce soit d'un côté du «Röstigraben» ou de l'autre.

Quelles sont les thématiques qui figurent en tête de votre liste d'objectifs?

En tant qu'organisation leader pour les transports écologiques, nous devons défendre une vision globale et jouer un rôle précurseur. Le vélo doit être au centre. Il a un énorme potentiel pour résoudre nos problèmes environnementaux et urbanistiques. Le trafic motorisé individuel doit être plafonné et l'autre part des déplacements effectuée à vélo, à pied et en transports publics. La nouvelle loi sur l'aménagement du territoire nous soutient dans ce sens puisqu'elle veut limiter le mi-



Ruedi Blumer est président de l'ATE depuis juin 2018. Saint-Gallois, âgé de 61 ans, il est coprésident de la section Saint-Gall/Appenzell et a été membre du comité central ces quatre dernières années. Il est également député au Grand conseil de son canton depuis 1996. Responsable d'établissement scolaire à la retraite, il est marié et père de trois filles adultes.

tage du territoire et favoriser la densification, par exemple avec de l'habitat sans voiture. Le trafic motorisé ne peut pas croître sans fin. Pas plus que le transport aérien.

Concernant le vélo: que défendriez-vous si l'arrêté fédéral sur le vélo était accepté?

L'amélioration de l'infrastructure cycliste au niveau national. Dans les programmes d'agglomérations, différentes étapes sont déjà prévues mais souvent, malheureusement, elles ne sont pas réalisées. Le réseau cycliste national doit être continu, les voies cyclables plus nombreuses et la sécurité renforcée. C'est ainsi que toujours davantage de personnes prendront leur vélo pour les trajets courts à moyens, au lieu de la voiture. L'essor du vélo électrique est un progrès insuffisant. L'habitude inconséquente de déplacer un véhicule d'une à deux tonnes pour aller de A à B n'a pas changé. Mais s'il faut un moteur, qu'il soit au moins électrique.

Vous avez mentionné la question du trafic aérien.

Il s'agit là d'une catastrophe mondiale: nous

volons trop car le trafic aérien est bien trop bon marché. Cette incitation à une mobilité anti-écologique et générant des niveaux sonores dangereux pour la santé est très néfaste. Nous devons réapprendre la mesure. Nous n'avons qu'une terre et qu'une atmosphère. Si nous ne les protégeons pas, c'est que nous aurons juste pensé égoïstement à nos prochaines vacances.

Vous thématisez beaucoup de champs d'action différents. N'y a-t-il pas un risque de dispersion?

Clairement, nous défendons une vision globale de la mobilité et nous voulons jouer un rôle de pionnier. Mais elle doit être orientée en faveur de l'environnement. Il est difficile de concilier ces deux exigences. L'ATE doit poser des priorités. Je les vois sur la question du vélo, de l'habitat sans voiture, de la protection du climat et contre les nuisances sonores.

Comment évaluez-vous le potentiel de l'électromobilité?

Cette méga-tendance actuelle ne résout malheureusement ni les problèmes de l'environ-

nement ni ceux de l'aménagement. Quand les gens passent d'une BMW à une Tesla, les routes restent engorgées. Combien d'énergie faut-il pour fabriquer une voiture électrique? Combien pour la mettre au rebut? L'énergie qui alimente ces voitures, comment est-elle produite? Pareil pour les voitures sans conducteur – qui pourrait d'ailleurs encore prolonger l'habitude du trafic motorisé.

Malheureusement, les visions achoppent à la réalité. Il faut pouvoir les mettre en œuvre concrètement.

Le temps travaille pour nous. Soit nous atteignons nos objectifs soit le monde s'effondre dans le chaos. Si nous parvenons à maîtriser le changement climatique – et je suis persuadé que nous le pouvons –, nos valeurs, notre politique des transports et donc nos objectifs se seront imposés. ■

De l'énergie pour l'ATE

Questions et photos: Magazine ATE

Les délégués ont voté: 4 femmes et 6 hommes seront représentés au Comité central. Le Magazine ATE leur a demandé leur vision de la mobilité et l'objet de notre fierté actuelle. Extrait de leurs réponses.



Bruno Storni,
Tessin

« La mobilité va faire un pas de géant. Des e-bikes aux véhicules au-

tonomes, cela comporte des risques, comme l'augmentation des trajets individuels, mais également des opportunités, comme davantage de vélos et moins de pollution de l'air.»

Franziska
Grossenbacher,
Berne



« La mobilité du futur signifie qu'on partage plus et qu'on possède moins. Les véhicules perdront leur symbole de statut social et deviendront un moyen pour se rendre intelligemment du point A au point B.»

« Face aux changements climatiques la Suisse doit absolument respecter les engagements pris et limiter le trafic individuel motorisé.»



Evelyne Bezat,
Valais

« La mobilité coûtera forcément plus de temps et d'argent. Une politique judicieuse doit réfréner l'augmentation des besoins en mobilité.»



Heinz Flück,
Soleure



Gabi Petri,
Zurich

« Nous pouvons être fiers d'être en mesure de compter sur des TP sûrs et abordables, quelle que soit la météo.»

« La mobilité du futur sera douce, avec des réseaux cyclables se répandant partout et permettant de se déplacer aisément sans devoir constamment s'arrêter.»



Lisa Mazzone,
conseillère nationale
verte, Genève



Samuel Bendahan,
conseiller national
socialiste, Vaud

« Nous pouvons être fiers d'avoir un réseau de trains relativement dense avec des cadences en augmentation pour le trafic local, mais il y a encore beaucoup à faire pour la mobilité douce.»

« La mobilité de l'avenir est mixte et préserve l'environnement. Chaque moyen de transport sera utilisé de manière optimale.»



Martin Perrez, Berne

« À l'avenir, les frontières entre les transports publics et privés vont s'amenuiser. Cela présente des opportunités comme l'efficacité et le ciblage, mais aussi des risques comme une mobilité toujours croissante.»



Raphael Fuhrer, Bâle Ville

Michael Töngi, conseiller
national vert, Lucerne



« La mobilité de l'avenir est respectueuse de l'homme et de la planète, exempte de carburants fossiles et de véhicules encombrants.»

L'Indicateur, pour parer à toute éventualité

Par Nelly Jaggi

L'indicateur officiel des CFF, un simple objet de collection un peu passéiste? Pas du tout. Hans Häfliger explique au Magazine ATE quel usage quotidien il en fait aux CFF avec son équipe.

Avec la mention «à usage interne», Hans Häfliger a commandé l'an dernier 30 exemplaires de l'Indicateur des chemins de fer, transports à câbles et bateaux. «Nous sommes responsables de gérer tout au long de l'année les aléas du trafic individuel», explique-t-il quand on lui demande quelles tâches effectue son service situé à la Langstrasse, à Zurich. En clair: lui et son équipe veillent à ce que suffisamment de trains circulent à Pâques et que les fans de foot rentrent chez eux dans de bonnes conditions.

Mettre sur pied de telles prestations est complexe et nécessite de s'accorder avec de nombreux intervenants. Ce travail se fonde sur l'horaire annuel. «Mais tout n'y figure pas», explique Hans Häfliger. Et surtout pas l'inconnu. «Notre meilleur amie, et notre meilleur ennemie, est la météo.»

Vision d'ensemble

Si Pâques revient chaque année, il n'est pas indifférent pour le trafic ferroviaire que la date tombe à fin mars ou à fin avril. Quand la neige est encore là, les voyageurs iront skier, si le printemps est déjà palpable, ils privilégieront une randonnée ou une balade à vélo. La comparaison avec d'autres années facilite souvent le travail. Instrument privilégié pour les collaborateurs de la Langstrasse: l'Indicateur officiel.

La raison en est simple: «Cet horaire, on peut le feuilleter.» Hans Häfliger disparaît dans son bureau et en revient avec deux volumes d'années précédentes. Il ouvre la page des correspondances Winterthur-Zurich HB, compare les numéros de trains, et signale au passage les connexions supplémentaires possibles. Cette vision synoptique, ni l'horaire en ligne ni les documents téléchargeables ne peuvent la concurrencer. ■



© Nelly Jaggi

Séance photo avec Hans Häfliger; il est incollable sur les trains qui passent.

Indicateur 2019

L'édition limitée de l'Indicateur 2018 – une initiative de l'ATE, de la CITrap et de Pro Bahn, avec le soutien des CFF – a été un succès. En plus des 30 exemplaires commandés par Hans Häfliger, quelque 12 000 volumes ont été vendus.

Que ce soit à but professionnel, comme cadeau de Noël ou par simple nostalgie, assurez-vous maintenant de recevoir votre Indicateur 2019. Complétez la carte de commande ci-jointe ou tentez votre chance à notre concours en fin d'exemplaire: peut-être gagnerez-vous votre exemplaire.

Pour toute information sur l'offre réservée aux membres de l'ATE, rendez-vous en page 26.



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.chaletambrueggli.ch). Nous nous réjouissons de votre appel! Tél. 031 301 20 40

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

MALCANTONE/BRENO à Monte Lema: appartement ensoleillé + chambres d'hôtes dans une maison patricienne, avec patio romantique. Randonnée, baignade, vélo - nature pure! www.casaleone.ch

Vacances uniques dans la **vallée de l'Onsernone**, à la découverte des champs de fleurs. Deux maisons rustiques à louer dans un hameau sans voiture. www.mosogno-sotto.ch

Coquet appartement **3 pces dans ferme au Locle NE**. Randonnées, vélo, etc. www.crozot.ch / Tél. 079 924 35 43

Appartement de 2 pcs à Goms, endroit idyllique avec jardin, près du centre et des circuits de ski de fonds. Tél. 079 384 59 58, katharina.fehr@bluewin.ch

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

Site historique de Romainmôtier VD NUIITS 4* ET MOBILITÉ DOUCE. Ebike pliable + transport publique = combinaison idéale pour découvrir la région et le Parc Jura Vaudois www.maisonjunod.ch

VACANCES À L'ÉTRANGER

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

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 pl. parking priv. Demandez la docu: Tél. 061 681 42 38, www.casa-al-lago-maggiore.ch

Côte d'Azur - La Croix Valmer 600 m de la mer, jardin, 8 lits, desserte TP. kkmarti@bluewin.ch Tél. 0041 79 514 69 57

BURGUND Haus 18. Jh. helle, schön eingerichtete 2½-Zimmer-Whg. zentral geh., Hof, Garten, Velos, Ruhe, Natur, Kultur, Wein. Tel. 076 589 60 43/0033 38 591 18 72 Ansicht: www.maisonrose.ch

Camargue, au bord de la mer: Le Grau du Roi, appartement de 4 pièces très bien situé, 76 m², 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

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

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

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

Votre petite annonce dans le Magazine ATE?

Les prochaines éditions:

- 25. octobre (délai d'insertion 24. septembre)
- 06. décembre (délai d'insertion 05. novembre)

Commandes simples et rapides:

www.ate.ch/pa
ou
annonces@ate.ch

SUIVEZ L'ATE SUR
LES RÉSEAUX SOCIAUX



facebook.com/atesuisse



facebook.com/atesuisse



instagram.com/vcs_ate_ata



Indicateur 2019

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: train, bateau ou téléphérique. Éditeurs: CITRAP, ATE et Pro Bahn Suisse.

Fr. 19.80 Édition limitée!
+ frais de port de Fr. 6.90

Assurez-vous de recevoir votre exemplaire!

- www.ate.ch/indicateur
- indicateur@ate.ch
- tél. 031 328 58 58

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

ate boutique

La chaleur d'un foyer pour chaque enfant

www.sosvillagesdenfants.ch
CP 30-31935-2

SOS VILLAGES D'ENFANTS

AIDEZ DES ENFANTS EN DÉTRESSE. MERCI.



Sécurité en voiture

Par Katrin Schnettler

Une Suisse sans décès sur la route n'est pas encore une réalité. Mais grâce à une technique moderne, de meilleurs modes de circulation et une prise de conscience accrue, le nombre d'accidents mortels est en recul. Le facteur décisif reste l'humain.

Le trafic routier occasionne encore et toujours trop de morts et de blessés. C'est pourquoi l'ATE Association transports et environnement met l'accent sur une conduite non seulement respectueuse de l'environnement mais également sûre. L'objectif étant une Suisse sans décès sur la route. Même s'il est loin d'être atteint, il progresse grâce à de nombreux développements techniques et de mesures incitatives. Au cours de ces dernières décennies, le nombre d'accidents mortels a fortement diminué. En 1970, on recensait en moyenne 33 victimes par semaine. En 2017, le nombre s'est drastiquement abaissé à 4.

Aujourd'hui, divers systèmes techniques permettent d'éviter tout simplement les accidents: ils assistent le freinage, permettent de maintenir les distances de sécurité, fournissent une aide en cas de risque de dérapage ou détectent le verglas. Et cette évolution se poursuit. Des ingénieurs inventifs travaillent sur la communication entre les voitures du futur, qui peuvent ainsi s'avertir mutuellement, par exemple avant un lieu d'accident non sécurisé.

Des accidents moins graves

Si, malgré une technique moderne, des collisions se produisent quand même, elles sont moins conséquentes qu'autrefois. Les airbags et les ceintures de sécurité protègent les occupants d'un véhicule, et les zones déformables absorbent l'énergie du choc. Il s'agit toutefois d'une

évolution qui n'apporte pas que du positif: les véhicules utilitaires sport (SUV) par exemple, malheureusement de plus en plus appréciés, protègent très bien les occupants mais représentent un plus grand danger pour les piétons que les voitures plus petites et plus légères.

La Confédération et les cantons fournissent leur contribution à la sécurité dans le trafic routier en procédant continuellement à des analyses des sites à l'origine de fréquents accidents et tentent d'en réduire le risque. Les nouveaux projets de construction de routes sont analysés en profondeur et des mesures sont prises pour assurer la sécurité routière et éviter les points dangereux.

Le facteur humain

Dans l'ensemble, les personnes ont aujourd'hui une conscience beaucoup plus importante de la sécurité – les ceintures de sécurité et les sièges pour enfants sont devenus une évidence. Et celui qui pense pouvoir encore conduire après trois verres de vin est considéré, à juste titre, comme irresponsable. En revanche, le smartphone au volant est malheureusement encore considéré comme acceptable pour trop de personnes. Les experts présumant que les téléphones mobiles sont en cause dans de nombreux petits accidents, même si on a évidemment de la peine à l'admettre. Quoi qu'il en soit, une étude récente révèle que 11 % des personnes in-



Téléphone au volant: une situation malheureusement trop fréquente.

terrogées avouent écrire un SMS au volant au moins une fois par année, et chez les jeunes conducteurs et conductrices, ce chiffre atteint même 27 %.

Tant qu'une voiture ne sera pas conduite de façon complètement autonome, l'homme restera un facteur décisif en matière de sécurité. Par conséquent, on ne devrait prendre le volant que par-

faitement en forme, éveillé et attentif. Lors de longs trajets, il faut prévoir suffisamment de pauses. De même, il faudrait pouvoir réagir aux erreurs d'autres usagers de la route: un conducteur trop pressé qui dépasse par la droite sur l'autoroute, un véhicule qui bifurque sans le signaler ou un enfant qui se précipite soudain sur la chaussée.

Assurance auto de l'ATE

Avec l'assurance auto de l'ATE, votre voiture est complètement assurée. Celui qui conduit pendant trois ans sans sinistre bénéficie automatiquement d'une réduction de Fr. 500.- sur sa franchise. Après trois années supplémentaires sans sinistre, la franchise est abaissée une seconde fois de Fr. 500.-. En qualité de membre de l'ATE, vous bénéficiez en outre d'une cotisation extrêmement avantageuse, tenant également compte de critères écologiques tels qu'une faible consommation de carburant et un faible nombre kilomètres moyens parcourus.

Il est toujours intéressant d'avoir une offre comparative. **C'est le moment idéal pour penser à changer d'assurance au 1^{er} janvier 2019 (délai de résiliation à fin septembre).** Vous avez des questions? Prenez contact avec nous au 031 328 58 21.

UN THÈME DEUX AVIS

Bus longue distance: chance ou risque?



Barbara Spalinger, vice-présidente du Syndicat du personnel des transports

On a tendance à dire que, grâce à la concurrence, tout service devient plus efficace et moins coûteux. Cette idée peut cependant être démentie, notamment dans l'excellent système de transports publics suisses. Un soi-disant besoin en autocars longue distance n'est pas prouvé même si l'on s'en réfère au boom de ce business dans les pays voisins. En effet, les situations de départ et les offres y ne sont pas comparables avec la Suisse. Et pourtant, l'Office fédéral des transports a octroyé la concessi-

on pour cinq lignes de bus longue distance à une petite entreprise – qui n'existe déjà plus d'ailleurs. Un choix adopté sans qu'aucune décision politique de principe n'ait été prise.

Mais la question ne concerne pas seulement ces cinq lignes actuellement exploitées par EUROBUS swiss express. Qu'elles soient maintenues, seul l'avenir le dira. Est-ce que les prix

Il faut avant tout considérer les risques liés à cette concession.

avantageux sont assez séduisants pour faire avaler au voyageur la contrainte que sont l'obligation de réservation et la durée de trajet plus longue? Est-ce que les arrêts parfois en périphérie et mal équipés sont acceptables? Il faut avant tout considérer les risques liés à cette concession. Le système de transports publics suisses, rigoureusement tarifé, sera non seulement égratigné par la demande de davantage de concurrence, mais – à moyen terme – il sera anéanti. Parce que le chemin de fer sera peut-être en manque de recettes permettant d'accorder des subventions croisées à des lignes non rentables. Parce que l'entretien de son infrastructure est coûteuse et que la route n'a quasiment pas de coûts d'infrastructure. Parce que le trafic régional peut être quand même soumis à concurrence malgré les dénégations. Et enfin, parce qu'il n'est écrit nulle part que les prix bon marché des autocars longue distance ne vont pas augmenter soudainement. Un tel risque issu de raisons purement idéologiques? L'avarice n'est pas un vice, mais ne soyons pas idiots!

En matière de transports publics, le rail a un rôle clé, et il devra le maintenir à l'avenir. Pour les liaisons avec une demande élevée – par exemple entre les villes – les autocars longue distance constituent une offre complémentaire intéressante pour les usagers dans la mesure où ils peuvent contribuer à décharger le réseau ferroviaire. Mais les autocars longue distance constituent un complément intéressant pour le rail dans les régions rurales et touristiques égale-

ment, par exemple en créant des liaisons directes entre les villes et les domaines skiabiles. Simultanément, nous devons renforcer la protection de l'environnement avec des conditions-cadre et des incitations adaptées.

Il serait faux de refuser une concession aux autocars longue distance uniquement parce qu'ils proposent des trajets déjà fournis par le rail. Si des privés souhaitent offrir un nouveau service de leur propre chef, nous devons l'autoriser. La concurrence stimule les affaires. Ce n'est que là où règne une saine concurrence, que les besoins des clients sont pris en compte et c'est ainsi que se crée l'innovation.

Par la numérisation, la route et le rail vont converger plus fortement. Les CFF l'ont reconnu et demandent régulièrement que le rail et la route soient mieux interconnectés et que la mobilité combinée soit encouragée. Cette considération est très réjouissante et mérite d'être encouragée.

Également du point de vue de l'environnement, nous ne devons pas repousser de telles évolutions par principe car l'électromobilité va rendre le trafic routier plus respectueux de l'environnement qu'aujourd'hui. Mais les capacités restent toutefois limitées. Les autocars longue distance peuvent donc fournir une contribution en évitant les trajets en voiture individuelle. Au lieu d'interdire les bus de grandes lignes, nous devons créer des incitations pour qu'ils deviennent plus écologiques sur la route. Dans ce contexte, les concessions récemment octroyées par l'Office fédéral des transports pour les autocars longue distance doivent donc être saluées.



Jürg Grossen, président des Vert'libéraux (PVL) et conseiller national

Nous devons renforcer la protection de l'environnement avec des conditions-cadre et des incitations adaptées.

La Baie du Mont-Saint-Michel de Saint-Malo au Mont-Saint-Michel

France

Vous commencez l'itinéraire en quittant la cité Corsaire de Saint-Malo en longeant la baie. Passés les rochers sculptés de Rothéneuf et la jolie petite île Besnard, les pointes rocheuses se succèdent (Pointe du Meinga, du Nid ou encore du Grouin) et alternent avec les petites plages de sable blanc jusqu'à atteindre la cité balnéaire de Cancale. Vous suivez ensuite la grande baie de Cancale, sa vaste plage recueillant les nombreux parcs à huîtres qui font toute la renommée de la ville.

Randonnée en liberté à partir de CHF 793

Itinéraire varié entre pointes rocheuses et baies sableuses

Ultime tronçon du Sentier des douaniers

7 jours/6 nuits, période de départ : du 1er avril au 30 octobre

Le prix comprend : hébergement incl. pdj, 3x dîner, transport des bagages (formule sac transporté), taxes de séjour, Carnet de Route

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



© A. Bournerie

Rando verte en Forêt Noire

Allemagne

Massif montagneux du sud ouest de l'Allemagne, la Forêt Noire est réputée pour sa nature verdoyante, l'accueil de ses habitants et sa subtile culture. Au cours de notre itinéraire, vous aborderez surtout l'aspect «montagne» de la région en parcourant les flancs du Feldberg, les profondes vallées glaciaires, mais encore les sommets du Herzogenhorn, Knöpfesbrunnen et de Muggenbrunn. Vous découvrirez aussi une architecture traditionnelle charmante: villages typiques, églises à coupole comme à Saint-Blasien, chalets se fondant dans le paysage...

Randonnée en liberté à partir de CHF 781

Confort des hôtels et qualité des repas

Nature envoûtante et forte identité culturelle

7 jours/6 nuits, période de départ : 1er mai au 31 octobre

Le prix comprend : hébergement incl. demi-pension, transfert des bagages, taxe de séjour, Carnet de Route

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



© Hinterzarten Breitnau Tourismus

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

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

voyages via verde
le partenaire de voyage de l'ATE

*à commander par courriel ou via internet





Jolanda Neff, championne du monde de VTT, a remporté l'automne dernier la course organisée à la piscine en plein air Weyermannshaus, à Berne.

CONCOURS

Un sport en plein essor

Les personnes qui pratiquent le sport que nous recherchons ont la peau dure. Elles bravent la boue, le froid, les descentes téméraires et les chutes. Cette discipline est très populaire depuis longtemps, en Suisse. Ses adeptes de la première heure se souviennent encore des succès de Pascal Richard, Dieter Runkel et Alfred Zweifel. Mais elle est quelque peu tombée dans l'oubli ces dernières années.

Coupe du monde à la piscine

Des organisateurs imaginatifs ont donné un coup de pouce à la discipline sportive en question. L'automne dernier, ses meilleurs représentants se sont réunis à la piscine en plein air Weyermannshaus, à Berne, pour une série de courses internationales. Précisons qu'ils ont déployé leurs efforts en dehors des bassins. On les retrouvera là-bas en octobre prochain, pour une épreuve de coupe

du monde cette fois. Et en février 2020, les concurrents se battront pour le maillot arc-en-ciel de champion du monde, sur le terrain de l'aéroport militaire de Dübendorf.

Un Suisse champion d'Europe

Cette discipline sportive est très appréciée des professionnels suisses (l'actuel champion d'Europe dans la catégorie junior est le Vaudois Loris Rouiller), mais également des amatrices et amateurs. Bien que les sports sur deux-roues apparentés se pratiquent surtout en été, notre discipline représente un complément bienvenu pendant les mois d'hiver. Cela dit, ceux qui fuient le trafic s'y adonnent volontiers en été également.

Nelly Jaggi

À GAGNER:

un séjour de 3 jours (2 nuits) à Paris pour deux personnes, d'une valeur de Fr. 1214.-.



TGV Lyria vous emmène en première classe à Paris. Vous y passerez deux nuits dans un hôtel 3 étoiles. Savourez le charme de la ville Lumière et son art de vivre, avant de revenir tout aussi confortablement en Suisse. Le prix est valable jusqu'au 1^{er} avril 2019.

Quel est le nom du sport que nous recherchons?

Veillez adresser votre réponse à la question d'ici au 23 septembre 2018.

■ Magazine ATE, Concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne

■ www.ate.ch/concours

■ concours@ate.ch

Une seule participation par personne. Aucune correspondance ne sera adressée au sujet du concours.

Réponse du dernier numéro:

Les Trans-Europ-Express (TEE)

Prix du concours

offert par

Laurent Gerhard, de Lausanne, a gagné le séjour dans l'Oberland bernois, d'une valeur de Fr. 1288.-.



Thunersee – Brienzensee

«Réfléter et intégrer la diversité linguistique, culturelle et topographique de la Suisse dans la stratégie de l'ATE.»



ANDERS GAUTSCHI

Une devise pour l'ATE

«Suiza no existe.» C'est avec cette déclaration de l'artiste Ben Vautier – plus connu sous le nom de Ben – que le pavillon suisse accueillait le public à l'Exposition universelle de Séville, en 1992. Aujourd'hui encore, la phrase échauffe les esprits de nombreux Confédérés aux bras nouveaux, qui y voient une remise en question de l'existence même de notre pays. Oubliant un peu vite que la provocation avait son pendant à la sortie du pavillon: «Je pense, donc je suisse». Voilà une affirmation forte vis-à-vis de la Suisse en tant que nation issue d'une volonté politique commune, tout autant qu'une précision quant à sa diversité linguistique, culturelle et topographique.

L'ATE se confronte également à la diversité helvétique et à de nombreuses sources de tensions. Cela s'illustre par exemple dans les rapports entre les différentes régions linguistiques ou entre zones urbaines et rurales. Agir à l'intérieur de ces champs de tensions représente un grand défi, mais aussi une grande chance.

Depuis le début, je suis frappé par la forte motivation qui régne au sein du secrétariat central de l'ATE, tout comme à la direction et dans les sections cantonales, en ce qui concerne l'engagement pour une mobilité humaine et respectueuse de

l'environnement. Quel formidable potentiel! S'y ajoute l'étendue des connaissances, que ce soit au secrétariat ou dans les sections. Toutefois, pour en tirer le meilleur parti, nous avons besoin que chaque actrice ou acteur et chaque organe ait une perception commune des objectifs à moyen et long terme; que leurs rôles soient bien définis. Il convient aussi de respecter les différentes cultures et positions.

Le 22 juin, l'assemblée des délégués de l'ATE a élu un nouveau président et nommé six nouveaux membres au comité. Après un large renouvellement de la direction opérationnelle du secrétariat au 1er juin, la conduite stratégique de l'association centrale est de nouveau complète. Le secrétariat, le président et le comité sont maintenant appelés à jeter des ponts et à élaborer des projets concrets. Il faut mettre les orientations stratégiques sur les rails et les coordonner avec les sections; renforcer la cohésion entre les régions linguistiques; refléter et intégrer la diversité linguistique, culturelle et topographique de la Suisse dans la stratégie de l'ATE. Dans cette optique, «je pense, donc je suisse» constitue une bonne devise pour l'ATE.

Anders Gautschi, directeur de l'ATE

ATE Magazine la mobilité future

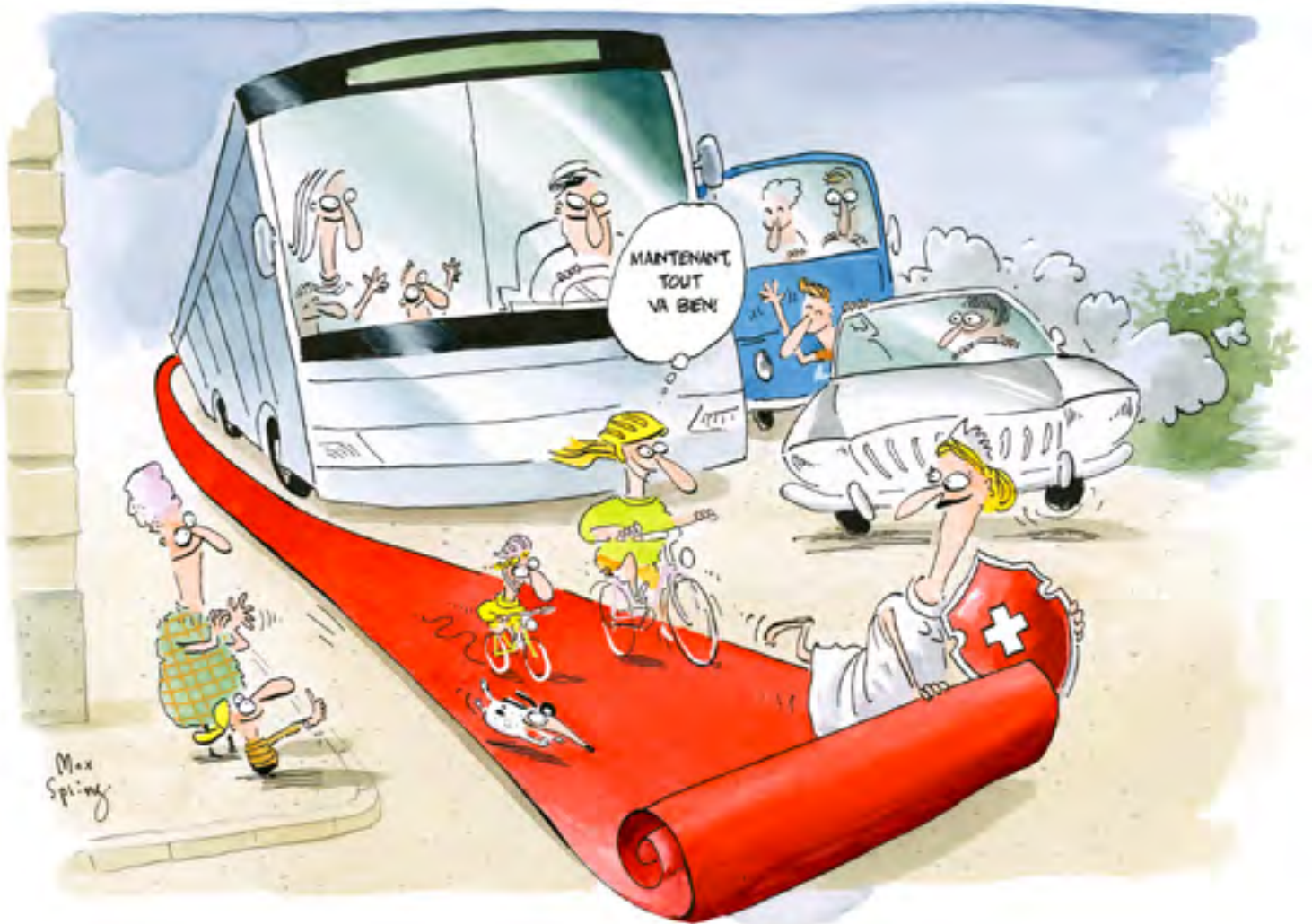
Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. Adresse de la rédaction: ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion, Markus Fischer. Annonces: Markus Fischer (tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch). Graphisme: www.muellerluetolf.ch. Impression, distribution: AVD Goldach. Papier: Cyclus Print + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. Tirage: 71521 (français 14441, allemand 57080). Prochaine édition: 25 octobre 2018. Remise des annonces: 24 septembre 2018. 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

Partagez!

Le partage est à la mode. De moins en moins de personnes possèdent leur propre voiture et profitent des offres de covoiturage. Dans les villes suisses, les systèmes de location de vélos poussent comme des champignons. Même prendre le bus, le tram ou le train, c'est partager. Mais le modèle a toutefois ses limites, comme le montre par exemple l'accumulation de vélos de location délabrés dans certaines villes. Dans son prochain numéro, le magazine de l'ATE posera un regard (critique) sur le sujet du partage.



© Camille Marion

ATE
actif!

Indicateur 2019: concours

Le lac de Zurich, le terminus de la ligne Brienz-Rothorn ou une attraction d'Europa-Park? Trouvez ce qui est représenté sur la couverture de l'Indicateur 2019 et remportez peut-être votre exemplaire.



© fotolia

L'Indicateur 2018, édité par l'ATE Association transports et environnement, la CITrap et Pro Bahn a été un franc succès, avec 12 000 exemplaires vendus. Vous avez été nombreux à non seulement vous intéresser aux tableaux-horaires, mais aussi à nous demander ce qui figurait sur la couverture. Il s'agit d'un panorama du lac Majeur, photographié depuis la berge italienne.

Et sur l'édition 2019? **Dites-nous ce qui figure sur la couverture de l'Indicateur 2019 et tentez de remporter votre exemplaire!**

- A) LE LAC DE ZURICH
- B) LE TERMINUS DE LA LIGNE BRIENZ-ROTHORN
- C) UNE ATTRACTION EUROPA-PARK



© fotolia

Que représente l'image?

Envoyez-nous la réponse exacte avant le 23.09.2018 à

- Magazine ATE, Concours Indicateur, Case postale, 3001 Berne
- cover@ate.ch

Une seule participation par personne, le concours ne fera l'objet d'aucune correspondance.

Carnet d'entraide ATE:
une couverture complète
pour toute l'année!



© Robert Kenschke / Fotolia

Couverture sur mesure pour tous vos voyages en individuel

Grâce au **Carnet d'entraide ATE** vous gardez le sourire, en toute décontraction! Sa conception modulaire vous garantit une couverture d'assurance optimale sans être assuré à double, que ce soit pour les frais d'annulation d'un voyage ou d'une manifestation, le remplacement des bagages, le rapatriement en cas de maladie ou d'accident ou l'assurance dépannage en Europe.

Accès rapide à l'offre:

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

Pour une mobilité
d'avenir

ate