



Sortir de la frénésie routière

Tours et détours dans la circulation de demain

Page 18

Pour une mobilité
d'aventure



Hotelcard – le demi-tarif pour les hôtels

★★★★

Hotel Spinne

Grindelwald | Oberland bernois



Chambre double avec vue Eiger, petit-déjeuner inclus, à partir de

CHF **125.–** au lieu de CHF 250.– (par chambre)

★★★

Albergo Ristorante I Grappoli

Sessa | Tessin



Chambre double, petit-déjeuner inclus, à partir de

CHF **92.–** au lieu de CHF 184.– (par chambre)

Suisse Tourisme



Membre

Hotelcard
pour un an

CHF **95.–**
au lieu de CHF 119.–

 www.hotelcard.ch/vcs03

 0800 083 083 (code de réduction vcs03)



Bonus ATE: un plus pour les membres



Bonus: Fr. 230.–

Canon EOS 1300D

Réalisez facilement des prises de vue ainsi que des vidéos Full HD avec le EOS 1300D de 18 millions de pixels.

Connectez-vous à votre smartphone ou tablette grâce à la technologie NFC et partagez vos créations instantanément via le Wi-Fi.

Votre avantage

Canon EOS 1300D (housse et carte 8 GB incl.) pour Fr. 349.– au lieu de Fr. 579.– (liste de prix Canon). Offre valable dans la limite des stocks.

Commander

- Au moyen de la carte à détacher au dos de ce magazine
- En ligne sur www.bonus-ate.ch (rubrique Divers)
- Tél. 043 500 35 35 (e-brands GmbH)

Découvrez les autres offres Bonus
à l'adresse: www.bonus-ate.ch ou
au no de tél. 031 328 58 58

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Effrayant univers



© VCS/François Gribbi

En mars je suis allée au Salon de l'Auto à Genève. Les voitures y sont rutilantes, elles sont choyées et bichonnées. Une armada de jeunes gens armés de plumeaux et de chiffons microfibrés les couve du regard, à l'affût de la moindre trace de doigt disgracieuse. Ce monde brillant de mille feux est un véritable aimant qui attire les médias et les visiteurs. Que sur chaque stand soit exposé un véhicule doté d'une nouvelle propulsion respectueuse de l'environnement est relativement encourageant. J'ai malgré tout quitté l'événement avec un sentiment de malaise: dans la rue, ce boom de la voiture électrique n'est pas encore visible et la provenance de ce courant n'est pas bien définie.

À quoi ressemblerait un glissement vers un autre modèle de mobilité? Fritz Kobi, ancien ingénieur d'arrondissement en chef du canton de Berne estime qu'il faudrait planifier les routes avec les normes d'hier qui seraient encore cohérentes après-demain. Cela paraît plus difficile que jamais. Kobi, un des créateurs du consensuel «modèle bernois», a marqué de son empreinte des projets routiers pionniers. Dans le dossier, nous traitons de projets actuels et mettons l'accent sur les gens qui s'engagent pour une mobilité d'avenir. Pour cet objectif, ils sacrifient leurs loisirs et démontrent où il vaut la peine de faire front. Ces gens m'impressionnent: ils ne se laissent pas éblouir par le monde brillant de mille feux, mais font preuve de courage et pensent par eux-mêmes. Participer est souvent plus facile qu'il n'y paraît: par exemple par une ballade urbaine à Bienne révélant les dégâts que causerait la branche ouest actuellement en planification.

Je vous souhaite une agréable lecture.

Dominique Eva Rast, responsable de la rédaction du Magazine ATE

En couverture: Le système de transports publics suisses est souvent envié. Vers quelles solutions se dirige-t-on pour le futur? (© Fabian Lütolf)

POLITIQUE

- 4 **Instantanés**
- 9 **Aux urnes!**
Votation sur la Stratégie énergétique 2050
- 12 **Onze ans d'investissement**
Roger Nordmann revient sur son travail pour l'ATE
- 15 **Vélo pliable**
Une solution pour le quotidien

DOSSIER

18 **Sortir de la frénésie routière**

Notre mobilité sans limite a de lourdes conséquences sur les hommes et sur l'environnement. Comment parvenir à une mobilité d'avenir, qui soit propre et responsable?



© Foralita/lassefessigen

26 **OFFRES POUR LES MEMBRES DE L'ATE**

30 **DES NOUVELLES DES RÉGIONS**

VOYAGES

- 34  **Vienne et Graz**
Deux villes autrichiennes historiques, modernes et facilement atteignables avec le train de nuit.
- 38 **Dans la Vallemaggia**
Découverte de la vallée à pied et à vélo.
- 42 **Balade en ville**
Écouter et découvrir Lausanne autrement
- 44 **DÉBAT**
Motos
Le bruit fait-il forcément partie du jeu?
- 47 **PORTRÄT**
Marc Guéniat
Enquête pour Public Eye
- 48 **CONCOURS**
- 49 **DANS LA CAISSE À OUTILS**
Tondeuses autonomes et voitures intelligentes
- 50 **CARTOON**

32 000 personnes demandent aux CFF de revenir sur leur décision

Le mercredi 22 mars 2017, l'ATE a remis aux CFF la pétition contre la fermeture prévue de certains guichets, en présence des représentants des organisations partenaires de l'ATE actives dans le domaine des transports publics. Plus de 32 000 signatures ont été récoltées, la plupart dans les régions touchées: la Suisse orientale, Bâle-Campagne, la Suisse centrale, le Tessin et le Jura bernois. Les signataires craignent la disparition d'un service important des transports publics. Evi Allemann, présidente de l'ATE, souligne que «le grand nombre de signatures donne une chance de sauver ces guichets. Nous continuons à nous battre pour cela.» Evi Allemann, conseillère nationale PS/BE, a déposé une nouvelle intervention parlementaire et il y en a eu plusieurs autres interventions. «Voilà qui me donne de l'espoir. Nous mettons la pression sur les CFF, afin qu'ils trouvent des solutions concrètes avec les gares concernées. Initiatrice de la pétition, l'ATE se met volontiers à disposition pour servir de médiatrice». Si la motion est acceptée durant la session d'été, le modèle actuel sera maintenu jusqu'en 2020. L'ATE avait d'ailleurs participé à la mise en place de ce modèle il y a plus de 20 ans. Pour cette raison, il est d'autant plus justifié que l'association se batte pour sa sauvegarde. L'ATE exige des transports publics de qualité. Cela comprend également

les services aux passagers et le conseil. La détérioration de ces prestations pourrait encourager les voyageurs à se détourner du train pour utiliser la voiture. La pétition a été soutenue par de nombreuses organisations telles que Pro Bahn Suisse et la Conférence des personnes handicapées du canton de Zurich.



Evi Allemann, Présidente de l'ATE, remet les signatures aux représentants des CFF.

LHand: Attention aux aspects pervers!

La loi fédérale sur l'élimination des inégalités envers les personnes handicapées est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Pour tenir compte de la longévité du matériel ferroviaire et de la durée des amortissements qui en découlent, des délais ont été fixés: 20 ans pour l'adaptation des constructions, installations et véhicules déjà en service et 10 ans pour les systèmes de communication et d'émission de billets.

Ces dispositions sont indispensables pour les personnes handicapées: rampes d'accès aux quais des gares, quais hauts, véhicules surbaissés. Mais un arrêt dont l'aménagement serait d'un coût disproportionné par rapport au nombre d'utilisateurs peut tout simplement disparaître. Le problème est ainsi résolu gratuitement et

l'entreprise respecte les normes!

Dans le seul canton de Neuchâtel par exemple, plus de 300 arrêts de bus doivent être mis aux normes aux frais des communes. Combien survivront? La desserte fine de tout le territoire par les transports publics ne doit pas être sacrifiée pour des motifs financiers!



Les transports publics doivent être accessibles à tous.

ATE Actif: participez!

Vous êtes un amoureux du deux-roues? L'initiative vélo a mis en ligne son tout nouveau site internet! À la dernière page du magazine, découvrez comment l'initiative vélo profite également aux automobilistes et aux piétons.

www.velo-initiative.ch, p.51.

oó velo initiative

Nouveau directeur de T&E

William Todts est le nouveau directeur de Transport&Environnement, l'organisation faitière des ONG actives dans le domaine du transport et de l'environnement. Engagé pour T&E depuis 2011, le successeur de Jos Dings était responsable des campagnes pour le climat et les biens immatériels. Le Belge a étudié l'histoire et l'Europe à Leuven, à Bruxelles et à Genève.

L'ATE est représentée auprès de T&E par Matthias Müller, responsable Public Affairs.



William Todts gère T&E.

Plus de moyens pour le transport régional de voyageurs

Pour la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, le transport régional de voyageurs est important. A une courte majorité, elle s'est ralliée à la décision du Conseil des États de relever de 144 millions de francs le crédit d'engagement destiné au transport ferroviaire régional de voyageurs. Cette augmentation est un souhait des cantons et des entreprises ferroviaires. Si elle est acceptée, elle permettra d'accroître fortement la sécurité en matière de planification.



Le Conseil des États veut renforcer le transport régional de voyageurs.

UP: la plateforme qui fait bouger les choses



Des idées nouvelles pour la planète.

Créée par un groupe de jeunes avec le soutien de l'Alliance-environnement (composée de l'ATE, Greenpeace, ProNatura et WWF), la plateforme environnementale propose une approche dynamique de l'engagement écologique. Avec des événements pop-up dans plusieurs grandes villes de Suisse, UP encourage à repenser la consommation et offre des idées innovantes. Projection de films, échange d'habits ou

d'objets, discussions et débats sur cette thématique sont régulièrement proposés à Bâle, à Berne, à Zurich, à Davos, à Lausanne et à Genève.

www.umweltplattform.ch



On dormira bientôt plus tranquillement à l'Avenue de Beaulieu.

Rouler plus doucement pour dormir mieux

Réduire la vitesse du trafic nocturne pour diminuer les nuisances sonores qui émaillent le sommeil des citoyens: c'est l'expérience à laquelle vont se livrer pendant quelques mois les avenues de Beaulieu et Vinet, à Lausanne. Dès ce printemps, et jusqu'à l'automne 2017, la vitesse autorisée dans ces deux rues sera abaissée de 50 km/h à 30 km/h entre 22h et 6h. Déclenché sous l'impulsion des habitants, cet essai s'inscrit dans le cadre d'un projet pilote national d'aménagement d'une limitation à 30km/h de nuit sur des axes principaux, sous l'égide de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI).

Mobility pricing: la suite?

Fin juin 2016, le Conseil fédéral a soumis un rapport sur les possibles solutions aux problèmes de trafic de la route et du rail. Il sert de base à une discussion sur le mobility pricing, au sujet duquel les avis divergent au Parlement. Une chose est certaine: de plus amples informations sont nécessaires pour évaluer le concept. Pour cela, la commission souhaite savoir comment le projet pilote multimodal serait concrètement mis en place en termes de délais, de périmètre, de coûts d'investissements et de système de financement. En outre, il demande des explications sur la façon de mener ces essais avec des participants volontaires. Cela prendra du temps: les informations complémentaires doivent être livrées jusqu'à juillet 2019.

CESAR demande l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion

Mi-mars, le Parlement a décidé de réduire le soutien financier en faveur des mesures de protection de l'environnement que le trafic aérien rend nécessaires. La Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) condamne fermement cette décision qui fait fausse route en matière de politique climatique. Les coprésidentes de la CESAR, Priska Seiler Graf et Lisa Mazzone, vont déposer un postulat chargeant le Conseil fédéral d'étudier la possibilité d'introduire une taxe sur les billets d'avion.

FRANTOUR

Le n°1 pour la France

Paris

TGV Lyria 2^e classe + 2 nuits hôtel****



dès CHF
271.-

TGV 1^{re} classe
seulement
+ CHF 25.-
par trajet

Exemple de prix pour un départ le 5.5.17, TGV 2^e classe de Genève, Lausanne, Vallorbe ou Neuchâtel à Paris et retour; 2 nuits en ch. double avec petit déjeuner à l'hôtel Mercure Paris Gare de Lyon****
Réservation dans votre agence de voyages, sur www.frantour.ch ou par téléphone au 058 455 45 55

Votre don facilite la vie de Marlène.

cerebral
Aider rapproche



Fondation suisse en faveur de l'enfant infirme moteur cérébral
www.cerebral.ch

Nous remercions la maison d'édition pour son aide lors de la réalisation de cette annonce.

Compte postal: 80-48-4



Petit check, grande efficacité: économisez dès maintenant jusqu'à CHF 360.- par an!

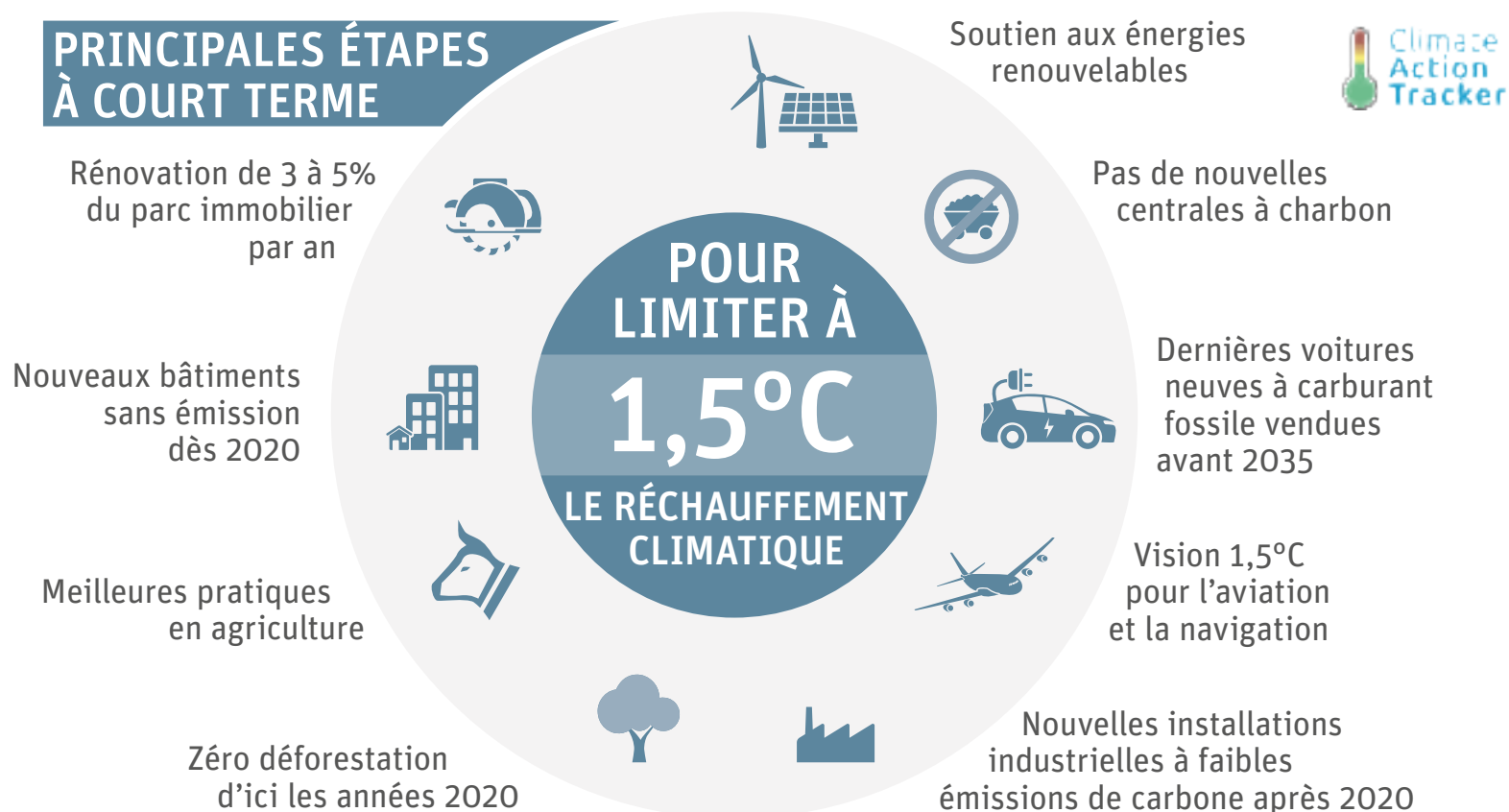
Même si votre voiture vous est indispensable, vous pouvez préserver l'environnement: faites le CheckEnergieAuto sans plus attendre!

Une prestation des garagistes UPSA
www.checkenergieauto.ch

 **UPSA | AGVS**
Union professionnelle suisse de l'automobile

Avec le soutien de:
 **suisse energie**
Notre engagement: notre futur.

ecodrive
rouler futé



<http://climateactiontracker.org/>

Le Climate Action Tracker est une analyse scientifique indépendante, réalisée par trois organismes de recherche depuis 2009. Elle propose des mesures efficaces pour protéger la planète avec l'objectif de maintenir impérativement le réchauffement climatique à 2 degrés et de faire des efforts pour le limiter à 1,5 °C, selon les accords de Paris.

COMMENTAIRE

Le changement climatique est une réalité. Et nous autres, humains, l'attisons sans relâche, détruisant l'espace vital que nous partageons avec des milliards d'animaux et de végétaux. Au cours de la dernière période glaciaire – alors qu'il y avait encore des tigres à dents de sabre et des mamouths –, il faisait seulement quatre degrés de moins qu'aujourd'hui en moyenne. Les effets sur notre planète ont été dramatiques. Si le climat se modifie de quelques degrés Celsius, toujours en moyenne, nos espaces vitaux subiront des bouleversements colossaux. Comme jadis. Il faut enrayer le changement climatique que causent les humains à l'échelle mondiale: l'augmentation de la température moyenne ne doit pas dépasser les deux degrés. Pour atteindre cet objectif, fixé par la communauté mondiale lors du sommet sur le climat à Paris, des me-

sures s'imposent dans différents domaines: la construction/l'habitat/le chauffage, la protection des forêts, l'agriculture, l'énergie et la mobilité. J'aimerais préciser quelques éléments sur ces deux derniers.

Pour commencer, nous devons réussir le tournant énergétique: remplaçons les énergies fossiles par des renouvelables! Désormais, l'eau, le vent et le soleil ainsi que les marées produiront notre électricité. Il est très important de dire «oui» à la stratégie énergétique 2050 le 21 mai prochain. En outre, il nous faut changer notre approche de la mobilité, car le tournant énergétique est fortement lié aux transports. En Suisse, ceux-ci sont l'ennemi no 1 du climat: plus de 40% des émissions de CO₂ proviennent du trafic. Malgré cela, à ce jour, les carburants restent peu touchés par une taxe CO₂. Nous

n'atteindrons les objectifs climatiques et énergétiques qu'à condition de renforcer les transports publics ainsi que la circulation piétonne et cycliste. Il faudra également privilégier des véhicules à propulsion alternative, c'est-à-dire avec un moteur à hydrogène ou électrique, ou des voitures roulant avec un carburant synthétique écologique. Cela ne nous dispensera pas de repenser la mobilité. Parcourir les petites distances à pied ou à vélo, éviter les trajets inutiles, encourager le travail à domicile, soutenir le covoiturage et l'autopartage: autant d'approches permettant d'endiguer l'énorme accroissement du trafic qui s'annonce.



Evi Allemann,
Présidente ATE

Rouler au milieu de la route est parfois autorisé

Par Dominique Eva Rast

Des règles spécifiques s'appliquent parfois dans le trafic pour les cyclistes. Leur objectif est de faciliter la cohabitation et d'augmenter la sécurité.

Depuis 2016, les vélos ont en général le droit de circuler à contresens à condition qu'un panneau les y autorise.



© ATE

Respect mutuel et attention particulière portée aux usagers de la route plus vulnérables comme les enfants et les personnes âgées: non seulement la courtoisie le commande, mais également la loi. Les cyclistes sont soumis à l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR). Cette formulation de prime abord fastidieuse, règle le quotidien. Cette année, l'annonce que la sonnette n'était plus obligatoire sur le vélo a fait dresser l'oreille. Michael Rytz, chef de projet sécurité routière à l'ATE n'approuve pas cette décision: «Des conflits naissent régulièrement dans les espaces que les piétons et les cyclistes se partagent. La sonnette est

Sur une voie de présélection, pour tourner à gauche, les cyclistes peuvent circuler au centre de la voie.

un moyen simple de prévenir les autres usagers». Rytz recommande ainsi de garder la sonnette sur le vélo et de l'utiliser. Mais des conflits peuvent aussi éclater entre cyclistes: les vélos électriques peuvent par exemple emprunter les espaces sur lesquels les piétons et les vélos sont autorisés, pour autant que ceux atteignant plus de 25 km/h aient le moteur éteint. Les vélos électriques «lents» peuvent utiliser le moteur depuis 2016.

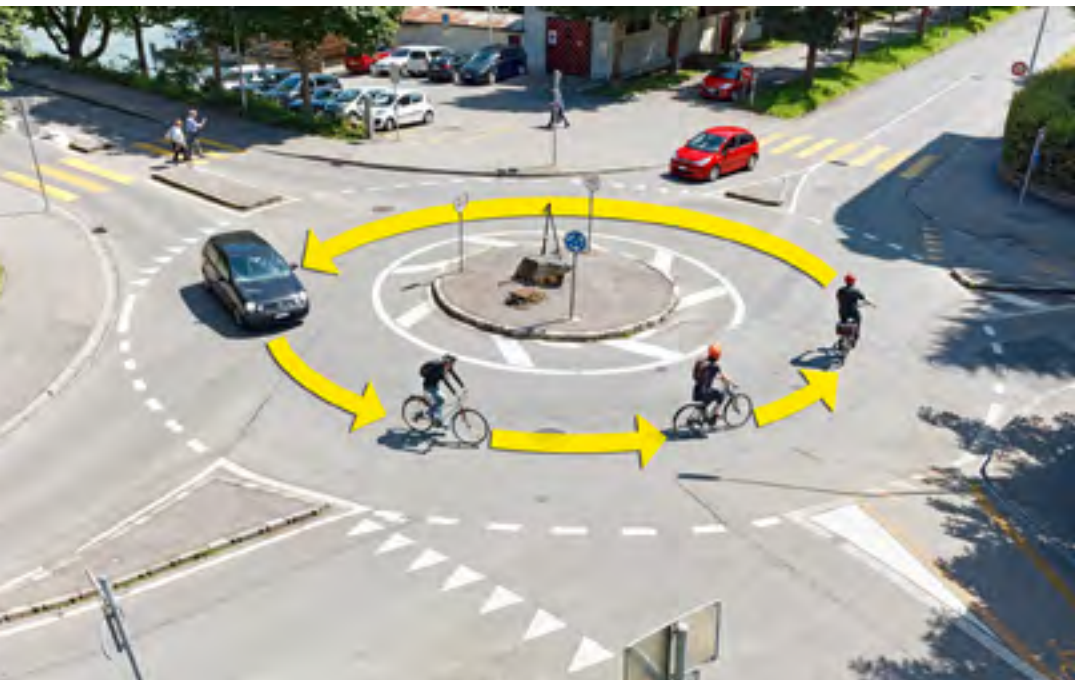
Musique d'avenir

Lors d'un test à Bâle, les vélos pouvaient tourner à droite au feu rouge dans les cas signalés en conséquence. Les évaluations sont en cours, la signalisation fonctionne et est conservée ainsi jusqu'à nouvel avis à douze emplacements.

S'inspirant du modèle néerlandais, des essais de «routes pour vélos» sont menés dans six villes suisses. Les vélos y sont prioritaires, la priorité de droite ayant été supprimée pour une progression rapide. Ces routes se reconnaissent grâce aux panneaux de signalisation et au marquage au sol.

Insolite, mais légal

Qui voit un cycliste roulant au milieu de la voie de présélection pour tourner à gauche, n'est pas témoin d'une infraction: c'est légal. Dans le même ordre d'idée, pour mieux protéger la vie des cyclistes, ces derniers ont également le droit de circuler au milieu de la voie dans un giratoire. Des règles spécifiques s'appliquent aussi dans les rues à sens unique. Celles-ci peuvent être empruntées dans les deux sens – lorsque une signalisation supplémentaire correspondante l'indique. L'objectif est d'étendre et de densifier le réseau de pistes cyclables. Michael Rytz salue toutes ces mesures: «Les règles inutiles peuvent être supprimées. Le respect entre tous les usagers de la route demeure important».



© Iris Krebs/ATE

Aux urnes, citoyens

Par Filippo Rivola et Caroline Beglinger

Le 21 mai, nous votons sur la Stratégie énergétique 2050. Nous avons enfin l'occasion de faire sonner le glas du nucléaire en Suisse et de développer la production d'électricité propre, renouvelable et locale.



La Stratégie énergétique 2050 est l'occasion de se tourner vers une production propre.

En novembre dernier, le peuple a refusé (avec un score honorable tout de même) une sortie rapide du nucléaire. Maintenant nous devons nous mobiliser pour faire approuver une sortie certes plus lente, mais accompagnée des bonnes mesures pour éviter de devoir recourir à l'électricité de centrales étrangères à énergie fossile ou nucléaire. Une amélioration de l'efficacité énergétique dans plusieurs domaines fait partie de la stratégie énergétique 2050, et devrait permettre de stabiliser ou diminuer à long terme notre gourmandise énérgivore.

Une série de mesures

Dans le premier paquet de mesures de cette stratégie, on prévoit notamment l'introduction d'un supplément de 2,3 ct./kWh dans le prix de l'électricité, destiné à rétribuer la production d'énergie renouvelable. Cette mesure permettra, par exemple, de compenser les frais d'investissement pour installer

des panneaux solaires sur sa maison ou de contribuer aux investissements dans des centrales hydrauliques. C'est un signal encourageant qui renforcera la production de courant propre et indigène et qui soutiendra ce secteur économique. De plus, on créera davantage d'emplois dans un secteur durable et tourné vers l'avenir, et ce même dans des régions périphériques. La construction en profitera également grâce aux mesures prévues dans la rénovation énergétique des bâtiments. L'amélioration de l'efficacité énergétique passera entre autre par nos appareils électroménagers et par une diminution des grammes de CO₂ produits au kilomètre par les nouvelles voitures importées.

Après avoir réussi à édulcorer la proposition du Conseil fédéral, l'UDC et une bonne moitié du PLR, ainsi que quelques associations économiques ont lancé le référendum. Entre climatosceptiques qui ne croient pas au changement climatiques et nucléairocon-

vaincus qui croient toujours en une technologie dépassée, ce groupement argumente son opposition en se référant aux coûts excessifs de cette stratégie pour un vrai tournant énergétique. A savoir que leur opposition est basée sur de faux calculs.

En ce qui concerne les craintes sur les atteintes portées au paysage par le solaire et les éoliennes, les procédures d'approbation pour ces installations seront simplifiées et donc plus courtes, mais les oppositions seront toujours possibles et les sites d'importance nationale (comme les biotopes et les marécages) resteront protégés. On ne verra pas pousser des panneaux solaires sur la cathédrale de Lausanne ou des éoliennes sur le Cervin!

La mobilisation est fondamentale

La stratégie énergétique sera le seul objet mis en votation le 21 mai et, comme elle est très technique, elle risque de ne pas inciter la foule à aller voter. Cette votation sera pourtant la plus importante de la législature concernant l'environnement. Si le non l'emporte, le lobby nucléaire reviendra certainement en force pour proposer des nouvelles centrales. De même, le développement des énergies renouvelables sera mis passablement en difficulté, et avec lui le tournant impératif vers une mobilité plus durable, indépendante des énergies fossiles. Alors, aux urnes citoyens, votre engagement est nécessaire afin de protéger l'environnement. L'ATE vous recommande de voter oui et de convaincre vos proches de se rendre aux urnes. ■

Aviation: moins d'innovation écologique

Par Filippo Rivola

Dans le cadre de la révision partielle de la Loi sur l'Aviation, le Parlement a décidé de réduire les moyens investis en faveur de l'environnement. L'ATE est déçue par cette décision.



© mittfong/fotothek

Le peuple paie le prix fort pour le trafic aérien.

L'impôt et la surtaxe sur les huiles minérales s'appliquent également à l'aviation, mais seulement pour les vols effectués à l'intérieur des frontières suisses. Depuis 2011, chaque année quelques 45 millions de francs perçus à ce titre sont affectés par la Confédération à différentes tâches (notamment dans la sécurité) et un quart est destiné à financer des mesures favorisant la protection de l'environnement.

Des projets innovants

Dans ce domaine, 40 demandes de subventions ont été présentées en 2014. Au-delà de la création de biotopes à proximité des aéroports, ce fond finance des projets d'innovation technologique dans le domaine de

l'aviation. Il s'agit notamment d'études visant à diminuer les émissions polluantes des avions, à développer la propulsion électrique pour des aéronefs, à améliorer le rendement énergétique mais aussi à soutenir la recherche sur les effets des émissions des avions. La Suisse dispose en effet d'une place de renom dans le domaine de l'innovation technologique, y compris dans l'aviation, comme l'a démontré l'aventure de Solar Impulse, par exemple.

Le nombre de demandes de subventions a doublé entre 2013 et 2014 et, en parallèle, les montants alloués ont fortement augmenté. Ces projets de recherche se déroulent sur plusieurs années et c'est pour cela qu'une aide de la part de l'Etat est nécessaire. Pourtant,

en se basant sur les expériences acquises en seulement 4 ans, le Conseil Fédéral et le Parlement ont décidé de réduire la part affectée à l'environnement en arguant que ces montants étaient peu utilisés.

La population paie le prix

Selon l'Office Fédéral de la Statistique, l'aviation génère par année quelques 955 millions de francs de coûts pour la société et l'environnement. La quasi-totalité de ces coûts externes –94% pour le trafic voyageurs, 91% pour le trafic marchandise– sont répercutés sur la collectivité en tant qu'externalités négatives, c'est-à-dire qu'ils ne sont pris en charge ni par les passagers, ni par les compagnies aériennes, ni par l'Etat. La population toute entière, qu'elle voyage en avion ou non, paie le prix fort en termes de santé, de qualité de vie et de détérioration de l'environnement.

Certes, les quelques millions investis en faveur de l'environnement sont largement insuffisants pour compenser aujourd'hui les effets négatifs de l'aviation, mais ils sont un important investissement dans l'avenir et dans l'innovation de la recherche scientifique suisse. Ainsi, l'ATE regrette cette décision qui ne va pas dans la direction souhaitée et poursuit son engagement, en exigeant notamment l'abolition de l'exemption d'impôts sur les carburants dont bénéficient les vols internationaux. ■






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:

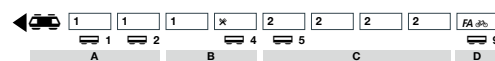
- Les trains ou les cars postaux nécessitant une réservation sont identifiables dans l'horaire par le repère .
- Les trains ne permettant pas le chargement des vélos par les voyageurs sont indiqués par le repère .
- Les prévisions d'occupation  vous indiquent quels trains risquent d'être bondés, et vous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

Du 21 mars au 31 octobre, la réservation est obligatoire pour le chargement des vélos par les voyageurs dans tous les trains InterCity pendulaires (ICN). **En nouveauté, cette obligation s'applique aussi à tous les trains InterCity qui traversent le tunnel**

de base du Saint-Gothard. 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.

«Le statu quo n'est pas une option»

Interview: Dominique Eva Rast

Le vice-président de l'ATE Roger Nordmann quitte sa fonction au comité central après 11 ans. À l'origine de l'initiative pour les transports publics et du FAIF, il aura su apporter un élan de fraîcheur et d'innovation à l'ATE.

Magazine ATE: En 11 ans d'investissement pour l'ATE, quels souvenirs vous ont marqué?

Roger Nordmann: Sur le plan politique, c'est l'initiative pour les transports publics et l'aboutissement du FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). C'est un travail que nous avons réussi à mener sur le long terme puisque les premières idées ont été développées en 2007 déjà pour conduire à la votation populaire de 2014. Nous avons travaillé pendant deux ans sur le texte et sur la proposition de financement et nous avons construit une très vaste coalition, ce qui a été décisif. Cela montre qu'une politique efficace se fait sur le long terme.

D'où est venue l'idée de l'initiative pour les transports publics?

Après l'échec de la votation sur les zones 30 km/h et la crise du stade de Zürich, il était nécessaire de travailler au repositionnement de l'ATE. J'avais cette idée d'améliorer le financement des infrastructures des transports publics de manière constitutionnelle. C'est de là qu'est née l'idée de l'initiative pour les transports publics. Le travail considérable mis en place en a valu la peine, puisqu'un contre-projet a été élaboré. Nous avons également bénéficié de la législature

Roger Nordmann a étudié l'économie et la politologie. Après son diplôme, il a ouvert son propre bureau de conseil, tout en travaillant comme politicien. Il est conseiller national et président du groupe parlementaire socialiste aux chambres fédérales. Âgé de 44 ans, Roger Nordmann est marié et a deux enfants. Durant son temps libre, il aime faire du vélo et skier (ski de fonds et ski de randonnée). Il apprécie également la lecture et le bricolage.



Soulagé: Roger Nordmann et Evi Allemann le dimanche de la votation sur le FAIF.

d'alors. Avec la législature actuelle, nous n'y serions assurément pas parvenus.

Est-ce que le FAIF est un bon compromis?

Globalement oui. Je suis allé présenter notre système de financement des transports publics en France, ils aimeraient bien avoir quelque-chose de similaire.

Quelles sont les menaces pour les transports publics en Suisse?

Avec l'acceptation du FORTA, beaucoup d'argent va être investi dans les routes. Mais cela aura finalement peu d'effet, car l'entretien des infrastructures est extrêmement cher.

Cet argent va tout de même manquer ailleurs.

En effet. Je vois plutôt les menaces dans le rapport de prix entre les transports publics et la route, qui pourrait encourager le peuple

à opter pour cette deuxième option. Mais en parallèle, les transports publics ont fait d'immenses progrès en termes de productivité, d'efficacité énergétique et de confort.

Est-ce que la surface nécessaire aux voitures autonomes peut être une menace?

Pas forcément. Le plus difficile sera de maintenir le réseau routier dans l'état actuel. On se dirige plus vers une dynamique de maintien que de croissance. Ce qu'on pourra probablement observer, c'est une utilisation plus intense du réseau. Cela nous amène à la question fondamentale de la demande de mobilité.

Quels sont les enjeux?

Fondamentalement, nous devons avoir une réflexion plus approfondie sur notre consommation de la mobilité. Est-ce vraiment indispensable de partir en vacances à l'autre bout du monde quatre fois par année? Si c'est le

cas, alors cela doit avoir un prix. Il n'y a aucune raison pour que les transports aériens – à l'inverse des autres moyens de transports – soient exemptés de taxes.

À quoi ressemblera la mobilité dans 20 ans?

Dans l'idéal, la mobilité sera plus collective et la mobilité terrestre sera entièrement électrique.

Quel rôle joue la stratégie énergétique, sur laquelle vous allez concentrer vos efforts ces prochains mois?

Le statu quo n'est plus possible. De toutes façons, nos centrales nucléaires vont cesser de fonctionner pour raison d'âge. Si nous n'agissons pas maintenant, nous serons amenés à importer du courant sale. Pour éviter cela et pour gagner en efficacité, il est temps de passer aux énergies renouvelables. Ce courant propre permet également d'alimenter la mobilité. Avec la stratégie énergétique, le producteur est encouragé à développer des véhicules plus propres. La réglementation

sur les émissions de CO₂ va également dans cette direction.

Votre départ du comité de l'ATE est motivé par votre engagement en faveur de la stratégie énergétique. Où a-t-on besoin de l'ATE?

L'ATE a deux fonctions. Elle doit sensibiliser la société aux solutions intelligentes de la mobilité en matière de santé et de protection de l'environnement et elle doit influencer la politique dans le même sens. C'est précieux, d'autant plus qu'on constate une désorientation générale dans la société. Une association comme l'ATE a un rôle prépondérant et il faut en être fier.

Est-ce que des changements doivent encore être faits?

Oui, impérativement. Aujourd'hui, l'ATE est beaucoup moins bureaucratique que lorsque j'ai commencé, grâce à l'équipe et la direction actuelles. Les succès politiques ont été conséquents, notamment avec le FAIF et l'initiative «Vache à lait» qui ont montré les capacités

opératives de l'association. Mais il faut encore une modernisation institutionnelle.

Qu'est-ce que cela signifie concrètement?

Il faut que les petites sections se regroupent pour avoir une masse critique suffisante pour un secrétariat professionnel. Le comité central ne doit pas perdre du temps dans l'opérationnel mais s'imposer comme organe stratégique et visionnaire. Pour cette raison, il est indispensable d'avoir une séparation claire entre les personnes engagées dans le secrétariat ou les sections et les employés du secrétariat central. Sans cela, on risque des conflits d'intérêt dommageables pour l'ATE.

Une page se tourne, qu'est-ce qui vous attend pour la suite?

Après la votation, la mise en place. Nous devons maintenant nous atteler à prévoir le futur tel qu'il se présentera après l'ère de l'énergie fossile. Et je m'en réjouis. ■

ANNONCE

STRESSER MOINS: ANTICIPER.

ROULER
FUTE



Anticipez, évitez les à-coups et respectez les distances de sécurité. Non seulement vous économisez du carburant, mais en plus vous améliorez votre sécurité.

Plus d'infos: ecodrive.ch



Voitures diesel – et maintenant?

Avrai dire, la situation est évidente: le Conseil fédéral pourrait stopper la vente de véhicules diesel polluants. Il l'a admis dans sa réponse à l'interpellation de Karl Vogler (PCS/OW). Le «mais» ne se fait pourtant pas attendre. Pour tirer le frein à main, il faut «qu'un nouveau modèle de voiture mette sérieusement en danger l'environnement ou la santé publique». Or, ces conditions ne seraient pas réunies, aucun n'examen correspondant n'aurait encore eu lieu en Suisse.

Au mépris de la recherche

Seulement: le laboratoire fédéral d'essai des

Ignorer le problème

Les émissions de voitures diesel sortant d'usine dépassent de plusieurs fois les limites autorisées d'oxyde d'azote. Même une ville sous le signe de la voiture comme Stuttgart lutte contre les voitures diesel. Ici, le problème est minimisé. L'ATE exige qu'un terme soit mis à l'importation des voitures diesel polluantes.

Par Dominique Eva Rast

matériaux et de recherche (EMPA) a récemment prouvé que la Renault Mégane dépassait les valeurs limites d'émissions d'oxyde d'azote de plus de 17 fois. Lorsque les émissions d'oxyde d'azote d'une voiture dépassent de 17 fois le seuil admis, il s'agit d'une mise en danger manifeste de l'environnement et de la santé publique. L'argument des voies bilatérales laisse aussi à désirer. En effet, à l'automne 2015, à la découverte des tromperies de VW, la Confédération a immédiatement pu décréter l'arrêt des importations.

Et maintenant?

Pour l'Association transports et environnement, il est évident que les voitures diesel re-

présentent un danger pour la santé humaine et pour l'environnement. Elle exige que la Confédération mette les importateurs automobiles face à leurs responsabilités. Une enquête de comparis.ch et de l'institut d'étude de marché Innofact démontre que les Suisses ne font plus confiance au diesel: les valeurs de sympathie pour ces véhicules ont diminué de près de la moitié, passant en une année de 31.5 à 17.4 pourcents. Les autorités se doivent de protéger l'environnement et la population. C'est pourquoi il faut immédiatement interdire l'importation de voitures diesel polluantes sortant d'usine. ■

L'été à Pâques?

Par Moritz Christen

Le bon pneu ne fait pas qu'économiser du carburant: il a également une grande influence sur les nuisances sonores. En passant des pneus d'hiver aux pneus d'été, différents points doivent être considérés.

De Pâques à octobre, les pneus d'été seraient de mise. Une règle empirique qu'il faut tout de fois relativiser. En effet, lorsqu'à Pâques il fait encore vraiment froid, voire que la dernière neige est encore là, il vaut mieux garder les pneus d'hiver. Les pneus d'été n'ont de sens qu'à partir d'une température de 7 degrés Celsius au minimum.

Tout est dans le mélange

Les pneus d'été ont un mélange de gomme différent qui ralentit l'usure et permet une réduction de la consommation d'essence. En effet, plus l'abrasion est forte, plus la

voiture consomme. Les pneus sont à l'origine de près d'un cinquième de la consommation de carburant (16 pourcents de résistance au roulement et 4 pourcents de résistance à l'air des pneus). Si la résistance au roulement baisse, la consommation et l'émission de CO₂ également. Au moment de choisir, il vaut la peine de consulter «l'étiquette pneus» de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Celle-ci évalue deux paramètres environnementaux (résistance au roulement et bruit de roulement) ainsi que l'adhérence sur routes mouillées, indispensable à la sécurité.

Que faire des pneus d'hiver?

Une fois le changement effectué – soi-même ou par le garagiste – il faut de la place pour stocker les pneus d'hiver. Lorsque notre garage ou notre cave ne suffisent pas, de nombreux revendeurs et concessionnaires automobiles proposent de s'en charger. Après plusieurs kilomètres, s'il s'avère que le profil est usé, les pneus devront être éliminés. Les revendeurs d'automobiles et les spécialistes assurent ce suivi de façon professionnelle. ■

www.etiquette-pneus.ch

Le vélo pliable

Par Susanne Wenger

Le Biennois Jonas Römer a ouvert, voici onze ans, le premier magasin de vélos pliables de Suisse. Le vélo pliable est à ses yeux un véhicule polyvalent, pour se rendre au travail, mais aussi pour des randonnées et des découvertes en vacances.

Abaisser la selle, décrocher le guidon et faire pivoter la roue arrière vers l'avant, le tout en deux temps, trois mouvements – voilà, c'est terminé. Il faut moins de dix seconds aux habitués pour transformer leur vélo pliable en un paquet compact de la taille d'une petite valise. Les novices ont besoin de davantage de temps, surtout pour les modèles dont les opérations de pliage sont plus complexes. «C'est en forgeant qu'on devient forgeron», admet Jonas Römer. Et l'habitude se révèle payante lorsqu'on souhaite profiter des véritables avantages du vélo pliable: portable et peu encombrant. «Le vélo pliable est un moyen de transport pratique, puisqu'on peut l'emporter partout avec soi», explique-t-il. «Il prend peu de place dans le coffre de la voiture, dans la caravane ou dans le bateau.» Dans le train ou dans le bus, il est considéré comme bagage et n'est ainsi soumis à aucune surtaxe. On lui trouve toujours une petite place au bureau ou dans l'appartement, le mettant ainsi à l'abri du vol, du vandalisme ou des intempéries.

Jonas Römer a découvert les atouts du vélo pliable lors d'un voyage d'études à Rome. En 2006, cet historien passionné de bicyclette se servait du vélo pour se rendre au travail. C'est alors qu'il a décidé d'ouvrir le premier magasin spécialisé dans les vélos pliables de Suisse – avec bar à café intégré. A première vue, les vélos pliables ressemblent aux mini vélos des années 1970 – mais à première vue seulement. Les pliés modernes n'ont rien en commun avec les pénibles deux roues de cette époque, nous assure le spécialiste. Les modèles de qualité allient technologie, confort et design et de nombreuses marques se partagent le marché, offrant toute une variété de tailles, de nombre de vitesses et d'accessoires. «Toutes les options disponibles pour les vélos classiques le sont aussi pour les pliés.»

Apte à une utilisation quotidienne

Selon sa taille et son degré d'équipement, un vélo pliable pèse entre 10 et 15 kg. Les mo-

dèles avec peu de vitesses sont plutôt destinés aux régions plates, les autres à tous les types de terrain. Mais un vélo pliable n'a-t-il pas tendance à bringuebaler? «C'est une question à laquelle je dois souvent répondre», dit-il en souriant. En fait, ces vélos sont très stables. En roulant très vite à la descente avec un modèle à petites roues, il faut peut-être se concentrer un peu plus que la normale. L'éventail des prix des vélos du magasin de Jonas Römer est très large, puisqu'il va de 800 et 6000 francs. Les plus chers étant des produits haut de gamme pour clients exigeants.

Beaucoup de clients achètent un vélo pliable pour l'utiliser comme deuxième, voire troisième bicyclette. Mais à l'usage, il devient très vite le vélo de tous les jours – «Et il n'y a rien d'étonnant à cela», remarque Jonas Römer. Le vélo pliable a sa place dans la chaîne des transports quotidiens et permet de combiner tous les moyens de transports, en souplesse et sans a priori. Comparées aux

ventes des vélos électriques, celles des pliés restent très modestes mais constamment en hausse. La clientèle typique est constituée de pendulaires, de jeunes adultes avec famille, de campeurs, de retraités et de citadins qui y voient le vélo urbain par excellence. Jonas Römer va bientôt déménager son magasin de vélos pliés à Port, en banlieue de Bienne, où il assurera également la représentation en Suisse de la marque de pliable britannique Brompton. Il se sert de son pliable pour pratiquement tous ses déplacements: «sans lui, je me sens presque handicapé». Il a même participé à un tour à vélo depuis les Nufenen jusqu'à Venise – 60 km par jour, avec tous les bagages. «C'était super!»



Le vélo devient bagage: Jonas Römer le plie en huit secondes.

Informations: www.faltbar.ch

Autres spécialistes du pliable en Suisse:

www.bikes2fold.ch (Genève)

www.lapedale.ch (Lausanne)

Assurance responsabilité civile privée et ménage ATE

Et comment est assuré
votre vélo électrique?



Accédez immédiatement à nos services:

- par tél. au **031 328 58 22** ou
- par internet à l'adresse **www.assurance-ate.ch**

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Économie et écologie pour 60 francs

Par Hermann Scherrer

Ménager à la fois la planète et son porte-monnaie demande de bien réfléchir avant chaque dépense. Une conduite intelligente fait également la différence.

Le choix d'une voiture économe est un bon moyen de ménager son budget et l'environnement – mais pas le seul. Une conduite intelligente et l'entretien consciencieux du véhicule permettent de réduire jusqu'à un quart de sa consommation. SuisseEnergie, le programme de la Confédération pour davantage d'efficacité dans la consommation d'énergie, soutient le programme EcoDrive et CheckEnergieAuto. Ces actions de sensibilisation s'adressent, du côté des prestataires, aux moniteurs de conduite, aux experts d'examen et aux garagistes et, du côté des consommateurs, à tous les automobilistes. Ce soutien vise à accroître les compétences techniques et à mieux faire connaître ces prestations. Accroître la demande de CheckEnergieAuto devrait permettre aux garagistes d'y voir un potentiel durable, les incitant ainsi à approfondir leurs connaissances.

Économiser avant même de prendre la route

Le CheckEnergieAuto (CEA) des garagistes UPSA aide à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ grâce à des

mesures techniques. En outre, le véhicule est soumis à une analyse des aspects déterminants en termes d'énergie et d'écologie, tels que: pression des pneus, qualités anti-friction des huiles de moteur et des pneus, réglage de la climatisation, porte-bagages, phares de jour ou éventuelles pertes de fluides. Au terme de l'analyse, le client reçoit une évaluation du potentiel d'économie en litres de carburant, en émission de CO₂ et en francs. Elle est calculée sur la base des points livrés par l'analyse, du kilométrage annuel estimé et de la consommation du véhicule. Elle est remise au client sous la forme d'un certificat que le garagiste lui détaillera. Jusqu'à aujourd'hui, pas moins de 28000 CheckEnergieAuto ont été effectués. Ils ont permis de démontrer des potentiels d'économie pouvant atteindre 20%. Le moyen le plus simple de trouver le garage «CheckEnergieAuto» le plus proche parmi les 1000 existant en Suisse est de consulter la carte interactive du site internet du CheckEnergieAuto.

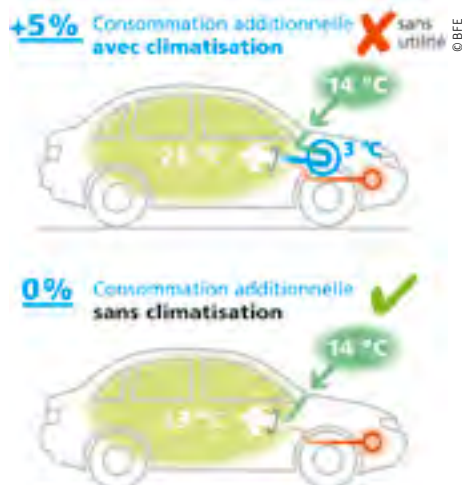
Economique, écologique et sûr

EcoDrive signifie principalement rouler en anticipant et en évitant de monter dans les tours. A vélo, les principes s'appliquent automatiquement: passer une vitesse supérieure, profiter de l'élan, laisser rouler, gonfler les pneus, pas de poids inutile. Ils sont tout aussi valables pour la voiture et permettent d'économiser facilement jusqu'à 15% de carburant. L'association «EcoDrive» regroupe tous les principaux acteurs du domaine de formation des conducteurs. Le but est de promouvoir la diffusion et la mise en pratique de la conduite intelligente – laquelle se base sur



Dario Cologna en personne se fait présenter le CheckEnergieAuto.

une optimisation de la technique. Le système EcoDrive s'appuie sur 12 conseils en matière de «contrôle de l'état de la voiture», «d'utilisation judicieuse de la technologie» et «d'optimisation de la conduite». La technologie a fortement évolué. Ainsi, une utilisation optimale de la technologie moderne recèle un énorme potentiel. Ces cours le démontrent – les participants réduisent leur consommation et les émissions de CO₂ d'environ 15%. Tout cela n'a rien de sorcier: on le découvre dans un cours DrivePlus-Coaching d'une heure à 60 francs. L'association EcoDrive et ses partenaires proposent aussi d'autres cours à des prix intéressants, ainsi que des simulateurs et de la documentation. Et tous ceux qui préfèrent aborder le sujet d'une manière ludique pourront s'exercer avec le jeu pour smartphone «EcoDriver».



Arrêter la climatisation permet d'économiser beaucoup d'argent.

Conseils:

- Carte interactive: www.checkenergieauto.ch
- Cours et jeux: www.ecodrive.ch
- Guide d'achat: www.ecomobiliste.ch



Quelle sera notre mobilité

Par Dominique Eva Rast

Nous nous sommes habitués à une mobilité sans limites et à notre entière disposition – mais avec de graves conséquences sur notre santé et sur l’environnement. Comment inventer à présent une mobilité propre et raisonnable?



© l'assésdesignem/ Fotolia

Durant la campagne de la votation sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, l'ATE n'a cessé de le marteler: les infrastructures que nous construisons aujourd'hui déterminent le trafic routier de demain. C'est pourquoi il est important de regarder les projets de constructions routières d'un œil critique et de se demander quels sont les investissements judicieux pour la mobilité de demain.

Il est tout d'abord judicieux d'utiliser les infrastructures existantes. La révolution numérique crée de nouvelles possibilités: des applications pour téléphones mobiles permettant d'organiser son voyage de la maison jusqu'à sa destination, des sites internet permettant de créer des communautés de voyageurs ou de se partager les véhicules.

Ne pas déplacer les embouteillages

En train, les pendulaires passent quotidiennement à côté d'embouteillages sur l'autoroute. Construire de nouvelles routes ne résoudra pas le problème des migrations journalières. Au contraire, plus l'offre augmentera, plus la demande suivra. Les embouteillages s'élargissent et se déplacent. Chacun de nous est amené à reconsidérer le problème – mais il faut surtout que la volonté politique se manifeste d'innover en matière de mobilité. Une piste à suivre serait, notamment, de définir des zones de test où l'on pourrait mettre en place une authentique gestion du trafic avec des véhicules autonomes et organisés en réseau. La taxation de la mobilité est incontournable, tout comme il est vital d'investir dans la numérisation de la mobilité. Si nous nous y lançons maintenant, nous aurons une chance de devenir les leaders de la mobilité moderne – ne jalouse-t-on pas aujourd'hui la Suisse pour ses transports publics performants? ■

demain?

«Maintenant, ça roule»

Propos recueillis par Dominique Eva Rast

CarPostal veut passer du statut d'entreprise de transport traditionnelle à celui de fournisseur complet de mobilité.

Mark Bögli, responsable du projet «plateforme de mobilité», en explique le fonctionnement.

ATE Magazine: On entend de plus en plus parler de numérisation de la mobilité. De quoi s'agit-il exactement?

Mark Bögli: La numérisation permet de réunir différents exploitants de transports. L'idée est de créer une plateforme – app ou site web – qui me dit en quelques secondes comment, en tant qu'utilisateur, je peux aller du point A au point B. La nouveauté est la possibilité d'obtenir un aperçu complet: je vois combien de temps prend le trajet en train, ce qu'il coûte en voiture ou l'emplacement du vélo en libre-service le plus proche. A moi de décider. Je choisis et paie sur la même plateforme.

Il existe actuellement un vaste choix d'applications. Pourquoi n'y a-t-il pas une app de mobilité unique?

Pour le moment, les différents prestataires de mobilité testent les préférences de la clientèle: nous sommes tous dans la phase «idée et prototype» à expérimenter aussi vite que possible sur le marché. Nous avons créé et lancé la plateforme multimodale NorthwestMobil, dans le nord-ouest de la Suisse, et une étude de marché a montré des résultats encourageants.

Comment travaillez-vous sur ces idées?

D'une part, nous examinons et évaluons les tendances. D'autre part, en interne et dans le cadre du processus d'innovation, nous pouvons proposer des idées. Elles font également l'objet d'une évaluation. L'objectif est de mettre en œuvre et de tester rapidement chaque bon projet.

Comment va évoluer l'app Nord-westMobil?

La clientèle veut disposer de toute la chaîne de mobilité sur une seule app, billetterie comprise. Le défi est de rendre son utilisation aussi simple que possible. Nous prévoyons de lancer une offre pour toute la Suisse cet automne.

Il s'agit d'une concurrence directe à l'app des CFF. Cherchez-vous la confrontation?

Les deux entreprises ont perçu la tendance. A l'étranger, on trouve ce genre de plateformes depuis longtemps déjà: la Suisse rattrape son retard. C'est la clientèle qui décidera en définitive quelle offre lui convient le mieux.

Que va devenir la mobilité, d'un point de vue général?

J'ai l'impression que la numérisation a démarré relativement tard dans les transports. Maintenant, ça roule, avec de nouvelles idées et de nouveaux acteurs. Pour le moment, il y a deux grands blocs: les gens qui misent avant tout sur le trafic individuel et les personnes qui utilisent les TP. Ces tendances s'entremêleront sûrement bien davantage à l'avenir. Je pars du principe que le groupe qui ne possède pas de voiture, mais tient à son confort, profitera de nouvelles possibilités pour se rendre rapidement et avantageusement de A à B.

La numérisation peut-elle renforcer les transports publics?

Et comment! Si nous déployons une offre qui couvre aussi le premier et le dernier kilomètre, cela intéressera même celles et ceux qui préféreraient jusqu'alors

prendre leur propre véhicule. De même que si nous indiquons, dans les régions peu desservies par les TP, comment rejoindre la gare la plus proche en covoiturage par exemple.

Que deviennent les conducteurs de car postaux, dans cette nouvelle ère de la mobilité?

Ils sont les interlocuteurs privilégiés de la clientèle dans nos 2200 véhicules. Nous tenons à ce qu'il en soit encore ainsi à l'avenir. ■

www.nordwestmobil.ch



Mark Bögli, 53 ans, est responsable du projet «plateforme de mobilité» chez CarPostal depuis 2015. Ce père de famille vit à Bienne. Il va travailler à Berne en train, parcourant les premier et dernier kilomètres à pied ou à vélo. Il utilise rarement la voiture.



La Seftigenstrasse avant et après son réaménagement en 1997

Témoins et acteurs du changement

Par Dominique Eva Rast

Avec son «modèle bernois», le canton de Berne a développé une philosophie pour des solutions de trafic intégrant les besoins de l'humain, de la zone d'habitation et de l'environnement. Fritz Kobi est l'un des créateurs de ce modèle.

Elle ne fait pas son âge: pourtant la Seftigenstrasse réaménagée fêtera bien ses 20 ans en août. La route dégage une impression de modernité et la conclusion de l'enquête menée en 1999 est toujours d'actualité: «Nous avons obtenu davantage que ce qui nous avait été promis». Pourtant, lorsque Fritz Kobi s'est risqué en 1991 à démarrer cette tâche en tant qu'ingénieur d'arrondissement en chef, l'installation d'exercice était loin d'être simple.

Quotidiennement, 20000 voitures plus un tram sur deux voies empruntaient la Seftigenstrasse à travers Wabern qui fait partie de la commune de Köniz et qui jouxte la ville de Berne. A cela s'ajoutent les piétons et les cyclistes, car la Seftigenstrasse passe au cœur de la localité, la coupant en deux. Un tunnel de contournement a été évoqué, mais Kobi et son équipe sont parvenus à transformer l'espace routier en espace de vie. Ils ont abordé le projet avec circonspection et ont impliqué les parties concernées: «L'objectif était d'aboutir à un bon projet». Comme le prouvent les notes qu'il utilise aujourd'hui encore lors de présentations, il a cumulé les casquettes: fonctionnaire, expert, collègue, mais aussi persona non grata. Et pour finir la solution «I+1» vit le jour: aujourd'hui encore il n'y a qu'une voie par sens de circulation et la voie de tram est intégrée. Pour assurer la fluidité de cir-

culatation du tram, le reste du trafic est géré par des feux. Il y a aussi de l'espace pour les pistes cyclables, et les piétons peuvent traverser à différents endroits et, si nécessaire, attendre sur la piste centrale.

Wabra cadabra

Ce processus participatif est une composante du modèle bernois: ce dernier associe des principes de politique des transports, une nouvelle vision des rôles des planificateurs, une «comparaison de l'avant et de l'après» et des instruments pour la réalisation concrète. Rien de bien sorcier, mais il fallait y penser. D'ailleurs, une des fiches d'information de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne téléchargeables en ligne, s'intitule «Wabra cadabra». Aujourd'hui encore, les cinq champs d'action du modèle bernois sont d'actualité. Ce sont leurs contenus, respectivement leurs instruments qui ont évolués depuis. Le modèle bernois a été appliqué avec succès dans différents projets du canton de Berne, comme par exemple au centre de Köniz où la vitesse en localité sur route principale est limitée à 30km/h. Un gain pour la population, les commerces et l'environnement.

Gain en qualité de vie

La Seftigenstrasse réaménagée a amé-

lioré la qualité de vie: les accidents ont diminué d'un tiers, le recul du chiffre d'affaires des commerces a pu être freiné voire inversé pour certains. Toute la rue dégage une impression d'ouverture. Les magasins autrefois tournés vers l'intérieur se sont ouverts. Quelques petits étals de marché, des gens avec des charriots pour faire les courses se saluent et discutent – un petit air villageois pour cette route empruntée désormais par 21 000 voitures. Le tram est à l'heure, au terminus le car postal amène les gens vers Riggisberg. La joie que ce projet procure à Kobi, depuis retraité, se lit sur son visage. «Toujours cohérent et toujours un projet emblématique» dit-il. De temps à autre, il donne des conférences, par exemple en Autriche. Et il a fait plus d'une centaine de visites guidées de la Seftigenstrasse, créatrice d'identité pour le quartier, fruit d'un vivre-ensemble attentif et respectueux. ■

Fritz Kobi, ancien ingénieur d'arrondissement en chef est l'un des créateurs de ce modèle.



Beaucoup de nuisances pour rien

Par Dominique Eva Rast

Réduire la vitesse maximale sur l'A9 autour de Lausanne et en régler l'accès avec des feux, voilà qui était judicieux et économique. Malgré cela, l'Ofrou veut élargir l'autoroute et le tunnel, à grands frais pour le contribuable. La résistance s'organise, encouragée par Christine Rappaz, membre de l'ATE.



© ATE/François Gribi

Christine Rappaz, membre de l'ATE, mène la résistance

Christine Rappaz est indignée. A tel point qu'on la trouve participante au comité de l'association «Non à l'élargissement du tunnel de Belmont». Membre de l'ATE, Mme Rappaz fut très surprise d'avoir été la première à prendre contact à ce sujet avec Roger Nordmann, vice-président de l'ATE, et Valérie Schwaar, de la section Vaud de l'ATE. C'est un peu par hasard qu'elle a découvert le projet de l'Office fédéral des routes (Ofrou). Le cabinet où elle travaille comme psychiatre, à Belmont, est dans l'une des maisons à côté desquelles il est prévu d'aménager une route provisoire pour les dix prochaines années, afin de transporter des

débris de chantier. Le bruit et la poussière ne sont pas seuls à menacer cet endroit plutôt agréable: le danger concerne surtout les enfants. Le chemin qui relie leur domicile à l'école, bien qu'étroit, est en dur. Or, les plans de l'Ofrou préparent sa suppression sans alternative. Ecolières et écoliers devraient alors faire un détour passant par le terrain où manœuvreront des machines de chantier, puis longer une route.

Personne ne conteste la nécessité d'assainir le viaduc de Belmont. Un coup d'œil suffit pour constater que l'ouvrage s'effrite. Et aussi pour se rendre compte que la construction d'une troisième voie ne sera pas une mince affaire, les bandes d'arrêt d'urgence (BDU) étant relativement étroites. Il est également prévu d'agrandir le tunnel de Belmont. Christine Rappaz ne comprend pas ce projet: «Actuellement déjà, la circulation est bloquée plusieurs fois par jour. Des études montrent que les élargissements améliorent la situation pour sept ans au maximum. Et juste pour cela, nous devrions, voisinage et automobilistes, subir dix années de bruits et nuisances de chantier, ralentissements et bouchons sur l'autoroute?». Christine Rappaz ne fait pas confiance à l'Ofrou. En effet, d'une part en arrivant pour présenter le projet, les membres de l'office se sont étonnés de la présence de maisons en ces lieux. Une telle ignorance fait peur dans un projet de cette ampleur. D'autre part, elle a mal vécu le ton adopté par l'ofrou: «On peut dire que l'Ofrou s'est montré agressif dans sa prise de contact, menaçant d'exproprier les propriétaires qui s'opposeraient au projet.» Ainsi, elle se

méfie que lors des travaux d'assainissement qui débutent ces jours, des travaux faisant partie de la mise à l'enquête nécessaires aux élargissements prévus soient effectués. Elargissement qui ne résoudrait aucun problème: «Au contraire: le risque est d'attirer les habitants de Lutry à utiliser leur voiture pour se rendre à Lausanne, préférentiellement au transports publics, les bouchons empireront!»

Le bus et le train au lieu de la voiture

Les solutions de remplacement à la voiture ne manquent pas: il y a plusieurs bus par heure entre Belmont et Lausanne, et les communes du Lavaux sont bien desservies par les transports publics. Le patrimoine mondial de l'UNESCO met d'ailleurs une limite aux plans d'extension de l'Ofrou: à partir de Lutry, la région est protégée. La circulation prévue sur trois pistes devrait dès lors se resserrer sur deux, l'étranglement a été déplacé de Vennes à Lutry, car la majorité du trafic va et vient de la jonction de l'autoroute A9 avec celle en provenance de Châtel-Saint-Denis et Fribourg, à hauteur de Vevey. Les bouchons sont donc programmés. L'ATE Vaud a lancé une pétition et soutient les opposants dans leur résistance. ■



© Urs Geiser

Derrière Fredy Lindegger (à dr.) et Christoph Waber, la route disparaîtrait dans un tunnel sous la forêt de Spichig.

Retour aux années 1960

Par Urs Geiser

Le canton de Berne veut consacrer 150 millions de francs au contournement d'Aarwangen, bourg de 4400 âmes, pour un résultat plus que discutable. Le peuple bernois peut tordre le cou au projet, soumis au vote le 21 mai.

A l'avenir, 19000 véhicules à moteur devraient rugir chaque jour précisément là où un parcours de santé longe aujourd'hui la forêt de Bützberg. Membre du comité du groupe régional ATE Oberaargau-Emmental, Fredy Lindegger nous emmène à l'endroit où la route – combattue par un référendum – devrait s'engouffrer dans un tunnel sous la forêt de Spichig. Refuge d'une espèce de libellules menacée d'extinction, un ruisseau traverse les prés et la zone de détente toute proche. Nous sommes sur la petite route qui relie Aarwangen à Bützberg. «Ici aussi, c'en serait fini de la tranquillité», soupire M. Lindegger. Actuellement très peu fréquenté, ce tronçon deviendrait une bretelle d'accès à l'auto-route.

Une région Émeraude coupée en deux
Même chose de l'autre côté du tunnel à Banfeld. Vastes prairies et champs cultivés, quiétude bucolique... La voie rapide couperait net tout cela et anéantirait au passage un hectare de forêt, «pour gagner juste deux ou trois minutes entre Langenthal et la jonction avec l'A1 à Niederbipp», s'indigne Christoph Waber, responsable de projet à l'ATE Berne, qui a organisé l'excursion. Lourd de consé-

quences pour le sonneur à ventre jaune (une espèce de crapaud), le contournement prévu traverserait la région Émeraude de l'Oberaargau, projet bénéficiant d'une protection internationale. Le canton investit ici des sommes considérables pour soutenir la biodiversité et la protection des espèces.

Tout au nord de cette route de luxe, un pont à grande portée, 20 mètres au-dessus de l'Aare. À l'autre extrémité se trouverait un immense giratoire, sur la route entre Bützberg et Langenthal. Maintenant déjà, des bouchons s'y forment régulièrement. Le rond-point suivant devrait être transformé en carrefour équipé de feux de signalisation. En direction de Berne, la forte croissance du trafic, y compris celui d'évitement du goulet de Langenthal, causerait bien des soucis aux localités de Bützberg, Thunstetten et Herzogenbuchsee.

Le canton devrait savoir

Tandis que nous jetons un coup d'œil au village, Fredy Lindegger attire notre attention sur une autre sorte de trafic détourné. Une grande partie des 16000 véhicules qui passent ici chaque jour – ils devraient être 9000 après la réalisation du contournement – sont des camions

qui prennent un raccourci. Le manque d'espace constitue le problème majeur: le train régional Langenthal–Niederbipp, surnommé «Bipperlisi», traverse aussi le village et a besoin de place sur l'axe de passage. Ironie des choses, le canton de Berne démontre justement, depuis longtemps, l'efficacité de projets doux d'assainissement du trafic (voir article en p. 21). Or, il existe une alternative au contournement. Baptisée variante «Zéro +», elle restaurerait très vite qualité de vie et sécurité du trafic à Aarwangen, pour environ 50 millions de francs. M. Lindegger est très remonté contre le canton, qui a laissé filer toutes les chances d'élargir l'espace disponible, par exemple en achetant des maisons. Pire encore: «Le projet de construire une passerelle pour piétons et cyclistes a été torpillé, alors qu'elle aurait pu soulager le trafic. Tout a été fait pour pouvoir présenter la nouvelle route comme étant sans alternative.»

Christoph Waber et Fredy Lindegger critiquent ouvertement les procédés «tendancieux» du canton lors de la participation publique de 2015. Le débat sur l'assainissement de la traversée de la localité devrait de toute façon se concrétiser le 21 mai. Un rythme plus rapide que le voudrait la tradition bernoise. ■

Mario Nobs, Thomas Zahnd et Sascha Weibel expliquent sur place comment l'axe ouest pourrait défigurer la ville.



Se promener pour changer la ville

Par Dominique Eva Rast

Bienne pourrait bien héberger les kilomètres d'autoroute les plus chers de Suisse. Le comité «Axe ouest: pas comme ça!» organise des promenades urbaines pour montrer les ravages que causeraient les nouveaux tronçons et présenter d'autres possibilités.

Durant l'exposition consacrée à l'accompagnement urbanistique de la branche ouest de l'autoroute A5, à Bienne, Sascha Weibel a travaillé sans relâche. Il a distribué des papillons, discuté avec passantes et passants, expliquant inlassablement à quel point l'A5 pourrait ravager la ville. Il est l'un des 1200 membres du comité «Axe ouest: pas comme ça!». La cité de 55 000 habitantes et habitants prévoit de construire deux bretelles de raccordement à l'autoroute. Il en existe déjà trois. On peut pour le moins s'interroger sur la nécessité de transformer Bienne en un immense chantier pendant plus de dix ans. Au début, il n'y avait que douze Biennois et Biennaises à s'opposer activement à la planification actuelle de l'axe ouest de l'A5. Parmi elles et eux, Thomas Zahnd (membre du comité) et Mario Nobs (groupe régional ATE Bienne).

On prend le temps de réfléchir?

Le comité œuvre depuis novembre 2015 et les membres actifs proposent des promenades urbaines depuis le 8 mars 2016. Par tous les temps, les personnes intéressées peuvent visiter Bienne et découvrir, sur des panneaux explicatifs, à quoi la ville ressemblerait si l'axe ouest était construit. Vingt-cinq promenades ont déjà eu lieu, chacune avec 15 à 40 personnes. «Nous continuerons tant qu'il le

faudra», annonce M. Zahnd. Et cela pourrait bien durer, même si les démarches de la conseillère nationale Evi Allemann (PS) et de la députée Daphné Rüfenacht (Verts) ont eu des effets: la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne a attesté un rapport coûts-avantages négatif pour l'axe ouest. Le Conseil fédéral insiste sur l'importance des mesures d'accompagnement, lesquelles ne sont pas encore planifiées. Il veut s'en tenir à la planification générale, que le Conseil d'Etat accepterait de reconsidérer, mais seulement si la Confédération donnait le feu vert pour cela.

Un tunnel au lieu d'un méga-giratoire

La promenade urbaine met en avant l'impact démesuré des interventions: des machines de chantier envahiraient pendant des années le Strandboden, le bord du lac et ses pelouses où Biennaises et Biennois aiment venir se reposer. «Comment venir sur le rivage pendant le chantier? Aucune idée!», grommelle Mario Nobs. Le désarroi est perceptible chez tout le monde. Les gens tiennent à leur ville et veulent qu'elle évolue. «Mais nous avons d'autres solutions», glisse Thomas Zahnd: un tunnel entre Brüggmoos et le faubourg du lac, le Regiotram pour soulager la région du trafic individuel. Au lieu de cela, à côté de la gare, on prévoit de construire un gi-

ratoire de plusieurs étages qui catapulterait dans la ville les automobilistes de la voie express. Cet ouvrage prendrait plus ou moins la place de l'école des arts appliqués, récemment rénovée par le canton, et de l'ancien abattoir. Ce bâtiment, qui avait jadis fière allure, tombe en ruine et héberge – outre une scène de la drogue – quelques petits ateliers. «On pourrait en faire quelque chose de sympa», se dit-on en passant devant.

Vertigineusement coûteux

Pendant la promenade, Thomas Zahnd et Mario Nobs révèlent le prix de la construction: un kilomètre de l'axe ouest coûte 850 millions de francs. En comparaison, la même distance sur l'autoroute du Gothard vaut 165 millions de francs. Le chiffre semble encore plus absurde quand on sait que seul un cinquième des véhicules qui traversent Bienne relève du trafic de transit: 80% de la circulation motorisée est interne à la région et à la ville. A cause des deux bretelles autoroutières prévues au centre, certaines rues subiront une très forte augmentation de la circulation. La devise du comité résume bien les espoirs: «Ce qui n'est pas construit peut encore être modifié!».

Informations supplémentaires:
www.westastsonicht.ch/fr

La résistance des sections

Sur la carte sont indiqués quelques-uns des nombreux projets contre lesquels les sections de l'ATE opposent de la résistance et proposent des solutions de remplacement. Un graphique plus complet peut être téléchargé sous www.ate.ch/magazine.

En outre, ceux qui souhaitent s'engager activement trouveront plus d'informations ainsi que les adresses à contacter sur le site internet de chaque section.

Rheintunnel

Suppression des goulets d'étranglement de la tangente est de l'A2

Pour quelles raisons?

Active une spirale d'augmentation du trafic, sur les routes d'accès et de sortie également. Le trafic d'origine et de destination en constituent le 80%, et non pas le trafic de transit.

Solution de remplacement

Arrêts RER supplémentaires (p. ex. Solitude).

Autoroute du lac

Pour quelles raisons?

Augmentation du trafic, nouvelle autoroute de 12 km.

Solution de remplacement

Léman Express, étendre le réseau de tram, aménager des P&R, promouvoir la mobilité douce.

Autoroute du Glattal

Extension/nouvelle construction de l'A51 entre l'échangeur de Zürich-Nord et celui de Baltenswil sur l'A1

Pour quelles raisons?

Pas de décongestionnement, augmentation du trafic et en parallèle, nouvel axe de transit.

Solution de remplacement

Grandes capacités sur la nouvelle ligne diamétrale dans le trafic tangentiel Limmattal/Glattal et au-delà.

By-pass Lucerne et tronçon de raccordement nord

Pour quelles raisons?

Rapport coûts-utilité insuffisant, détérioration de la qualité de vie dans les communes, trop fort impact dans les quartiers concernés, avantages remis en question, solution de remplacement désuète.

Solution de remplacement

Développement des TP, gare de passage Lucerne, extension des chemins pour piétons et pistes cyclables.

La route Lac de Constance–Thurtalstrasse

Deviens route nationale, relie l'A7 près de Müllheim avec l'A1 route de desserte d'Arbon (Bonau–Weinfeld–Arbon)

Pour quelles raisons?

Perte de surfaces cultivables, axes de transit/augmentation du trafic, risques d'accident.

Solution de remplacement

Contournements de certaines localités, meilleure utilisation des TP.

Jonction d'autoroute Rorschach Witen

Pour quelles raisons?

Toute nouvelle route, plus de routes et augmentation du trafic.

Solution de remplacement

Abandon. Mesures de coexistence à Goldach/Rorschach.

Route Axenstrasse

A4, tronçon Flüelen–Brunnen

Pour quelles raisons?

Nouvelle construction parallèle à la route existante. Augmentation des capacités de transit et du trafic en général, violation de l'article sur la protection des Alpes.

Solution de remplacement

Réfection de l'Axenstrasse existante, court contournement de Sisikon inclus.

Axe Lucerne–Interlaken

A8, Kaiserstuhl OW (nouveau tracé de la route en tunnel)

Pour quelles raisons?

Aucun rapport entre dépenses et gains.

Solution de remplacement

Amélioration de l'infrastructure routière en place pour une fraction du prix.



L'indispensable pour les randonnées à vélo

Depuis 1981, l'ATE propose des cartes régionales pour le vélo. Si la demande pour ces itinéraires était très forte à l'époque, on constate que le téléphone portable a un peu inversé la tendance. L'ouvrage se compose de 22 cartes régionales qui couvrent l'ensemble des itinéraires cyclistes de Suisse, à l'exception des hautes Alpes et de l'Engadine. Une carte donnant un aperçu de toute la Suisse complète cette offre. Les cartes cyclistes de l'ATE, échelle 1:60 000, présentent les plus jolis parcours proposés par l'ATE et livrent des

informations sur le dénivelé, la circulation et le revêtement des routes. Elles compilent également les pistes de mountainbike, les sites touristiques, les places de pique-nique, les piscines, les locations de vélo et les hébergements qui accueillent volontiers les cyclistes. Imprimées sur du papier anti-déchirure résistant à l'eau, les cartes disposent d'un index complet et les légendes sont traduites en quatre langues. Véritable plus: les cartes sont téléchargeables sur le téléphone portable!



+ Avantage pour les membres de l'ATE: 20% de rabais sur les cartes régionales de l'ATE soit Fr. 23.- au lieu de Fr. 28.80 grâce au code de réduction: mag0217. Action valable jusqu'au 31 mai 2017. Commande sur www.boutique-ate.ch, tél 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).

Casques ABUS: la sécurité pour les e-bikes

Celui qui conduit un vélo électrique pouvant aller jusqu'à 45 km/h doit penser à sa sécurité! Depuis janvier 2017, les Pays-Bas sont les premiers à avoir introduit une nouvelle norme régulant le port du casque pour les vélos électriques. ABUS commercialise un produit qui correspond à ces nouveaux paramètres.



Pedelec+



Hyban+



La norme NTA 8776 prend en compte la vitesse importante des e-bikes et les risques d'accidents qui en résultent. Dans les trois prochaines années, elle devrait venir compléter les standards européens en matière de sécurité.

ABUS, le spécialiste de la sécurité, est le premier à mettre sur le marché le casque Pedelec+. Grâce à des paramètres de sécurité supplémentaires, il correspond aux nouvelles normes de la loi hollandaise pour les e-bikes rapides.

Le casque pour e-bike Pedelec+ dispose de lanières spéciales pour un bon maintien au niveau des tempes et de la nuque, assurant une sécurité supplémentaire. La grosse lumière LED offre une visibilité à 180° quelles que soient l'heure et la luminosité. La housse de pluie n'est plus oubliée à la maison puisqu'elle est directement intégrée au casque.

Une autre option pour les e-bikes est le casque à visière Hyban+ d'ABUS. Il offre une protection supplémentaire contre le vent et les

insectes, grâce à sa large visière rabattable. Mais celle-ci ne désavantage pas ceux qui portent des lunettes, car il y a largement la place pour ces dernières. Grâce à sa technologie en coque dure ABS, il assure une bonne résistance au choc.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: 15% de rabais sur les casques pour e-bikes

- ABUS Casque Hyban+ (EN1078), couleur midnight blue, prix Fr. 110.40 au lieu de 129.90
 - ABUS Casque Pedelec+ 45 (NTA8776), couleur silver ou black, prix Fr. 135.90 au lieu de 159.90
- Les deux casques seront disponibles dans la boutique ATE dès le début du mois de mai.

Jusqu'au 7 mai 2017, les membres de l'ATE profitent de 15% de rabais sur tout l'assortiment de la boutique ATE. Commande sur www.boutique-ate.ch, tél 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).

Hotelcard: le demi-tarif pour les hôtels

Avec Hotelcard, séjournez à moitié prix dans plus de 630 hôtels en Suisse, en Autriche, en Allemagne et en Italie. Que vous rêviez d'une escapade urbaine, d'un moment de détente ou d'une vue imprenable, Hotelcard vous permet de passer un moment exceptionnel à moindre coût. En une seule utilisation, la carte est déjà amortie! Et votre partenaire vous accompagne toujours, car une carte suffit évidemment pour une chambre double.

Avantages de l'Hotelcard

- 50% de rabais dans plusieurs centaines d'hôtels en Suisse et dans les pays voisins.
- Des hôtels de toutes les catégories et pour toutes les destinations.
- S'amortit dès la première utilisation.

- Le meilleur prix garanti dans tous les hôtels.
- Une seule carte suffit pour réserver une chambre double.
- Utilisable aussi souvent que souhaité.
- Aucune consommation obligatoire.
- Pas de durée de séjour minimale.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: l'Hotelcard est proposée au prix spécial de Fr. 95.- au lieu de 119.- pour une année, de Fr.140.- au lieu de 238.- pour deux ans, ou de Fr. 185.- au lieu de 357.- pour trois ans. Commandez avec le coupon en dernière page, directement sur www.hotelcard.ch/vcs01 Tel. +41 (0)800 083 083 ou sur www.bonus-ate.ch.



Un guide pour votre prochaine randonnée

Le Mont-Blanc Express – Balades au fil du rail entre Martigny et Chamonix

Dans la collection des randonnées ferroviaires, Jérôme Vielle propose de partir de gare en gare le long de la ligne du Mont-Blanc Express de Martigny (CH) à Chamonix (F). En train, puis au fil de 5 étapes à pied, l'auteur s'intéresse à l'histoire du tourisme dans la région, à la construction de la ligne de chemin de fer mais aussi aux aspects culturels et naturels. Une splendide balade dans les Alpes entre la Suisse et la France.



+ Un plus pour les membres de l'ATE:

25% de rabais pour les deux nouveaux livres «Le Mont-Blanc Express – Balades au fil du rail entre Martigny et Chamonix» et «Via Alpina – 2500 kilomètres d'une mer à l'autre» et pour toutes les livres sur www.bonus-ate.ch

Via Alpina 2500 kilomètres d'une mer à l'autre



«Je suis un passeur de col» disait Nicolas Bouvier. «L'appel de l'aventure, la vraie, physique et émotive, devenait nécessité. Je ressentais ce besoin farouche de fouler la terre, d'embrasser du regard le décor démesuré du monde alpin. Vivre une longue évasion aux frontières

de chez soi, cinq mois durant, voilà de quoi nourrir bien des rêves. J'ai donc quitté l'université pour m'instruire à l'école de la montagne.» (Tiré de l'introduction) La deuxième édition de cet ouvrage de Vincent Tornay évoque les parfums d'un extraordinaire voyage d'un bout à l'autre des Alpes, des rives de l'Adriatique à la baie de Monaco, à travers huit pays. Au-delà du récit de son voyage en 2007, Vincent Tornay présente un itinéraire de plusieurs étapes dans chacun des treize massifs qui ponctuent l'itinéraire rouge de la Via Alpina – un livre pour les randonneurs d'un jour, d'une semaine ou d'une vie, pour les voyageurs-aventuriers et pour tous ceux que la montagne fascine.

Une voiture, lorsque l'on en a vraiment besoin

Le réseau suisse de transports en commun est assez bien conçu pour que la voiture soit presque un luxe. C'est en tout cas le point de vue d'Hertz, qui propose des locations de voiture selon l'idée que chaque véhicule doit être plus utilisé que stationné.



© Hertz
Même celui qui privilégie toujours le bus a parfois besoin d'une voiture. Par exemple, lorsque toute la famille part faire du camping dans un endroit éloigné

Une solution pratique, l'utilitaire en location chez Hertz.

ou lorsque l'on achète un meuble ou un objet encombrant. Pour ces situations et pour beaucoup d'autres, Hertz propose des véhicules de location de toute taille, de la petite voiture de tourisme à l'utilitaire.

Hertz dispose d'une flotte conséquente qui permet aux clients de toujours trouver un véhicule adapté et doté de la meilleure technique possible. Cela signifie également que ces voitures permettent de se déplacer tout en respectant l'environnement. On peut par ailleurs louer des modèles électriques comme l'Audi A3 e-tron

par exemple. Grâce à Hertz, les membres de l'ATE peuvent louer une voiture en préservant aussi bien l'environnement que leur porte-monnaie.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: 20% de rabais sur la location de voiture en Suisse, 10% dans le monde. Réservez votre véhicule directement auprès d'Hertz sur www.hertz.ch/vcs (voitures), www.hertzvans.ch/vcs (utilitaires) ou par téléphone à la centrale de réservation d'Hertz 0848 822 020 (il suffit de donner le code de réduction 766721 pour profiter de l'offre).

Un appareil photo idéal pour les débutants



Réalisez facilement des prises de vue alliant originalité et qualité, ainsi que des vidéos Full HD au rendu cinématographique avec le EOS 1300D de 18 millions de pixels. Partagez vos créations instantanément via le Wi-Fi et connectez-vous à votre smartphone ou tablette grâce à la technologie NFC. Prenez de magnifiques pho-

tos détaillées grâce à un grand capteur d'image APS-C de 18 millions de pixels. La plage étendue de sensibilité de 100 à 6400 ISO évite l'utilisation excessive du flash et vous permet de prendre des photos d'ambiance inoubliables lorsque la lumière décline. Vous pouvez ainsi capturer l'atmosphère naturelle de chaque instant précieux. En outre, grâce au processeur DIGIC 4+, vous réaliserez de superbes prises de vue détaillées, avec un rendu fidèle des couleurs et du contraste.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: Fr. 230.- de rabais sur le Canon EOS 1300D, carte mémoire et sac inclus. Le prix est de Fr. 349.- au lieu de Fr. 579.- (prix catalogue Canon). Commandez avec le coupon disponible sur la dernière page, en ligne sur www.bonus-ate.ch (rubrique Divers) ou par téléphone au 043 500 35 35 (e-brands GmbH).

PubliBike: mon transport public personnel

Le bike sharing est un complément idéal à la mobilité privée ou aux transports en commun pour les petites distances. Il permet de désencombrer la circulation en centre-ville et d'améliorer l'attractivité des transports publics. Depuis quelques années, les vélos en libre-service connaissent un succès fulgurant dans le monde entier.

En Suisse, PubliBike net à disposition des vélos et e-bikes en libre-service: à n'importe quelle heure, vous pouvez utiliser votre carte à l'une des stations, emprunter le véhicule de votre choix et le rendre à cette station ou à n'importe quelle autre. PubliBike est une filiale détenue par CarPostal Suisse SA.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: 20% de rabais sur tous les abonnements PubliBike (national et régional) la première année. Utilisez simplement le code de réduction ATM217 sur le shop en ligne de PubliBike. Plus d'informations sur www.bonus-ate.ch.



ate boutique

Du 24 avril au 7 mai 2017
15% de rabais
 sur tout l'assortiment*

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



Sac à dos Osprey Tempest & Talon | 149.-

Avec ses détails pratiques comme par exemple des fixations pour bâtons ou pour lumière, cet Allrounder si confortable sur le dos a tout pour plaire.

Tempest 20 WOMEN Volume: 20 l

10789.GG1 iris blue | **10789.GG2** lucent green

Talon 22 MEN Volume: 22 l

10788.EE1 ultramarin blue | **10788.FF1** spring green



Hydroflask Wide Mouth | 54.-

Des gourdes de couleurs gaies qui gardent le froid frais et le chaud chaud. Contenu: 946 ml
10814.A lemon | **10814.D** pacific
10814.F graphite | **10814.G** plum
10814.H mango | **10814.I** mint



Chargeur solaire Solarflex 5W MC 6800 | 158.-

Les cellules solaires les plus modernes du moment sont légères, elles résistent à l'eau, fournissent du courant solaire même par temps couvert. Réserve d'énergie (Accu Li-Ion): 6800 mAh
11103 Solarflex 5W MC 6800



Couteau SWIZA D03 | 37.-

Ce couteau suisse avec des outils faciles à sortir tient parfaitement en main.
10323.G1 bleu print | **10323.I1** jaune print
10323.H1 orange print



Parapluie trekking light trek | 49.-

Dimension ouvert: Ø 98 cm
7371.X1 navy | **7371.N1** bleu clair
7371.S1 orange



Linge de bain en microfibres PackTowl Luxe | dès 15.-

Similaire à du tissu éponge, poids plume, il se plie tout petit et sèche vite.

Dimension S: 25 x 35 cm, 31 g	15.-
Dimension L: 42 x 92 cm, 129 g	26.-
Dimension XL: 64 x 137 cm, 295 g	32.-
Dimension XXL: 91 x 150 cm, 455 g	44.-

10407.G6 orchid | **10407.I5** deep sea
10407.G7 rainforest



Veste coupe-vent Schöffel Windbreaker | 119.-

Coupe-vent, déperlante et ne pesant pas plus qu'une pomme, cette veste de 120 grammes ne laisse aucune chance au vent, même tempétueux et se range dans la poche de la veste.

WOMEN Tailles: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46

10282.M6 viridian green | **10282.M7** bonnie blue

MEN Tailles: 48 • 50 • 52 • 54 • 56

10285.K3 dress blue | **10285.L9** high-rise



Pantalon de trekking et de voyage HS Stretch | dès 79.90

1 Pantalon stretch | 89.90

WOMEN
 Tailles: 34-46
4733.H1 sable
4733.F1 kaki

MEN
 Tailles: 46-58
4732.H1 sable
4732.B1 anthracite

2 Pantalon stretch-capri | 79.90

WOMEN
 Tailles: 34-46
5414.H1 sable
5414.B1 anthracite

MEN
 Tailles: 46-58
5413.H1 sable
5413.B1 anthracite



Chaussure de ville Lowa Palermo | 119.-

Cette légère chaussure se distingue par sa forme très confortable et son confort élevé à la marche.

WOMEN Pointures: 37 • 38 • 39 • 40 • 41 • 42

9871.B4 skyblue | **9871.B5** pistache

MEN Pointures: 40 • 41 • 42 • 43.5 • 44 • 45 • 46 • 47

9870.A9 asphalte | **9870.G1** navy



Chaussure de ville Meindl Cuneo | 239.-

Ces chaussures en cuir sont produits en Allemagne en ménageant l'environnement.

WOMEN Pointures: 36-41, aussi demi-pointures

9886.Q1 brune

MEN Pointures: 40-46.5, aussi demi-pointures

9887.Q1 brune

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.

Non à l'extraction du gaz de schiste

Par Dimitri Simos et Valérie Schwaar

Dans le canton de Vaud, l'extraction de gaz de schiste de manière exploratoire pourrait être prochainement autorisée. Cela constitue une véritable menace pour les nappes phréatiques.

Aux USA, la technique est bien rodée et exploiter un puits par fracturation hydraulique pour en extraire du gaz de schiste ou du pétrole est devenu un jeu d'enfant. Voici la recette: il vous faut vingt millions de litres d'eau, deux cent-cinq tonnes de sable et un million deux cent mille litres d'additifs chimiques pour augmenter la viscosité de l'eau. Une fois la saumure préparée, injectez-la à haute pression pour fracturer la roche. Le liquide en ressort imbibé d'hydrocarbure et de métaux lourds radioactifs issus de la croûte terrestre.

C'est en quelques lignes ce qui se dessine pour le canton de Vaud. Cette nouvelle forme d'exploitation des ressources de notre sous-sol fait miroiter des enjeux économiques importants mais également un potentiel désastre environnemental. L'injection de liquide dans les puits d'extraction les soumet à d'énormes pressions, faisant diminuer leur étanchéité au fur et à mesure que la fracturation progresse. Le danger de pollution de nos nappes phréatiques par des produits chimiques hautement toxiques (sulfate, chrome et strontium) n'augure rien de bon.

Vous trouverez dans ce magazine une carte de signatures pour une initiative cantonale visant à interdire toute extraction d'hydrocarbures dans le sous-sol vaudois (gaz, pétrole, huile minérale). A priori, cela ne concerne pas la mobilité, sauf que l'exploitation du gaz de schiste concourt à repousser à un horizon lointain la transition énergétique et le passage à une mobilité propre en faisant miroiter de nouvelles sources inépuisables d'hydrocarbures au détriment de l'environnement et de la santé des habitants vivant à proximité de ces puits.

Élections cantonales vaudoises:

La mobilité, l'aménagement du territoire, la protection de nature, l'énergie et l'agriculture sont des thèmes importants dans le canton. Pour connaître les positions des candidat·e·s aux élections sur ces sujets, les associations environnementales – dont l'ATE Vaud – ont établi un questionnaire à leur intention.

Consultez les réponses des candidat·e·s au Conseil d'État et au Grand Conseil à l'Ecorating: www.eccorating.ch/vaud



ATE Vaud

Table ronde:
1^{er} mai 2017, 19h45,
Espace Dickens,
Lausanne

Les élargissements autoroutiers dans l'agglomération lausannoise: nécessité ou démesure?

Table ronde: lundi 1^{er} mai 2017 à 19h45
Espace Dickens, avenue Charles Dickens 4, 1006 Lausanne

Invités:
M. Gustave Muheim, président de Lausanne Région et Syndic de Belmont-sur-Lausanne
M. Jean-Bernard Duchoud, vice-directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU)

Entrée libre

www.ate-vd.ch

Table ronde à Lausanne

«Élargissements autoroutiers dans l'agglomération lausannoise: nécessité ou démesure?»

Lundi 1^{er} mai 2017 à 19h45

Espace Dickens, avenue Charles Dickens 4, 1006 Lausanne

Invités:

Monsieur Gustave Muheim, président de Lausanne Région et Syndic de Belmont-sur-Lausanne

Monsieur Jean-Bernard Duchoud, vice-directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU)

Entrée libre

CONVOCATION

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

Lundi 1^{er} mai 2017 à 19 heures

(Espace Dickens, Av. Dickens, 1006 Lausanne)

1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale 2016
2. Rapport du président
3. Rapport du caissier et des vérificateurs des comptes
4. Approbation des comptes 2016
5. Adoption du budget 2017
6. Elections du comité et des vérificateurs des comptes
7. Divers et propositions individuelles

Dès 19h45:

Table ronde: «Les élargissements autoroutiers dans l'agglomération lausannoise: nécessité ou démesure?»

La deuxième partie de la soirée est ouverte à toutes et à tous et l'entrée libre.

Tous les détails et documents disponibles sous www.ate-vd.ch ou par téléphone au secrétariat de la section (021 323 54 11)

Agenda vaudois des bourses aux vélos

- Yverdon-les-Bains: samedi 13 mai
- Nyon: samedi 3 juin
- Lausanne: samedi 17 juin
- Vevey: samedi 9 septembre

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 026 422 29 74

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: www.ate-ju.ch
Tél. 032 422 88 88

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



© Patrick Real

Une rame de la ligne Mels-Merano (Tyrol italien). Ces rames diesel pourraient être achetées pour la liaison Chaux-de-Fonds – Morneau.

Mobilité, c'est le printemps

Du 11 au 13 mai, c'est le printemps de la mobilité, une manifestation très conviviale organisée par la Ville de Neuchâtel, l'ATE-NE et Viteos.

La manifestation débutera

vers 16 heures le jeudi 11 mai, avec des stands, des animations musicales et des discussions sur la mobilité de demain.

L'ATE-NE aura un stand, avec pour thèmes les 200 ans de vélo

Assemblée générale

Le 24 avril à la Chaux-de-Fonds, au CIFOM.

Assemblée à 18h40 et conférences à 20h10

- «Quid du vélo en ville? Facteurs d'influence, mesures pour le favoriser, potentiels futurs», par Virginie Kauffmann, bureau bfm, Berne
- «Plan d'action vélo de la Ville de Bulle», par Cédric Jungo, ingénieur adjoint de la ville de Bulle.

et les projets ferroviaires dans le canton de Neuchâtel. Un cortège à vélo sera organisé, y compris avec de très vieux modèles. Pour les projets ferroviaires, il est indispensable que la population neuchâteloise se mobilise pour ces grands projets que sont le RER liaison rapide entre Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle, le projet transfrontalier La Chaux-de-Fonds – Morneau, la réouverture de gares comme celle de Perreux et celle de la Fiaz. Cette mobilisation consiste tout simplement à prendre davantage le train, car au niveau fédéral, les lignes peu fréquentées n'ont aucune chance! Des panneaux présenteront ces projets, avec leurs grands avantages mais aussi les incertitudes qui planent sur ces projets.

Christian Piguet

www.printemps-mobilite.ch

En selle!

- Cours de vélo pour les familles le samedi 17 juin 2017 à la Chaux-de-Fonds
- Balades urbaines à vélo les 6 mai, 26 août et 30 septembre à la Chaux-de-Fonds
- Bourses aux vélos le 22 avril à Neuchâtel (Pro Velo), le 6 mai à Peseux (Pro Velo), le 13 mai au Locle (ATE-NE) et le 20 mai à La Chaux-de-Fonds, Fleurier et Cernier (ATE-NE). Infos détaillées sur www.ate-ne.ch

Nouvelle présidence, nouveau Comité et débat sur l'aéroport

Les quelque 5500 membres de la section genevoise étaient conviés le 21 mars à l'Assemblée générale ordinaire.

Après l'adoption unanime de tous les documents présentés, les membres présents ont procédé à l'élection de la présidence et du comité.

En fonction depuis avril 2011, Thomas Wenger, conformément à nos statuts, quitte la présidence après 3 mandats. C'est Lisa Mazzone, Vice-présidente de notre section depuis 2015, qui lui succède.

Fortement engagée au sein de la section genevoise depuis deux ans, Présidente de la CARPE (coordination d'associations qui a porté l'Initiative pour un pilotage démocratique de l'aéroport),

membre du Comité central de l'ATE et conseillère nationale, Lisa Mazzone est la première femme depuis près de 20 ans à prendre la présidence de l'ATE Genève, et nous nous en réjouissons. Tous nos remerciements à Thomas et Lisa, et bienvenue à notre nouvelle Présidente!

Le Comité a également été renouvelé, avec quelques départs et plusieurs arrivées de personnes qui viendront renforcer une équipe riche en compétences. Nous remercions Grégoire Carasso, Emilie Flamand-Lew et Hector Salvador qui se sont retirés en cours d'année, ainsi que Armand

Rezzonico et Sue Putallaz qui ont choisi de ne pas se représenter. Le nouveau Comité – rajeuni et toujours dynamique – se compose de Jean Berthet, Didier Bonny, Léo Bouvier, Derek Christie, Corinne Chao Blanco, Denis Chiaradonna, Christian Hauri, Caroline Marti, Emilie Roux, Carlo Russi, Pascal Sauvain, Sylvain Thévoz, Pascal Vuichard, Thomas Wenger, Christian Zaugg.

Suite de la partie statutaire, débat a été lancé sur le thème: «25 millions de passagers à l'aéroport de Genève: est-ce bien raisonnable?». Les intervenants étaient André Schneider, Directeur général

de l'Aéroport international de Genève, Jean-François Bouvier, Président d'une association de riverains et Lisa Mazzone. Le débat a été modéré par Monsieur Dejan Nikolic, journaliste au Temps.

L'ATE se réjouit de la qualité du débat sur un sujet complexe qui est sorti de l'ombre pour devenir public grâce à l'initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève». Celle-ci a été déposée le 15 décembre dernier et portée par une vingtaine d'associations, dont l'ATE. Nous suivrons avec attention l'évolution de ce dossier en 2017.

Valérie de Roguin

Genève





Assemblée générale et présentation de «Toujours là»



Le projet «Toujours là» met en relation des commerçants, des clients et des usagers des TP.

© Toujours là

L'assemblée générale s'est tenue jeudi 23 mars au collège de Delémont en présence d'une quinzaine de membres. Deux points de l'ordre du jour ont donné lieu à des discussions animées: la réouverture de la ligne Delle-Belfort avec le trafic transfrontalier prévu entre Bienne et Belfort et le projet de l'Office fédéral des transports de créer deux catégories de grandes lignes, avec pour conséquences à attendre, le dé-

classement de facto des grandes lignes qui ne sont pas sur les deux grands axes, Nord-Sud et Est-Ouest. Un procès-verbal exhaustif des débats figure sur le site Internet de la section.

Dans la partie statutaire, trois démissions du comité de la section ont été notifiées, Mme Stéphanie Bart-Durieux, notre dévouée caissière depuis plusieurs années, Urs Hoehn, éminent spécialiste de la Traction et Da-

niel Milani, dernier rescapé des comités des débuts de l'ATE Jura, dans les années 1980. Que tous les trois soient ici remerciés pour leur engagement au profit de l'ATE Jura. Heureusement, nous accueillons un nouveau membre en la personne de M. Pierre Clavel, membre de l'ATE depuis ses débuts en 1979, qu'il soit le bienvenu au sein du comité de l'ATE Jura.

En deuxième partie de soirée, un projet novateur a été présenté par de jeunes diplômés de la HES-SO. Le projet est porté par Meili Gernet, graphiste de formation, récemment diplômée en sciences de l'innovation. Elle s'est entourée d'une équipe composée de trois économistes, trois ingénieurs et d'une architecte. Cette équipe a travaillé avec les transports lausannois durant toute la première année du master en innovation intégrée. Leur projet a remporté en janvier dernier le second prix de l'innovation de la HES-SO. Le projet appelé «Toujours Là», n'est autre qu'un service de livraison participative utilisant les transports publics et ses usagers. Le

fonctionnement est le suivant: un client passe une commande à un commerçant, ce dernier prépare la commande sous forme d'un colis, le commerçant sollicite un livreur via l'application (le livreur est un usager des TP). Le livreur amène le colis à une consigne numérique, placée à un endroit stratégiquement bien défini du réseau des transports publics et enfin, le client récupère la marchandise près de chez lui, à toute heure. Ce service a été imaginé en réponse à une mobilité en constante augmentation, à des temps de déplacement toujours plus longs et à la congestion du trafic routier. Il utilise le réseau de transports publics existant et table sur les usagers pour animer le système. Le visuel de la présentation est consultable sur notre site Internet.

Enfin, nous signalons une conférence sur l'avenir de la mobilité, donnée par le professeur Vincent Kaufmann de l'EPFL, à l'initiative des Verts jurassiens et du PS de la Haute-Sorne, le vendredi 19 mai à 20h au restaurant du Jura à Bassecourt.

Jean-Arsène Jossen



GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Réaménagement de la traversée de Nidau

Le groupe régional biennois de l'ATE s'engage dans les discussions autour du réaménagement de la traversée de Nidau. Le point positif est la limitation de la vitesse à 30 km/h dans le Stedtli qui va permettre aux piétons de traverser la route aisément et sans danger. L'expérience de la rue principale de Köniz a convaincu la commune d'essayer cette option pour améliorer la circulation. Le rétrécissement de la route permet une exploitation

plus optimale de l'espace public disponible.

Le point faible du projet et que, sous la pression des commerçants, les places de stationnement ne seront pas supprimées et que trop peu de places pour les vélos sont prévues. Nidau dispose de magasins idéaux pour les achats du quotidiens, et non pour des courses plus importantes. Le vélo suffit pour cela, il n'est pas nécessaire de venir en voiture.

La disposition des arrêts de

bus convient parfaitement. Il faudra encore s'assurer que le déplacement de l'arrêt de l'église à la banque cantonale, en raison du périmètre limité du projet, soit réellement la bonne solution. Le bus continuant jusqu'à Port, la boucle jusqu'à la gare de Nidau n'est plus nécessaire. C'est pourquoi il faut d'abord clarifier l'emplacement de l'arrêt suivant en direction de la sortie de la ville.

Nous voulons que la mobilité douce soit renforcée et que les

transports publics ne soient pas pénalisés.

Mario Nobs

Les prochaines séances de la section ouvertes au public auront lieu les mercredis 3 mai et 21 juin 2017, à 18h (Aarbergstrasse 91 (Störchuchi) à Bienne)

Retour sur les activités de la section

Fribourg



La section fribourgeoise de l'ATE présente un rapport revenant sur les différentes actions menées l'année dernière.

L'année 2016 fut riche en rebondissements. Pierre-Olivier Nobs et Silvia Maspoli ont mis un terme à leur engagement à quelques semaines d'intervalle. La seconde pour saisir de nouvelles opportunités professionnelles, le premier en raison de son élection au Conseil communal de la ville de Fribourg. Le départ de deux piliers de notre association ne nous a pas empêchés d'agir, comme le démontre le rapport d'activité: implication dans les commissions cantonales et groupes de travail, contestations juridiques de projets trop peu orientés vers une mobilité durable, journée de la mobilité destinée aux jeunes, soutien aux bourses aux vélos, pédibus... La liste des actions concrètes pour une mobilité d'avenir est longue.

A cela s'ajoute l'action politique. La section fribourgeoise s'est impliquée dans le débat cantonal en montrant son opposition à la critiquable stratégie cantonale

en matière de contournements routiers et s'est également engagée dans la campagne électorale par le biais de l'écorating et d'un débat avec les candidats au Conseil d'Etat, organisé en partenariat avec le WWF et Pro Natura. La section a par ailleurs soutenu plusieurs campagnes de votations fédérales telles que le Gothard, l'initiative «vache à lait» ou la sortie du nucléaire.

La section fribourgeoise de l'ATE a aussi revu son fonctionnement, afin de pouvoir relever au mieux les défis qui s'annoncent. En mettant en place une présidence distincte du secrétariat, nous avons souhaité clarifier les rôles de chacun. C'est maintenant à la présidence, élue et légitimée par l'assemblée, qu'incombe le devoir de représenter l'ATE, dans les médias et devant les autorités. Les secrétariats politique et administratif ont fusionné pour déboucher sur un secrétariat général unique, qui est désormais

en charge de l'opérationnel et du travail de fond. Cette fonction est essentielle au bon fonction-

nement de l'association, dont le comité est bénévole.

Savio Michelod

INVITATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Mardi 23 mai 2017

Fribourg, Centre le Phénix (Rue des Alpes 7), 19h00

L'assemblée sera suivie d'une conférence donnée par Monsieur le Conseiller d'Etat, Jean-François Steiert.

Ordre du jour :

1. Procès-verbal de l'AG du 24 mai 2016
2. Rapport annuel 2016
3. Rapport du caissier 2016
4. Rapport des réviseurs 2016
5. Approbation des comptes 2016
6. Budget 2017
7. Élections
8. Programme d'activité 2017
9. Divers

20 h 15: Conférence «Politique cantonale des transports: perspectives» par Jean-François Steiert, directeur de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC)

Débat public et assemblée annuelle de l'ATE VS: Les transports publics régionaux, élément moteur du tourisme!

Valais



Organisée en collaboration avec le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), cette manifestation aura lieu le jeudi 18 mai 2017, de 15h à 19h, à Brig, «Herz-Jesu», Simplonstrasse 13, Brigue, avant l'assemblée générale annuelle de l'ATE Valais. Les orateurs et oratrices s'exprimeront en allemand, et la discussion qui suivra se fera pour chacun dans sa langue

La première partie de la rencontre, regroupant un riche panel d'orateurs, sera consacrée à la présentation de cas concrets (tunnel

de base du, projet avantgardiste de tunnel entre Meiringen (BE) et Oberwald (VS), ligne de chemin de fer de vallée de Venosta entre Merano et Mals dans le Tyrol du Sud, mise en service du Tunnel de Base du Gothard, bus alpin).

En seconde partie, une table ronde menée par le nouveau Conseiller national Thomas Egger, réunira des intervenants de valeurs: Viola Amherd, Conseillère nationale, Administratrice du Comité du Lötschberg, Marco Tacchella, membre de la direction générale du Matterhorn Gotthard

Bahn, Anton Karen de Postauto Wallis et Susanne Huber, Directrice de Volkswirtschaft Berner Oberland.

Les transports publics régionaux peuvent et doivent jouer un rôle important dans les régions de montagne. Ce ne sont pas les exemples qui manquent pour souligner les interactions, souvent fort positives, entre transports publics et tourisme. Pourtant beaucoup reste à faire et de nombreuses pistes prometteuses s'ouvrent à qui veut les explorer.

Un riche apéro viendra clore

cette rencontre et servira de prélude à l'Assemblée générale de l'ATE Valais qui se tiendra au même endroit, Paroisse « Herz-Jesu », Simplonstrasse 13, Brigue.

Evelyne Bezat-Grillet



L'Autriche en train de nuit

Par Camille Marion

Allemagne, Italie, Autriche: les pays voisins de la Suisse sont facilement atteignables en transports publics même si cela peut prendre plusieurs longues heures de voyage. Pour passer plus vite, une seule bonne solution: dormir!

A contre-courant de ses voisins européens, la compagnie autrichienne de chemins de fers fédéraux ÖBB croit au potentiel du train de nuit. Elle a récemment repris les liaisons anciennement proposées par la DB, sa consœur allemande, et propose ainsi 15 parcours nocturnes entre l'Autriche, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. En voiture-couchette ou en voiture-lit, avec plusieurs catégories à choix, le voyageur trouvera assurément l'option qui lui convient pour passer un agréable voyage. Première étape: Vienne, ville d'histoire et de culture. Pour rejoindre la capitale autrichienne, on ferme les yeux, bercé par le ballotement du train, avant de les ouvrir dix heures plus tard, sous le soleil de la capitale autrichienne.

A la découverte de Vienne

Pour la huitième année consécutive, l'étude du cabinet Mercer place Vienne en tête du classement sur la qualité de vie des grandes villes du monde. La métropole est reconnue entre autres pour ses infrastructures, la fluidité de son trafic ou encore la qualité de ses transports en communs. Sur ce dernier point, il est vrai que la ville propose une offre largement étendue concernant la mobilité. Les lignes de métro, de bus et de trams permettent de découvrir les merveilles historiques dont regorge Vienne. Mais on peut également profiter du beau temps pour pédaler sur les excellentes pistes cyclables grâce à l'offre City Bike et ses 120 bornes où emprunter un vélo. Pour un saut dans l'histoire, on monte dans une calèche qui nous emmène à la découverte de la vieille ville.

Riche de plusieurs siècles d'histoire, Vienne sait donner envie à ses visiteurs. Pour rendre la visite aussi facile qu'agréable, elle propose des avantages combinant l'offre de transports publics à l'éventail de visites touristiques possibles. Avec la Vienna City Card par exemple, on profite de prix préférentiels sur l'entrée de

plus de 200 sites et on se déplace gratuitement en métro, bus et tramway pendant 24, 48 ou 72 heures. Le concept peu onéreux (moins de 25 euros pour 72 heures) permet de profiter pleinement de la ville, en toute liberté.

Le centre-ville historique

En un week-end, on parvient à avoir un joli aperçu des innombrables richesses de la ville autrichienne. Capitale du Saint-Empire romain germanique, puis de l'Archiduché d'Autriche et de l'Empire d'Autriche, elle conserve de magnifiques vestiges de ces différentes périodes.

Longtemps protégé par d'imposantes fortifications, le centre-ville est aujourd'hui ceinturé par un grand boulevard circulaire appelé le Ring. Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2001, le centre-ville se compose d'une importante agglomération de bâtiments d'époques et de styles différents. C'est à pied que l'on découvre volontiers cette partie de la ville, appelée la Vienne historique. La visite commence par les monuments situés sur le Ring. Le Parlement, imposant bâtiment construit à la fin du 19^e siècle, attire le regard par son architecture inspirée des édifices grecs et enrichie de majestueuses statues. Non loin de là se trouve le Rathaus (hôtel de ville). Construit dans un style néogothique, il culmine à près de 100 mètres et fait face au célèbre Burgtheater, plus grand théâtre en langue allemande du monde.

Après ce premier aperçu, nous nous engageons dans le centre-ville à proprement parler. Composée d'une dizaine de bâtiments et de plus de 2500 pièces, la Hofburg est le plus grand palais de Vienne. Sa construction débuta en 1220 déjà et se poursuivit durant les siècles suivants. Ce long développement explique l'incroyable conjugaison de styles de ce qui fut la résidence d'hiver de la dynastie des Habsbourg. Entouré de jardins magnifiques, le palais est aujourd'hui composé

Le palais du Belvédère à Vienne, où sont exposées les œuvres de Gustav Klimt.



de divers musées et des appartements de la présidence de la République d'Autriche.

Dans les ruelles animées du centre-ville se succèdent devantures de magasins et cafés typiques. On flâne sur les pavés chauffés par le soleil pour atteindre la cathédrale Saint-Étienne, véritable emblème de Vienne. Avec son toit coloré et son élégante tour, le bâtiment religieux de style gothique est le plus haut de la ville. Sévèrement endommagée lors de la Seconde Guerre mondiale, la cathédrale a été réédifiée en sept ans, devenant également le symbole de la reconstruction de l'Autriche.

Culture et gastronomie

On ne saurait visiter Vienne sans s'imprégner de la magie de ses musées. Le choix est difficile, la ville en comptant plus d'une cen-

taine. Beaucoup sont consacrés à l'art et présentent des œuvres historiques majeures ou des créations plus contemporaines. De l'histoire de Vienne, on peut découvrir presque tous les aspects; vie impériale, conquêtes, guerre et romance.

Pendant ce court séjour, notre choix se porte sur le Musée des Beaux-Arts de Vienne. Situé dans le quartier des musées, l'immense bâtiment construit à la fin du 19^e siècle fait face au musée d'histoire naturelle, tout aussi imposant, donnant à ce quartier une atmosphère incroyable. En poussant la lourde porte d'entrée, le visiteur pénètre dans un univers unique. Les hauts plafonds parés de sculptures et de peintures immenses le renvoient à sa modeste taille et contribuent au prestige de ce lieu. Au travers de salles se suc-

Plus d'informations

Train de nuit Zurich-Vienne ou Zurich-Graz: auprès des CFF (cff.ch/loisirs-et-vacances/europe-et-monde/europe-en-train/autriche-en-train)

Vienne

www.wien.info/fr

City Bike: citybikewien.at

Hôtel Daniel: confortable et moderne, près du château Belvédère hoteldaniel.com

Graz

www.graztourismus.at

Au sujet du design: graz-cityofdesign.at

Hôtel Wiesler: bel établissement près du Musée d'Art moderne hotelwiesler.com

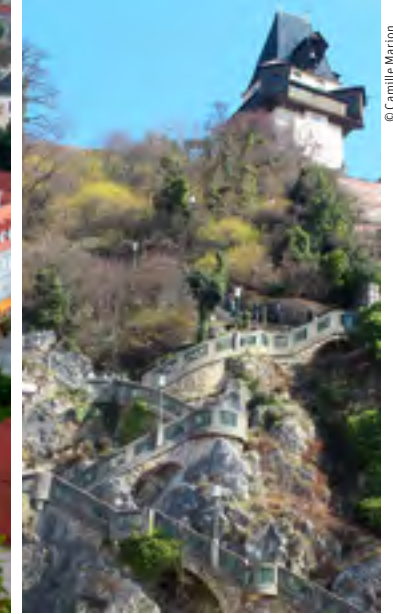


© Camille Marion



Le Musée d'Art moderne de Graz, construit en 2003 sur les bords de la Mur.

La montée du Schlossberg à pied est corsée, mais elle offre un coup d'œil imprenable sur Graz.



cèdent de nombreuses œuvres issues des anciennes collections de la famille Habsbourg. Art grec, étrusque, romain ou égyptien complètent une impressionnante collection de peintures des plus grands artistes européens.

En sortant de la visite, il est temps de goûter aux plaisirs de la gastronomie viennoise. La capitale autrichienne est connue pour le fameux «schnitzel» que l'on déguste volontiers dans la plupart des restaurants de la ville. Pour un encas rapide, on se contentera d'une «wurst» achetée dans la rue. C'est le fastfood autrichien! Symboles de l'art de vivre viennois, les cafés de la ville constituent une halte incontournable. On y déguste la fameuse sacher-torte au chocolat et à la confiture d'abricot.

Aller plus loin

Le centre-ville de Vienne recèle de merveilleux endroits, mais ce n'est pas le seul intérêt de la métropole. On prend le tram pour rejoindre le Prater, véritable poumon de 6 millions de mètres carrés. Cette immense surface verte au cœur de la ville comprend un parc d'attraction atypique dont la grande roue

offre un coup d'œil magnifique sur Vienne.

Que serait l'Autriche sans ses châteaux? Le plus connu et le plus visité de Vienne est bien sûr le château de Schönbrunn, résidence d'été de la famille impériale. On peut passer une journée entière à découvrir les richesses de cet édifice, la beauté de ses jardins et l'histoire de ses occupants. Plus près du centre-ville, on s'attarde volontiers au palais du Belvédère dans lequel on peut admirer la plus grande collection au monde d'œuvres de Gustav Klimt.

Graz, capitale de la Styrie

Un peu plus de deux heures de train séparent Vienne de Graz, deuxième ville d'Autriche. Éluée capitale européenne de la culture en 2003, elle conjugue avec brio un bel héritage historique et un subtil élan avant-gardiste. Ville d'étudiants (elle compte quatre universités et deux hautes écoles spécialisées), elle dégage une atmosphère tout en légèreté, plus modeste que l'immense et imposante Vienne.

Les ruelles médiévales serpentent entre les bâtiments historiques et s'ouvrent sur de jolies cours intérieures. On visite aisément Graz à pied ou avec le tram, qui présente l'avantage considérable d'être gratuit dans le périmètre du centre-ville. Inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, ce dernier compte plusieurs magnifiques monuments tels que l'hôtel de ville et la cathédrale Saint-Gilles, dont l'intérieur offre un spectacle fascinant. On flâne avec plaisir dans les rues qui constituent la plus ancienne zone piétonne d'Europe.

Le Schlossberg, colline verdoyante autour de laquelle s'est formée la ville, est accessible à pied, en ascenseur ou en funiculaire. Au sommet, d'où l'on profite d'un sublime panorama, on contemple la tour de l'horloge et les quelques autres vestiges du château qui trônent jadis à cet endroit.

Les palais viennois ne sont pas loin, mais à Graz c'est le château d'Esseggberg que l'on visite. Construit dans la première partie du 17^e siècle pour l'Empereur Ferdinand II, le monument se trouve légèrement en dehors de la ville mais est très facilement atteignable en tram. Il est entouré d'un grand parc naturel où l'on rencontre notamment des paons, des lapins et des mouflons.

Historique et moderne

A l'honorable passé de Graz fait écho un tourbillonnant vent de modernité. En 2003, lorsque la ville est désignée capitale européenne de la culture, il est décidé de construire un Musée d'Art moderne en vue des festivités. Suite à un concours d'architecture, un bâtiment futuriste aux allures de vaisseau spatial est érigé le long de la Mur, la rivière qui traverse la ville. Surnommé avec affection «our friendly alien» par les Grazois, le musée accueille des expositions d'art contemporain. Symbole du parfait mélange des courants culturels traditionnels et modernes, le musée reflète sur sa surface ondulée les contours de la vieille ville.

Avant son titre de capitale de la culture, Graz a été désignée ville UNESCO du design en 2001. Fortement attaché au développement de cette industrie, elle encourage les créateurs et les artistes notamment lors du mois du design, qui a lieu chaque année au printemps. Mais l'énergie créative se ressent tout au long de l'année. De nombreuses petites boutiques proposent des produits et des créations originales.

Comme Vienne, Graz cultive un savant équilibre entre la ville et la nature. On y trouve de nombreux parcs et jardins qui contribuent au caractère si agréable des cités autrichiennes. Après ces quelques jours de découverte, il est temps d'embarquer dans notre wagon couchette pour rentrer. Le train nous attend en gare de Graz pour une longue nuit à sillonner l'Autriche d'est en ouest et finalement atteindre la Suisse au petit matin.



Les City Bike: un moyen simple et agréable de visiter la ville de Vienne.



Le Grand Tour de Suisse est un parcours unique, permettant de découvrir la diversité et la beauté de la Suisse.



© Stephan Schacher

Carte touristique 1: 275 000 et guide du Grand Tour de Suisse:

C'est un itinéraire de plus de 1600 km de long dans un impressionnant décor de beautés de la nature. Il longe des lacs, vous fait découvrir de petits coins de rêve, offre des vues stupéfiantes au niveau des cols sans omettre les beautés culturelles et paysagères de douze sites classés au patrimoine de l'UNESCO et deux biosphères.



www.swisstravelcenter.ch



Bonus ATE: un plus pour les membres

Votre contribution au tournant énergétique



Grâce au Pass solaire, voyagez en train avec 100% de courant vert.

L'ATE et les CFF s'engagent ensemble pour développer encore davantage le potentiel «vert» du rail. Le Pass solaire contribue à votre engagement écologique personnel.

En commandant le Pass solaire, vous vous assurez de voyager en train exclusivement avec des énergies propres. Le Pass solaire existe en trois formats, en fonction du nombre de kilomètres que vous parcourez en un an (5000, 10 000 ou 15 000 km).

Commande: www.ate.ch/pass-solaire ou par téléphone au 031 328 58 58.

Découvrez les autres offres Bonus à l'adresse: www.bonus-ate.ch ou au no de tél. 031 328 58 58

Pour une mobilité d'avenir





Des itinéraires sans fin

Texte et photographies par Urs Geiser

On a chanté mille fois les louanges du val Maggia, mais il y a toujours de nouvelles raisons de rejoindre la chorale. Et le canton méridional a un atout supplémentaire pour les touristes: la «Ticino Card».

«**N**ous prévoyons une fin de semaine au Tessin en avril. Cyclisme, randonnée, peut-être un peu de bien-être, de jolis coins. Que conseillez-vous?» L'auteur de ces lignes reçoit de temps à autre des demandes comme celle-ci. Mi-mars, il est allé sur le terrain pour mettre sa première idée à l'épreuve.

Coglio, ce serait bien. Situation favorable au milieu du val Maggia, quelques curiosités comme l'ossuaire, site important du point de vue de l'histoire de l'art. Et il n'y a que quelques mètres et un ruisseau à traverser pour atteindre Giumaglio, où les maisons en pierre typiquement tessinoises forment un bel ensemble autour de l'église. Tout en admirant porches, fontaines et rénovations, on monte par des ruelles jusqu'au jardin-pergola de l'Osteria dal Nito: dominant le cœur

du village, un vignoble parfaitement terrassé donne son cachet à Giumaglio. Mais revenons à Coglio, où se trouve l'éco-hôtel Cristallina. L'établissement fait l'honneur à son nom, aussi bien pour la production d'énergie que pour celle qui vient par l'assiette. Point fort: la clientèle peut louer des vélos, modèles traditionnels ou électriques. Alors quoi de plus logique que de tester le parcours régional n°31 de SuisseMobile, qui passe justement ici, entre Bellinzona et Cavergnò? Nous l'appellerons le V31.

La randonnée n'est pas en reste: entre Maggia et Coglio s'étend une vaste pente, en quelque sorte le socle du Pizzo Morisciöi, avec un relief plutôt doux pour le val Maggia. A tous les étages, des terrasses parsemées de mayens et d'alpages, par exemple celui

de Setmeo. Autrefois l'objet d'une exploitation agricole intensive, ces clairières offrent aujourd'hui surtout de la fraîcheur en été. Le réseau de sentiers très ramifié comblera les excursionnistes de tout niveau, des plus calmes aux plus dynamiques.

Sur les routes ensoleillées

Commençons par nous mettre en selle. A Ponte Brolla, qui marque l'entrée de la vallée, on traverse le pont sur lequel le chemin de fer du val Maggia passait jusqu'en 1965. La Ferrovia a tenu une bonne cinquantaine d'années avant de céder face à la concurrence des transports routiers. Le «toit du pont», squelette d'acier rouillé, couvre d'opprobre la politique des transports. Parallèlement à la route, mais à distance de sécurité de celle-ci,

Notre chemin vers la terrasse ensoleillée de Marena, point culminant de la randonnée, nous conduit dans l'enchantement de la Valle del Salto.

nous atteignons Avegno où un nouveau pont avec rampe d'accès nous emmène de l'autre côté. Nous verrons encore des ouvrages d'art coûteux plus loin, devant Coglio et sur le tronçon supérieur de la V31 entre Cevio et Bignasco.

Il n'y a guère qu'entre Someo et Cevio que l'on peut déplorer une lacune obligeant à une cohabitation fort inconfortable sur la route cantonale. Selon Marco Kälin, qui dirige l'éco-hôtel, les derniers projets partiels sont enfin mûrs pour la construction. Quand la V31 a rejoint Coglio, M. Kälin a organisé une grande risottata et, aujourd'hui, il ne tarit pas d'éloges sur les nouvelles infrastructures: «Il y a nettement plus de gens à vélo, des cyclotouristes classiques comme des excursionnistes d'un jour, qui viennent par exemple de Locarno ou d'Ascona.»

En ce lundi matin, on ne peut pas dire que la piste cyclable soit envahie, et c'est normal. Après Gordevio, où l'on plonge dans la plaine alluviale de la Maggia, nous dépassons un original du cru, d'un âge respectable: longs bas de laine, pipe fumante et vélo bringuebalant. Il salue allègrement, «bun di!». Entre Gordevio et Coglio passe la variante qui traverse Aurigeno, Moghegno et Lodano, autant de beaux et paisibles villages dotés d'un centre pittoresque: cette boucle de la V31 vaut vraiment le détour. A l'Osteria del Botegon, nos aubergistes nous servent un copieux menu de midi, toujours avec le sourire.

Sentier d'altitude rénové

Le lendemain, à Coglio, nous laissons nos chaussures de marche et nous engageons sur le sentier aménagé au plus bas des flancs du Morisciöi et qui nous emmène à Maggia en une bonne heure. Voilà une grandiose petite randonnée de montagne tout près sur la rivière. Et maintenant: entamons-nous la descente vers Maggia (330 m), pour remonter jusqu'à la célèbre cascade qui s'échappe de la Valle del Salto pour atteindre enfin la chapelle de Pioda? Nous choisissons d'aller directement à Marena (893 m), cette fois non pas par la « Direttissima », fascinant et serpentant sentier, mais par le chemin officiel qui passe par La Doa. Une fois la croix de l'alpage Marena – bien visible depuis Maggia – atteinte, nous ne suivons pas la trace bien balisée menant à Spin, mais un marquage blanc-rouge-blanc qui va tout droit et nous intrigue: ce sen-

tier d'altitude remis en état offre la plus belle vue sur les montagnes environnantes et rejoint le chemin entre Setmeo et Spin. Il est déjà indiqué en rouge sur la nouvelle carte de randonnée que nous achetons plus tard à l'office du tourisme de Maggia (on y voit aussi, en «traitillés» noirs, la Direttissima précitée). Encore un tuyau: en cas de vertige, pour le retour à Coglio depuis Spin, mieux vaut opter pour la variante passant par Civ.

Après cette excursion de quatre ou cinq heures, nous étanchons notre soif chez la famille Kälin et demandons à Marco où il envoie les gens quand l'éco-hôtel est plein. Sans l'ombre d'une hésitation, il cite le B&B du village et les auberges de Lodano, Maggia, Gordevio et Campo, qui proposent un confort comparable à celui – remarquable – de son établissement.

On sent une solidarité entre les hôteliers de la vallée, ravis de l'itinéraire cycliste comme de la Ticino-Card. Avec cette dernière, leurs hôtes peuvent aller à l'église Botta de Mogno, au village walsen de Bosco Gurin, à Cimalmotto...

La «Ticino Card», une œuvre pionnière

A leur arrivée, les personnes qui séjournent au Tessin dans un hôtel, une auberge de jeunesse ou un camping reçoivent – si elles le souhaitent – un AG valable pour la durée de leur séjour. La carte leur permet d'utiliser gratuitement les lignes de train, bus et car postal du canton; elle donne droit à des rabais sur les billets de remontées mécaniques et de bateaux. Cette incitation à une mobilité de loisirs écologique bénéficie d'un budget de 6 millions de francs, financé pour moitié par une augmentation modeste de la taxe de séjour ainsi que par des subventions du canton, des associations de tourisme ainsi que de différents partenaires et sponsors.

Quelque 450 structures d'hébergement y participent. Pour le moment, seuls les propriétaires de logements de vacances n'ont pas suivi le mouvement. Comme le précise Elia Frapolli, responsable du tourisme, ce nouvel outil de promotion vise aussi à encourager les visiteuses et visiteurs à s'y rendre en transports publics.

Réunion animale près du puits du village d'Avegno. C'est l'une de nombreuses stations services gratuites sur le parcours régional n°31.





La Grande Cariquoi?

Par Jérôme Faivre

Payerne, Avenches, Estavayer-le-lac; voici trois petites villes situées à quelques kilomètres les unes des autres et pourtant tellement différentes.

D'une part, ces cités n'appartiennent pas au même canton – les deux premières se revendiquent vaudoises, alors qu'Estavayer affiche fièrement ses couleurs fribourgeoises. D'autre part, chacune possède une histoire qui lui est propre, se manifestant aujourd'hui à travers son style de vie, son patrimoine social et culturel, son architecture...

Quoi de plus judicieux que la petite reine pour partir à leur découverte? Il faut dire que la région de la Broye et du Vully côtoie les lacs enchanteurs de Morat et de Neuchâtel, rendant le cheminement à bicyclette particulièrement plaisant. Le rivage, les petits chemins agricoles – exempts de circulation automobile – les lisières de forêt, les vignes, les champs de céréales et de tabac ainsi que les places de pique-nique offrent d'excellents

prétextes à une randonnée cycliste haute en couleurs.

Un coup de pouce électrique

Que la honte nous consume! Alors qu'un vélo traditionnel suffirait amplement pour parcourir ce territoire pratiquement dénué de toute difficulté, l'offre de Publibike à la station de Payerne nous invite sournoisement à opter pour un deux-roues à propulsion électrique. Pour la première fois de notre vie, nous enfourchons ces engins «à la mode» et testons leur aptitude sur le premier faux-plat jusqu'à l'abbatiale protestante Notre-Dame. Après quelques minutes d'utilisation, le verdict tombe: l'assistance électrique ne nous apporte absolument aucune aide, comme en témoigne notre maillot déjà mouillé par l'ef-

fort. Prêtant une oreille attentive à nos jérémiades, un quidam de passage nous fait remarquer que nous avons oublié d'allumer le moteur...

Fleuron de Payerne, l'abbatiale est en chantier (la réouverture est prévue au printemps 2017, ndlr.). L'ampleur des travaux de consolidation est gigantesque, car l'église, datant du 11^e siècle, menaçait ni plus ni moins de s'effondrer. Fort heureusement, l'argent nécessaire à la sauvegarde a été trouvé in extremis, assurant un avenir à cet édifice roman de première importance en Suisse.

A quelques kilomètres de là, Estavayer rivalise d'élégance avec Payerne. La cité médiévale en impose avec son château et son pigeonnier qui surplombent directement le



© Office du Tourisme Vaudois

La grande Cariçaie, le plus grand marais lacustre de Suisse.

crotte de renard, rencontrer un arbre cisailé par un castor affamé, marcher dans un corridor de hauts roseaux, se poser quelques minutes sur une jolie petite plage de sable blanc. Et dire que tout cela aurait pu disparaître sous une mer de béton et être envahi par les gaz d'échappement...

Direction le château d'eau

De retour sur nos vélos, à la hauteur du village de Chabrey, nous entamons avec entrain la seule véritable ascension du parcours – les quelques kilomètres nous conduisant jusqu'au château d'eau de Montmagny. Ce dernier est ouvert au public et nous offre un splendide panorama à 360 degrés. Puis la descente sur Constantine nous plonge au cœur du Vully et de son vignoble AOC. Lors d'une petite halte auprès d'un attroupement de personnes, nous réalisons que les relations de bon voisinage ne relèvent pas seulement de la légende. En effet, une bonne partie du village s'est réunie dans la cuisine communale pour y confectionner les fameux gâteaux à la crème du Vully. Et bien sûr, aus-

si pour les déguster dans une ambiance chaleureuse, un bon verre de vin à la main – du Vully, évidemment. Ces breuvages locaux, que l'on qualifiait de «piquette à rayer les vitres» voici encore quelques années, sont aujourd'hui devenues de subtiles créations capables de rivaliser avec les meilleurs crus.

Chez les Romains

Après toutes ces aventures, Salavaux, Avenches et le lac de Morat nous tendent les bras. Une fois nos vélos remis à la station de la gare d'Avenches, nous partons à la découverte de cette cité aux deux visages: le centre de la ville, aux origines médiévales, et les fameux vestiges d'Aventicum, capitale de l'Helvétie romaine aux alentours de l'an 15 avant J.C. Nous nous rendons à la porte de l'Est, montons sur la «Tornallaz», la seule des 70 tours de l'enceinte romaine qui ait subsisté et qui a été restaurée. Nous visitons les thermes du forum, le théâtre, le sanctuaire du Cigognier, le temple de la Grangedes-Dîmes, l'amphithéâtre et les restes de la porte de l'Ouest.

Ce retour dans le passé nous permet de réaliser que, comme la période romaine, toute époque, aussi belle soit-elle, finit toujours par prendre fin. Ainsi se tourne la page d'une journée, comme se tourne une page d'histoire ou celle d'un magazine. ■

lac de Neuchâtel, offrant une vue à couper le souffle. Nous remettons à une autre fois le plaisir de déambuler dans les ruelles pavées et en pente, et poursuivons notre route direction nord-est. C'est ici que se trouvent quelques-unes des huit réserves composant la Grande Cariçaie.

En pleine nature

La Grande Cariçaie? Il s'agit du plus grand marais lacustre de Suisse. La Grande Cariçaie héberge environ un quart de la flore et de la faune du pays. C'est un espace naturel sensible, d'une biodiversité exceptionnelle, qui bénéficie d'une protection particulière au niveau cantonal et national. Pour l'anecdote, ce puzzle de réserves doit son existence à... un projet d'autoroute datant de la fin des années 1970. Ou plutôt à son échec, suite à la mobilisation exemplaire de deux associations de protection de la nature contre le bétonnage des rives.

La visite à pied de l'une de ces réserves – la réserve naturelle des Grèves d'Ostende et de Chevroux – nous montre, une fois de plus, à quel point la nature est apaisante. Pendant un peu plus d'une heure, nous nous laissons surprendre par des plaisirs simples – reconnaître le chant d'un oiseau, marcher sur une

La visite d'Avenches en vélo nous entraîne à la découverte des vestiges de la cité romaine.



© Office du Tourisme Vaudois

Le Lac de Sauvabelin, oasis de verdure sur les hauts de Lausanne / Le Signal de Sauvabelin et sa vue magnifique.



© Laurent Kaczer

Lausanne, en pleine nature

Par Camille Marion

Nul besoin de destinations exotiques pour s'émerveiller! L'office du tourisme de la ville de Lausanne l'a bien compris: il propose de jolies balades pour une découverte originale du chef-lieu vaudois.

Nous avons choisi la promenade consacrée à la nature en ville, qui s'accompagne de commentaires audio. Avant de partir, nous téléchargeons donc les pistes et les transférons sur notre téléphone afin de les écouter en chemin. Nos pas nous mèneront des hauts de Lausanne jusqu'à son centre historique en une petite heure de descente.

Le point de départ de cette promenade est le lac de Sauvabelin. Facilement atteignable en bus, cet endroit imaginé en 1888 par la société de développement de la ville offre une entrée en matière fort agréable. Le petit lac artificiel, dont la paisible surface est à peine troublée par la valse des canards, est une douce oasis de nature, loin des rues animées. Le sentier serpente entre les hautes cimes pour nous mener jusqu'à la tour de Sauvabelin. Les 151 marches de l'escalier en vis d'Archimède escaladées, nous voici face à un superbe panorama. À nos pieds, la ville s'étend jusqu'au bleu du Lac Léman. On perçoit les trois zones géographiques de la Suisse: les Alpes, le Plateau et le Jura. Erigée en 2003, la Tour de Sauvabelin accueille près de 100 000 visiteurs chaque année.

Nous reprenons le chemin, l'oreille attentive aux commentaires de Pierre Corajoud, le créa-

teur et le conteur de cette balade. En quelques pas, nous atteignons l'ancien village suisse et ses chalets construits au 20^e siècle. Ces habitations typiquement suisses faisaient le bonheur des voyageurs de monde entier, à une époque où les stations de ski n'existaient pas encore. On venait à Lausanne profiter de ce doux équilibre entre lac et montagnes. Encore quelques pas et nous rejoignons la chapelle et le Signal de Sauvabelin. Depuis l'esplanade qui s'étend devant le modeste monument religieux, on profite d'un nouveau coup d'œil sur la ville, juste en dessous. Avant la construction de la tour de Sauvabelin, cet endroit était le meilleur point de vue pour embrasser d'un regard l'ensemble de la cité vaudoise. Au Moyen-Âge, on y faisait d'ailleurs le guet pour prévenir de toute invasion, d'où le nom de «signal».

Nous entamons une descente plus prononcée sur de petits sentiers encadrés de verdure. Ce parcours a l'avantage de relier le sommet de Lausanne au centre-ville en empruntant uniquement des sentiers pédestres. En lisière de forêt, on croise de nombreux promeneurs et leurs chiens qui gambadent en toute liberté. Un vaste pré longe le chemin de gravier qui mène à la Fondation de l'Hermitage, imposante maison de maître qui expose les œuvres des

peintres les plus célèbres. Bien que l'invitation soit alléchante, la visite culturelle est reportée pour se concentrer sur le jardin de la demeure, dernière étape de notre promenade. Ce parc à l'anglaise compte de nombreux arbres plantés par la première génération de la famille Bugnon, propriétaire du lieu. L'incroyable hêtre pleureur fascine par son imposante stature. Ses longues branches donnent au jardin son caractère bucolique si particulier.

Ainsi s'achève notre paisible promenade à la découverte de la nature en ville. Il est cependant possible de poursuivre avec deux autres balades retraçant l'aspect historique du centre-ville et l'intime lien entre Lausanne et l'eau, qui mènera le promeneur curieux jusqu'aux rives d'Ouchy. ■

Plus d'informations

Détails et fichiers audio à télécharger:
www.lausanne-tourisme.ch/loisirs/tours-de-ville-excursions
 Prospectus et informations disponibles auprès de l'Office du Tourisme de Lausanne (Avenue de Rhodanie 2).

France

Massif central – Chaîne des Puys

Autour du Massif du Sancy

Le plus haut sommet du Massif central, le puy de Sancy (1 886 m), vous ouvre les portes de son royaume pour vous dévoiler ses plus beaux bijoux : les lacs et volcans d'Auvergne. Chaque jour vous partirez à la quête d'un nouveau Graal : là un lac véritable perle dans son écrin de verdure, ici une cascade au flot déferlant comme une corne d'abondance et plus loin une église romane où les pierres vous racontent leur histoire.

Randonnée en liberté à partir de CHF 378

Les 3 vallées : Dordogne, Chaudefour, Fontaine salée

La quasi intégralité du massif du Sancy

6 jours/5 nuits, période de départ : du 1 mai au 15 octobre

Le prix comprend : pension complète, du dîner du 1er jour au pique-nique du dernier jour, Carnet de Route, transport des bagages entre les gîtes selon formule choisie, taxes de séjour

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



© P. Saint-Jean

Italie

Golfe de Naples

Parc National du Vésuve et côte Amalfitaine

De leur passé prestigieux, Amalfi et les autres villages de la côte ont gardé de nombreux vestiges, et l'influence de l'orient et du monde arabe est partout visible. Souvent en balcon, accroché entre deux falaises ou entre deux rangées de cultures en terrasses de vignes, de citronniers ou d'oliviers, l'itinéraire vous mènera à des points de vue époustouflants. Vous découvrirez également l'île de Capri, et la pointe sud ouest de la péninsule de Sorrente, en dehors des sentiers touristiques.

Randonnée en liberté à partir de CHF 598

Découverte de la côte, du Vésuve, Pompéi et Herculaneum

De splendides panoramas sur les Golfe de Naples et de Salerne

7 jours / 6 nuits, période de départ : du 1 mars au 30 novembre

Le prix comprend : hébergement incl. pdj, 2 dîners, location d'un véhicule du J2 au J7, kilométrage illimité, Carnet de Route

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



© D. Pradon

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

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

Les partenaires voyages de l'ATE



voyages via verde
un produit de l'Arcatour

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

UN THÈME DEUX AVIS

Une moto doit-elle être bruyante?



Hagen Zimmermann,
porte-parole de la CI
Motards

Pour donner aux véhicules à moteur un son harmonieux, les constructeurs entretiennent des départements techniques entiers voués à cette mission. Ces équipes de designers sonores choisissent pour chaque modèle un profil sonore qui peut aller de rugueux à doux, de sportif à discret, voire ronronnant. Nombre de motards aiment que leur engin soit sonore. Par égard envers l'environnement et la population, le législateur impose aux constructeurs des valeurs limites d'émissions sonores tou-

jours plus sévères. Seuls les véhicules qui satisfont à ces exigences sont homologués par l'Office de la circulation routière. Parfois, certains confondent sons harmonieux et volume sonore et manipulent leur pot d'échappement ou installent des sourdines non conformes. Ces modifications augmentent souvent les émissions sonores et ne sont ainsi, de l'avis de la CI Motards, pas tolérables sur la voie publique. Le bruit est nuisible pour tous, y compris pour les motards.

Nombre de motards aiment que leur engin soit sonore

En outre, la sensibilité au bruit varie d'une personne à l'autre. Ainsi, les riverains de certains itinéraires touristiques, souvent aussi très appréciés des motards, sont souvent plus sensibles au bruit des moteurs que les personnes vivant dans un environnement à faible circulation. Il serait utile que motards et riverains fassent preuve de compréhension mutuelle. Si les motards faisaient un usage un peu plus modéré de la poignée des gaz et si les riverains considéraient les motards non pas comme des intrus, mais comme des hôtes qui découvrent leur beau pays, ce serait déjà un beau progrès.

Je m'étonnerai toujours des libertés que se prennent certains amateurs de voitures de sport ou de motos. Ils ouvrent manuellement les valves d'échappement quand cela leur chante, générant ainsi jusqu'à 24 fois plus de bruit que la limite autorisée. Pour la grande majorité de la population, c'est tout simplement une nuisance intolérable!

La loi sur la circulation routière interdit d'émettre plus de bruit que nécessaire. Cependant, la police ne peut souvent rien faire contre les égoïstes du bruit.

Comment peut-elle prouver qu'un véhicule est trop bruyant? En utilisant des sonomètres fixes, à l'exemple des caméras aux feux de signalisation!

Le lobby routier ridiculise les motions au parlement, exigeant des mesures contre les égoïstes du bruit. Il fait la sourde oreille, prétendant que les motards ne roulent pas bruyamment dans les localités et que les véhicules modernes sont toujours plus silencieux.

Depuis cette année, les dispositifs manuels d'ouverture des clapets d'échappement sont interdits. Mais seulement sur les nouveaux modèles. Les anciens qui en sont équipés restent autorisés et continueront gaiement de torturer les riverains des routes. La Ligue suisse contre le bruit exige que tous les véhicules respectent la limite admise – y compris les voitures de sport.

Les accros de bruit de moteur en manque pourront toujours écouter des enregistrements dans leur casque ou sur leur sono, fenêtres fermées. La technologie électronique moderne du son le permet.

Le bruit lié au trafic routier rend malade et déprécie la valeur des immeubles. Ces coûts sont de l'ordre de 1,5 milliards de francs par année. Les coûts globaux d'assainissement du bruit sur les routes de Suisse s'élèvent à près de 4 milliards de francs. Le lobby routier rejette la solution la plus économique, à savoir exiger des véhicules et des pneus moins bruyants. Ainsi, plus de 1,6 million de personnes sont touchées par les nuisances sonores de la route. Et la tendance est – devinez – à la hausse!



Peter Ettl,
Président de la Ligue suisse
contre le bruit

Nous exigeons l'installation de sonomètres fixes

Une assurance protection juridique circulation n'est pas un luxe.
Beat Kempter, responsable des assurances ATE, explique pourquoi.

«Les frais de justice et de procédure doivent être payés à l'avance par le plaignant»

Magazine ATE: Pourquoi devrais-je conclure une assurance protection juridique circulation ATE?

Beat Kempter: une assurance protection juridique circulation peut être utile dans de nombreux cas, car un accident de la circulation est vite arrivé, même pour un conducteur prudent, un piéton, un cycliste, etc. Souvent, la définition des responsabilités n'est pas claire.

Personne n'est à l'abri de fausses accusations, d'une amende inconsidérée ou même d'un retrait de permis excessif. Dans les cas les plus légers, un conseil juridique par téléphone suffit. Mais dans les situations plus complexes, l'intervention d'un expert ou d'un avocat est indispensable.

Dans quels cas une telle assurance est-elle une aide précieuse?

Les situations sont très variées. La protection juridique circulation s'avère très utile dans de nombreux cas, comme par exemple: quand les

responsabilités d'un accident ne sont pas clairement établies; quand la facture de réparation d'une voiture dépasse largement le devis établi; ou quand, trois jours après l'achat d'une voiture d'occasion, la boîte à vitesse rend l'âme.

Combien peut coûter un litige de la circulation?

Le tarif horaire d'un avocat se situe aujourd'hui entre 250 et 280 francs, mais pour certains experts cela augmente considérablement. À cela s'ajoutent des frais d'expertise et de justice. En fonction de la durée du litige, les coûts peuvent grimper jusqu'à plusieurs dizaines des milliers de francs. Ces dernières années, les frais d'avocat et de tribunaux ont pris l'ascenseur. En outre, de nombreuses personnes ignorent que selon le nouveau code de procédure, les coûts de procès et de tribunal doivent être payés à l'avance par le plaignant. Simplement pour ces raisons, la souscription d'une assurance de protection juridique n'est pas un luxe.

Quelle est l'étendue des prestations de l'assurance?

La protection juridique circulation ATE couvre tous les véhicules (voitures, motos, scooters, vélos) d'un ménage sans devoir donner les numéros de plaque d'immatriculation. Le service juridique de Protekta assure le conseil juridique et la représentation des intérêts. Les frais d'avocat, de tribunal et d'expertise sont pris en charge jusqu'à 500 000 francs (couverture monde: 50 000).

Ma famille est-elle aussi assurée?

Dans la mesure où aucune assurance personnelle et individuelle n'a été contractée, l'assurance de protection juridique circulation de l'ATE couvre toutes les personnes vivant dans le même ménage. De plus, l'assurance est valable pour les personnes disposant de l'autorisation de conduire le véhicule et pour les passagers.

L'assurance est-elle aussi valable lors de mes vacances en Croatie?

Oui, les litiges sont couverts en Suisse, en Eu-

Protection juridique ATE

- Protection juridique ATE circulation: famille Fr. 110.- /individu Fr. 80.-*
 - Protection juridique ATE privée: famille Fr. 250.- /individu Fr. 200.-*
 - Protection juridique combinée (circulation et privée): famille Fr. 300.- /individu Fr. 240.-*
- * Les primes portent sur l'année civile.

Réduction de 25% depuis le 1^{er} avril et de 50% depuis le 1^{er} juillet. Dès octobre, primes valables jusqu'à la fin de l'année suivante.

Assureur: Protekta Protection juridique SA

Infos et souscription
www.assurance-ate.ch
Tel. 031 328 58 11

rope et dans le monde entier, selon le domaine juridique concerné.

Je ne suis pas motorisé: une protection juridique circulation fait-elle sens dans mon cas?

Absolument. L'assurance ne concerne pas seulement les personnes qui possèdent un véhicule, mais aussi les piétons, les cyclistes ou les usagers d'e-bikes et les passagers des moyens de transports publics ou privés.

L'ATE propose-t-elle aussi une protection juridique privée?

Oui. La protection juridique privée propose une couverture large, dans de nombreux domaines juridiques importants. Par exemple, le droit du travail, le droit du bail et celui de la propriété, le droit des contrats (contrats de vente, etc), le droit des patients ainsi que les droits généraux de la personne (protection juridique sur internet, protection en situation d'outrage ou de mobbing sur internet, etc).

Il est conseillé de souscrire à une protection juridique circulation et privée en même temps. On obtient ainsi des prix préférentiels. ■

Beat Kempter est responsable des assurances auprès de l'ATE



© ATE

DIVERS

Recherche une maison pour location de longue durée en France min. 2 ans, avec jardin dont nous nous occupons volontiers. Orange, Avignon et environs. Famille de 5. knef@sunrise.ch

LOGEMENT

Maison à vendre de 10 pièces ou 3 appts. Partiellement rénovée à **3 km de la gare d'Estavayer-Le-Lac**. Prix et descriptif: Tél. 079 634 53 41

Palagnedra (Centrovalli) Rustico à vendre, avec maison d'hôtes et jardin. hans.buechli@bluewin.ch, 0552463680 www.assofide.ch (Ref. 3605)

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

Charmante maison en pleine nature **Franches-Montagnes JU**. Tout confort. www.sultiat.ch ou Tél. 079 429 13 74

Val Onsernon deux maisons d'hôtes calmes et authentiques avec petit-déjeuner. www.palazzobarione.ch

Vacances dans la nature au Tessin Randos, vélo/VTT, idéal pour familles Maison avec 6 lits (mars à novembre) www.roccolo-astano.ch

Vacances dans le Val Onsernon et découverte des magnifiques champs de fleurs. Deux maisons rustiques à louer dans un hameau sans voiture. www.mosogno-sotto.ch

Vacances à la montagne, Jura. App. de vac., 2-3 pces, max. 6 p., ferme bio en pleine nature. Calme, espace jeu enfants, idéal p. randonnées. Fr. 400.- ou 500.-/sem. www.ferme-belle-etoile.ch Tél. 032 944 12 10

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

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

Vacances permanentes sur un voilier? Yacht en bois, peu cher pour raison d'âge. 8m de long, 2.75 de large. Convientrait pour une famille, sur de petits lacs. Bricoleur amoureux des bateaux en priorité. Tél. 079 654 59 14.

L'Ecrin Pastel, un charmant studio de 35m² dans petit village **au cœur du Gros-de-Vaud**, vue imprenable sur le Jura, calme, terrasse privée. Location par jour ou par semaine. pikofoto@bluewin.ch / Tél. 077 400 07 83

Leysin: bel apt. 3 pces, 4-5 pers. calme, vue magnifique, tout confort été 600.-/sem, 2 sem 1000.- non fumeurs, pas d'animaux, Tél. 079 279 84 68

MAISON JUNOD à Romainmôtier VD Nuits 4* et mobilité douce. E-Bike pliable + transport publique = combinaison idéale pour découvrir la région et le Parc Jura Vaudois. www.maisonjunod.ch

Très beau chalet à louer Val Hérens. Vue, soleil, jardin et terrasse. Doc à disposition. Tél. 076 373 83 10

Ici votre annonce ne serait pas passée inaperçue! Infos et commande: www.ate.ch/pa, annonces@ate.ch, Tél. 031 328 58 38

VACANCES À L'ÉTRANGER

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

Provence/Côte d'Azur: superbe maison de vacances, Tél. 078 403 54 16, www.la-mourre-haus.blogspot.com

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

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

Italie, Ligurie (province Imperia), Civezza, village pittoresque sans voiture, 3 logements de charme à louer. www.maisencore.ch ou Tél. +41 76 616 10 55

BOURGOGNE Maison 18e siècle, app. 2,5 pces, jolim. meublé, chauff. central. Lumineux, cour, jardin, nature, culture, calme, vélos, rando. Photos: www.maisonrose.ch Tél. 0041 76 589 60 43

Sud de la France jolie maison dans un village viticole sur la côte, calme, idyllique, magnifiques randonnées, etc. Tél. 041 360 44 55

Val Vigezzo/IT (Centovalli) petite maison de vacances, max. 4-5 personnes, adaptée aux familles, sans voiture, transports publics, vue, terrasse, ruisseau (10 minutes), randonnée, vélo, etc. www.vigna.ch, mail: ferien@vigna.ch

Apprendre l'anglais et faire de la randonnée.
Dans les Cornouailles: 2.7.- 15.7.2017
En Irlande: 16.7.-29.7.2017
Améliorez votre niveau d'anglais et découvrez de magnifiques paysages. Infos: Tél. 052 625 86 68 www.englishadv.com

Soleil, mer et repos! Brač (Croatie), jolie maison pour 1-6 personnes, tout à disposition, 50% en basse saison, sl.an@gmx.ch

Ischia: maison vacances pour 1-5 personnes. Jardin avec vue s/mer et s/village pittoresque de Sant'Angelo. Prox. bus et plage. Info: c.enezian@bluewin.ch ou Tél. 044 840 23 28 / 076 340 23 28

Entre Cèze et Ardèche, sud France, anc. Mas en pierre restauré, matériaux éco, 12 lits, 6 chambres, vue, piscine, vigne, lavande, grottes (Chauvet, etc), accès train/bus p/Avignon. 1850.- € p/sem. champclos@netplus.ch

Toscane: maison de campagne bien entretenue, jusqu'à 10 personnes, nature, repos. Randonnée, vélo, 30 minutes de la mer. www.prata-suvereto.ch

Commander plus de 1500 articles Outdoor 24h sur 24: www.boutique-ate.ch

ate boutique

Votre petite annonce dans le Magazine ATE?

Prochaine édition: 15. juin 2017

Le délai d'insertion: 8. mai 2017

Commandes simples et rapides: www.ate.ch/pa



silviva

Devenez formateur ou formatrice en environnement

Education à l'environnement par la nature (CAS)
Formateur/formatrice d'adultes en environnement (FSEA)
Pédagogie en forêt

Apprendre par la nature www.silviva-fr.ch/formation



Hotelcard – le demi-tarif pour les hôtels

- 50% de réduction dans des centaines d'hôtels triés sur le volet en Suisse et dans les pays limitrophes.
- L'Hotelcard est amortie dès la première ou deuxième nuitée.
- La garantie du meilleur prix dans tous les hôtels.
- Une seule Hotelcard suffit pour réserver une chambre double.
- L'Hotelcard est utilisable aussi souvent que souhaité.
- Aucune consommation obligatoire à l'hôtel.

Hotelcard pour un an CHF 95.-
au lieu de CHF 119.-

www.hotelcard.ch/vsextra
0800 083 083 (coût de la rédaction couvert)

Marc Guéniat

Public Eye ouvre grand les yeux

Que dissimule la désignation «African Quality»? Marc Guéniat et ses collègues de Public Eye ont enquêté.

«**Q**ualité africaine»: ces deux mots cachent un scandale, mis au grand jour par Marc Guéniat et ses collègues de Public Eye alors qu'ils menaient des recherches sur le négoce des matières premières. En 2006, le navire-vraquier Probo Koala a déchargé au port d'Abidjan plus de 500 tonnes de déchets toxiques, qui ont causé la mort de 15 personnes et en ont empoisonné environ 100 000 autres. Sur ce navire, on traitait des produits de raffinerie de mauvaise qualité afin de diminuer leur teneur en soufre. Mais l'essence ainsi obtenue en contenait encore beaucoup. Des mélanges supplémentaires ont élevé la concentration de soufre à un niveau 200 fois supérieur à la limite suisse, ce qui a permis de la vendre en Afrique, où les normes étaient et demeurent parfois laxistes. Marc Guéniat s'est intéressé à ces carburants «African Quality» (terme employé par l'industrie). Il a récolté des échantillons d'essence et de diesel en Afrique, puis les a fait envoyer à un laboratoire néerlandais. Les scientifiques qui ont analysé ces prélèvements ont eu du mal à croire qu'il s'agissait là de carburants. Très vite, il est apparu que si la teneur en soufre de chaque échantillon excédait largement les normes européennes, elle respectait en revanche les valeurs limites applicables en Afrique. Seulement, le gaz d'échappement résultant de l'utilisation de ces carburants contiennent une telle quantité de particules fines qu'ils polluent l'air à l'extrême, avec des conséquences graves pour la santé publique sur le continent. Pendant trois ans, Marc Guéniat et son équipe ont enquêté, se sont documentés et ont découvert la forte implication de la Suisse: on trouve derrière le carburant sale de grandes sociétés helvétiques de négoce de matières premières, qui vendent à bon marché du carburant mélangé et très toxique... aux pays dans lesquels on extrait du pétrole brut de haute qualité. A ce jour, ces entreprises ne comprennent pas les reproches qu'on leur adresse: leur activité serait légale. Légale, peut-être, mais cela ne la rend pas légitime.

Historien de l'économie de 37 ans, Marc Guéniat travaille depuis cinq ans chez Public Eye et se passionne pour le sujet. Rien n'a pu le décourager de réaliser son enquête en Afrique: «J'ai frappé à beaucoup de portes jusqu'à ce qu'un ministre accepte de me parler.» Parfois, il suffi-



sait d'être patient: «Revenez demain», lui disait-on. «J'ai le temps», répondait alors Marc Guéniat, qui attendait jusqu'à être reçu. Obtenir des données fut plus difficile: «Dans les pays les plus pauvres, on manque souvent de statistiques fiables et récentes». Le travail des trois dernières années est devenu un numéro d'équilibriste entre la collecte de faits scientifiques et le journalisme d'investigation. Il s'est accompagné de nombreux doutes: était-on sur la bonne voie? Et utilisait-on judicieusement l'argent de Public Eye? Car les recherches en Afrique ont coûté cher, souligne Marc Guéniat. Pourtant, le résultat en a valu la peine. Trois semaines seulement après la publication de l'étude, le Ghana a annoncé changer les normes de teneur en soufre du carburant, se calquant plus ou moins sur la législation européenne. Cinq autres états ont également décidé d'adapter leurs exigences d'ici l'été 2017. Au début, dans les pays concernés, on craignait beaucoup de voir s'envoler le prix des carburants. Marc Guéniat et ses collègues ont pu démontrer que le remplissage complet d'une citerne avec du carburant «propre» n'augmente son prix que de 84 centimes, tandis que les coûts de la santé baissent massivement. Ces prochains temps, c'est depuis la Suisse qu'il se concentrera à nouveau sur les agissements des négociants en matières premières: «Mais, bien sûr, je retournerai en tout temps et avec plaisir en Afrique, pour mener des recherches.»

Dominique Eva Rast

www.publiceye.ch/dirtydiesel

Marc Guéniat (37 ans) a travaillé ces trois dernières années pour Public Eye, sur le dossier «Dirty Diesel».



Le personnage que l'on recherche est à l'origine du tunnel sous la Tamise, à Londres.

CONCOURS

L'homme qui fait tomber les barrières

Si vous avez déjà joué à Railroad Tycoon, son nom ne vous sera pas inconnu. Ce grand ingénieur britannique a joué un rôle fondamental dans la révolution industrielle de la première moitié du XIXe siècle. Adolescent, il invente et brevète avec son père une nouvelle technique pour creuser des tunnels dans des terrains meubles. Durant 18 ans de travaux, ils élaboreront avec cette technique le premier tunnel jamais construit sous une rivière navigable. À l'origine piétonnier, ce passage sous la Tamise est utilisé encore au-

jourd'hui par le RER de Londres. C'est justement dans les chemins de fer que son talent s'exprime le mieux: nommé ingénieur en chef de la Great Western Railway, il détermine le parcours de la ligne, impose un écartement large des rails afin d'augmenter la vitesse et le confort des voyageurs, construit une série de ponts suspendus ou en briques, des tunnels et des gares (dont celle de Paddington) qui firent sensation à l'époque pour leur audace et qui sont aujourd'hui considérées comme des monuments nationaux.

Grâce à lui, montagnes, rivières et vallées ne sont plus un obstacle pour les voyageurs. Il révolutionne également la navigation, en construisant le premier navire transatlantique en métal et en remplaçant la propulsion à aubes par l'hélice. Le chemin de fer atmosphérique restera son projet le plus fou: au milieu des rails est posée une conduite étanche à laquelle sont accrochés les wagons. Des stations de pompage aspirent l'air de la conduite et poussent ainsi les trains jusqu'à des vitesses de 110 km/h (le double de la vitesse moyenne de l'époque). Mais la première ligne de 32 km est rapidement convertie à la traction à vapeur, en raison des coûts excessifs et des problèmes d'étanchéité du système. Malgré cet échec, sa contribution à la construction des chemins de fer et à l'industrialisation du Royaume-Uni le place parmi les plus importants hommes du XIXe siècle. Un sondage mené par la BBC sur les 100 plus grandes personnalités britanniques l'a placé en deuxième position, juste après un certain Winston Churchill.

Filippo Rivola

A GAGNER:

Un voyage à Marseille d'une valeur de Fr. 1500.-, offert par le TGV Lyria et railtour-Frantour



Avec le TGV Lyria, rejoignez la plus vieille ville de France. Du vieux port aux charmants quartiers de la cité, découvrez son caractère fascinant. Le voyage comprend le trajet en première classe et deux nuit dans un hôtel de classe moyenne, pour deux personnes.

Quel est le nom de cet ingénieur?

Envoyez votre réponse avant le 17 mai 2017 à l'adresse suivante:

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

Une seule réponse par personne, aucune correspondance au sujet du concours.

Réponse du numéro précédent:

Arthur Honegger, qui est bien né en 1892, merci aux lecteurs attentifs!

A gagné le e-bike «Delite touring»

Jardenah Masé-Goldberg, Ziefen

Prix offert par

RIESE & MÜLLER

«Penser et décider librement, c'est un privilège
que je ne suis pas prête à céder.»



DANS LA BOÎTE À OUTILS

Tondeuses autonomes et voitures intelligentes

C'est le printemps: le gazon pousse et chaque samedi, le concert des tondeuses égaille la vie du quartier. Chez notre voisin, c'est une tondeuse autonome qui se charge de cette besogne – discrètement, en décrivant des trajectoires imprévisibles sur sa pelouse immaculée. Elle quitte elle-même sa station de recharge et fixe elle-même son horaire et son parcours, au plus grand bonheur de notre matou noir qui ne se lasse pas de l'épier et de lui tendre des embuscades. Notre voisin doit se sentir comblé. Sa pelouse anglaise est toujours impeccable, sans qu'il n'ait à s'en préoccuper. Ce petit robot me fascine moi aussi. Tout autant d'ailleurs que l'aspirateur autonome du bureau d'un ami ou le M2 – le métro entièrement automatisé de Lausanne.

Bientôt, les tondeuses à gazon et les métros ne seront plus les seuls à fonctionner en toute autonomie: les voitures aussi. Aujourd'hui déjà, les nouvelles générations de voitures sont capables d'adapter constamment la distance les séparant du véhicule qui précède, ainsi que de se maintenir sur leur voie. Dans un avenir proche, nous pourrions lâcher le volant, admirer le paysage et lire nos e-mails pendant que la voiture nous mènera toute seule à bon port. C'est du moins

ce qu'on nous promet avec enthousiasme. Tout sera plus agréable et plus sûr. La voiture nous conduira toute seule à destination. Les pronostics les plus osés nous annoncent déjà qu'elle trouvera l'itinéraire optimum en se basant sur l'info-traffic. Qui sait, sera-t-elle un jour à même de lire mon agenda et de me conduire à mes rendez-vous? Est-ce cela que nous voulons? J'apprécie certes d'être assistée par la technologie. Toutefois, penser et décider librement, c'est un privilège que je ne suis pas prête à céder.

Mais revenons à notre tondeuse autonome. Il arrive, une fois ou l'autre, que ce petit génie de robot s'égaré dans le talus, à la limite des buissons. Une situation de laquelle il ne peut pas se dépêtrer tout seul. Il a besoin de l'aide des humains. J'éprouve même de la pitié quand je le vois là, échoué dans une position inconfortable, tentant désespérément de se libérer par d'inutiles secousses. Mais finalement ce spectacle a quelque chose de rassurant, puisqu'il montre que nous autres humains restons – pour le moment encore – indispensables.

Caroline Beglinger

ATE Magazine la mobilité future

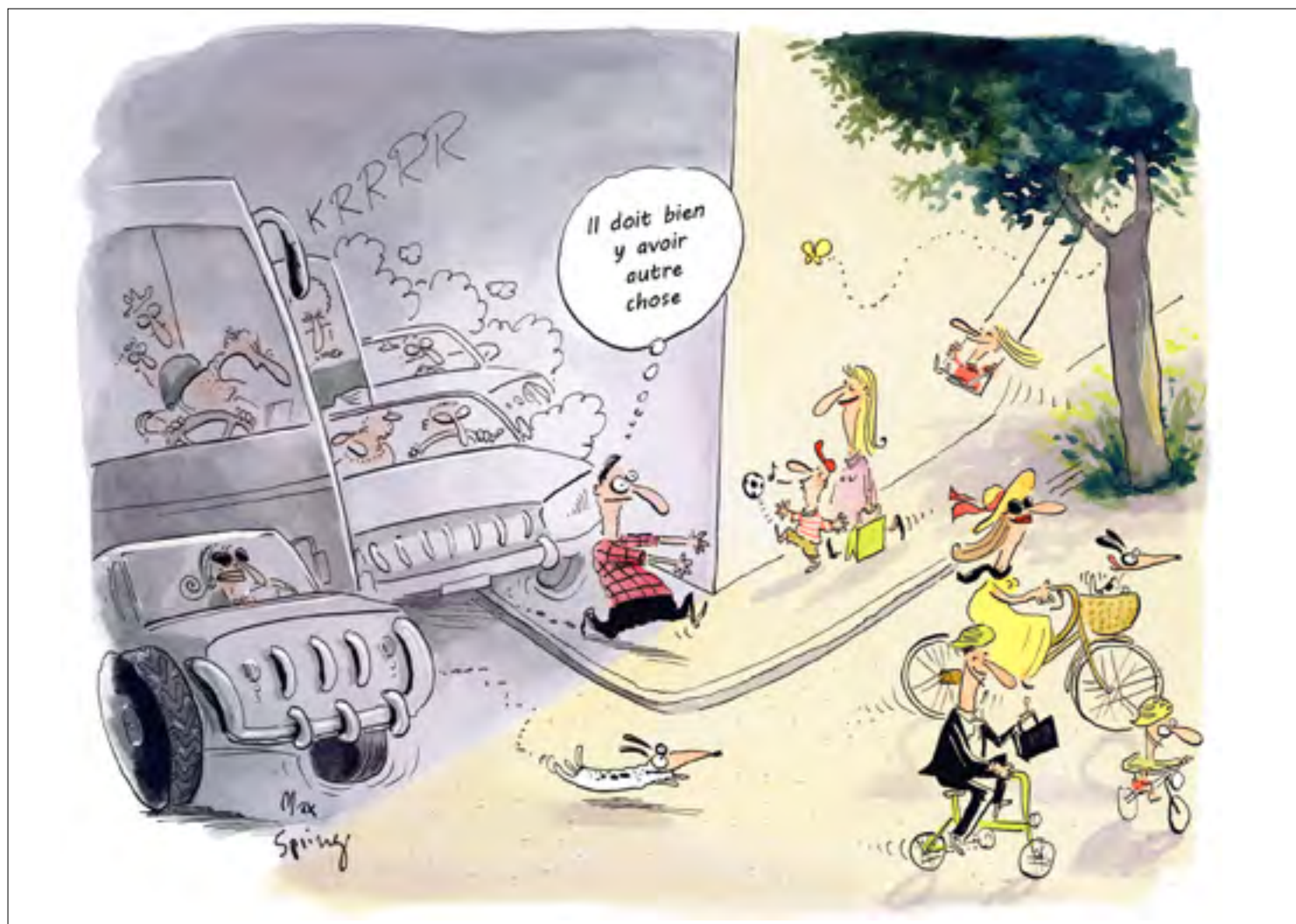
Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 58; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Dominique Eva Rast (dra), Camille Marion (cma), Markus Fischer (mfi). **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:** 77 900 (français 15 500, allemand 62 400). **Prochaine édition:** 15 juin 2017. **Remise des annonces:** 8 mai 2017. **Renseignements:** tél. 031 328 58 58.

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.

gedruckt in der
schweiz

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

Tous à l'eau

Notre numéro d'été sera consacré à l'eau, l'or bleu tout près de chez nous: nous vous invitons à la baignades dans les villes suisses et à la découverte de lacs merveilleux grâce au bus alpin. Lacs de Côme, de Lugano et de Constance sont également facilement accessibles en transports publics. Pour ceux qui n'aiment pas particulièrement barboter, nous vous proposons des idées de randonnées, un tour à vélo et un musée suisse qui sort de l'ordinaire, idéal en cas de mauvais temps. Cap vers le Nord, à la découverte du «Miniatur Wunderland» d'Hamburg, un aperçu taille réduite du grand univers des trains.



Enfin l'été: découvrez les coins de baignade facilement accessibles en transports publics.

ATE actif!

Faites-nous part de votre témoignage sur l'initiative vélo!

L'initiative vélo sera débattue au Parlement en 2017. Elle demande que la Confédération encourage la pratique du vélo et soutienne les cantons, les villes et les organisations privées.

Piétons, cyclistes, automobilistes: tout le monde profitera de l'initiative vélo! Trois personnes nous expliquent pourquoi elles sont favorables à davantage d'infrastructures pour les deux-roues.

«Je me déplace essentiellement à pied ou en transports publics. A l'époque où je travaillais encore, je circulais en moto. J'ai vraiment frissonné quand je voyais des cyclistes et j'ai dit que je n'en ferais jamais en ville. Ils sont si vulnérables. Aujourd'hui la circulation automobile est toujours aussi dense, alors les cyclistes qui se sentent en danger sur la route empruntent parfois les trottoirs, ou alors ce sont des raccourcis pour eux. Je les comprends. Heureusement ce n'est pas trop le cas dans mon quartier. J'accompagne 11 enfants en Pedibus une fois par semaine à l'école, ce serait compliqué. Je pense qu'il faudrait davantage de pistes cyclables sûres et des itinéraires directs pour les deux-roues. Je suis favorable à toute initiative en faveur du vélo, les piétons en profiteront également».

*Jerry Ungar,
Troinex (GE)*



© mad



© mad

«Je circule souvent en voiture en ville et je trouve que la présence des cyclistes sur la route peut être extrêmement dangereuse. La cohabitation de tous les moyens de transports n'est pas évidente et en tant que conductrice, je ne suis pas vraiment rassurée. Je comprends bien qu'en raison de l'aménagement des routes, les cyclistes sont obligés de rouler sur la même voie que les automobilistes, mais je ne considère pas cette solution comme sûre, ni pour les vélos, ni pour les voitures. Je pense que les routes doivent absolument être repensées pour permettre aux adeptes de la mobilité douce de se déplacer en toute sécurité. Si cela est bénéfique pour les cyclistes, ça l'est aussi pour les automobilistes. Ils pourront ainsi circuler de manière plus fluide et sans craindre les accidents».

Vannie Neyroud, Payerne (VD)

«Je circule beaucoup à vélo, pour faire les courses, aller chercher les enfants à la crèche, pour mes loisirs. Dans une petite ville comme Porrentruy, c'est un moyen de transport pratique et rapide. Par contre, il n'y a de loin pas de pistes cyclables partout et les voitures sont encore fortement majoritaires. Je dois être attentive. Avec l'initiative vélo et davantage d'infrastructures pour les cyclistes, toute la famille en profitera. Lorsque mes filles seront plus grandes, j'aimerais qu'elles puissent se déplacer en toute autonomie et en sécurité, sans devoir jouer les parents-taxi, par peur de la circulation routière. En tant que maman, je me préoccupe de l'état de la planète que nous laisserons à nos enfants. Encourager le vélo, c'est aussi contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à la protection de l'environnement.»

Hasnia Belgacem Laville, Porrentruy (JU)



© mad

we love velo

oó velo initiative

Et vous, profitez-vous aussi de l'initiative vélo?
Donnez-nous votre avis sur le tout nouveau site web
www.initiative-velo.ch



Carnet d'entraide ATE

**Et si vous tombiez malade
juste avant le départ?**

Le carnet d'entraide ATE couvre les imprévus pendant une année: p. ex. les frais d'annulation d'un voyage, d'un hôtel, en cas d'incidents en voyage ou lors des loisirs, manifestations, rapatriement, remplacement des bagages, protection juridique à l'étranger et bien plus encore.

Davantage d'informations

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

Pour une mobilité
d'avenir

ate