

Achat malin

Choisir une voiture plus respectueuse de l'environnement grâce à eco-auto.info

Page 20

Carton de dégustation (6 bout.)

seulement CHF 98.00 (au lieu de 131.00), port incl.

> Un plus pour les membres de l'ATE:

Vous économisez CHF 33.00 et profitez de la livraison offerte.



Valcaliente, Reserva Rioja 2016

Reserva d'une année exceptionnelle / CHF 24.00 par bout.

Château Manissy, Lirac rouge 2019

Issu d'agriculture biodynamique / CHF 19.50 par bout.

Bonfanti, Valpolicella Superiore 2018

Or WineHunter 2020, 93 Pts. Luca Maroni / CHF 22.00 par bout.

Pour commander: [online www.amiata.ch/ate](http://www.amiata.ch/ate)

Renvoyer le bon sans timbre / Par tél. 071 250 10 15



Francisco Ruiz Jimenez, du domaine de Valcaliente, a récemment converti ses vignes à l'agriculture biodynamique.

Depuis de nombreuses années, nous soignons les contacts personnels avec les vignerons avec qui nous collaborons. Ceux-ci cultivent leurs vignes dans le respect des critères de la production biologique, et optent pour un pressurage doux en cave.

amiata Langgasse 16, CH-9008 St. Gall, Tél. 071 250 10 15

Fax 071 250 10 18, info@amiata.ch, www.amiata.ch



3% d'intérêt avec un investissement dans la production locale et durable d'électricité solaire

Soutenez la production d'énergie durable en souscrivant à l'emprunt obligataire de Younergy Solar SA.

L'emprunt de CHF 5 millions avec un taux d'intérêt de 3% et une durée de cinq ans (du 01.08.2022 au 31.07.2027) peut être souscrit jusqu'au 25.07.2022.

Younergy Solar SA a été fondée en 2015 à Lausanne et se concentre sur la planification, la construction et le financement d'installations photovoltaïques. Depuis, Younergy a construit plus de 1500 systèmes en Suisse, en Espagne et au Portugal, pour une puissance totale de plus de 16 MW. Environ la moitié de ces installations ont été financées par Younergy.



Vous souhaitez contribuer à rendre la production d'énergie durable en investissant dans les énergies renouvelables et profiter en plus d'un taux d'intérêt attractif de 3% ?

Vous trouverez de plus amples informations sous :

Younergy Solar SA

www.younergy.ch/bond

Tél: 0800 800 850 (gratuit)

Email: bond@younergy.ch

- 4 **En bref**
- 7 **Mobilité durable:** le rôle des entreprises
- 8 **Chemin de l'école:** le concept des «rues scolaires»
- 9 **«walk to school»:** une classe rencontre le dessinateur de Globi
- 10 **Infrastructure vélo:** bikeable.ch exploite l'intelligence collective
- 12 **Bruit:** interview avec l'expert Martin Röösl
- 14 **Climat:** l'ATE était dans la rue pour deux événements importants
- 15 **JeuneATE:** lutter contre les solutions d'hier
- 16 **«Butterfly Wave 2022»:** informations et participation
- 18 **Habitudes de mobilité:** interview avec Benedikt Weibel



© Uirs Geiser

42 **Randonnée:**
découverte de la Combe du Pilouvi avec Bertolt Brecht

- 44 **Randonnée:** un peu de fraîcheur dans les gorges de la Jogne
- 42 **L'Europe en train:**
recette réussie avec Ecotrip Challenge et Interrail
- 62 **Morges:** l'art du «slow tourisme» au bord du Léman
- 32 **Offres pour les membres**
- 36 **Rapport des sections**
- 52 **Concours**
- 53 **Réfléchissez-y! avec Stéphanie Penher**
- 54 **Cartoon**

Couverture: © muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

DOSSIER

Le guide de l'achat malin

Autrefois connue sous le nom de l'Écomobiliste, eco-auto.info devient une plateforme numérique. Nous consacrons le dossier de cette édition à ce produit à succès de l'ATE.

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



© mat

La guerre en Ukraine a chamboulé l'actualité de ces dernières semaines et impacté le quotidien du monde entier. Pour beaucoup d'entre nous,

l'augmentation du prix de l'essence a été l'occasion de remettre en question notre façon de nous déplacer et, parfois, de laisser l'automobile au garage. Mais tout le monde ne peut pas se passer d'une voiture privée. C'est pour cette raison que l'ATE accompagne les automobilistes dans leur achat en publiant depuis près de 40 ans un classement des véhicules selon des critères environnementaux. Depuis cette année, la nouvelle plateforme eco-auto.info remplace le classement imprimé. Actualisée en continu, elle vous aide à faire le meilleur choix selon vos besoins. Découvrez-en davantage dans le dossier de cette édition, à partir de la page 20.

La voiture occupe encore la majeure partie de l'espace public, comme vous le lirez en page 5, mais l'ATE s'engage pour une meilleure collaboration avec la mobilité active. Cela passe notamment par une amélioration des infrastructures cyclistes (lire en page 16) et des solutions sur mesure autour des écoles (lire en page 8).

Camille Marion, Co-rédactrice en chef



Illustration: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

Davantage de jeunes au volant durant la pandémie

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), le nombre de nouveaux permis de conduire délivrés a augmenté de 26% en 2021. Cela serait dû à l'abaissement de la limite d'âge à 17 ans pour les courses d'apprentissage. Cependant, l'ATE soupçonne également une autre cause: en raison du coronavirus, de nombreuses personnes se sentent plus en sécurité en voiture que dans les transports publics. Il ne reste plus qu'à espérer que le vélo soit lui aussi davantage pris en considération comme alternative.



Un documentaire sur l'activisme climatique en Suisse

Sorti mi-mars au cinéma, «Tout commence» esquisse le portrait des mouvements pour le climat en Suisse. À travers l'engagement de ses enfants Solal et Lucia, le réalisateur Frédéric Choffat a filmé durant trois ans l'effervescence d'une mobilisation qui embrase les

rues helvétiques: un tourbillon de grèves, de manifestations et de blocages, avec en toile de fond la détermination d'une jeunesse rongée par l'angoisse et par la colère. Lorsque la pandémie vient soudainement mettre entre parenthèses leurs revendications, les activistes s'interrogent, repensent leurs luttes et leur engagement. Avant que tout (re)commence.

Améliorer la sécurité et la qualité de vie

L'Office fédéral des routes s'efforce de simplifier l'instauration de zones 30. Jusqu'ici, la réduction de la vitesse demandait de lourdes procédures. Afin d'accélérer le processus, il devrait désormais être possible de s'en passer pour les routes d'intérêt local. L'ATE salue la proposition, mais souligne toutefois que des ajustements sont nécessaires: pour accroître la sécurité et la qualité de vie, il conviendrait d'autoriser la procédure simplifiée pour l'instauration de zones 30 à grande échelle sur les routes à orientation trafic. L'ATE demande également des modifications

de mise en œuvre en ce qui concerne la proposition d'introduire un nouveau symbole pour le covoiturage, le partage de trajets permettant d'exploiter les voitures de manière optimale. À l'ATE, tout le monde est d'accord: le covoiturage devrait être une condition absolue pour circuler sur les bandes d'arrêt d'urgence autorisées à cet effet. L'ATE est toutefois défavorable à l'utilisation des voies de bus. Le surcroît de trafic généré ralentirait en effet les transports publics et réduirait l'attrait et la sécurité pour les cyclistes.



Le dialogue se poursuit

54 137 personnes ont signé la pétition «Contre la réservation obligatoire – pour une complémentarité train & vélo». L'ATE et treize autres organisations l'ont remise aux CFF et à la Chancellerie fédérale en septembre 2021. Elle demande que le chargement des vélos dans les trains soit simplifié et que la réservation obligatoire soit supprimée. La pétition montre ses premiers effets: les CFF ont réagi en créant 400 places pour vélos supplémentaires. La réservation obligatoire continue toutefois de s'appliquer. Le transport de vélo dans les trains Intercity doit être annoncé en ligne ou au guichet du vendredi au dimanche. L'ATE poursuit ses échanges en direct avec les CFF pour faire valoir ses requêtes et élaborer des solutions.



© ATE

Renoncer à la voiture pour faire ses achats

C'est reparti: le 26 septembre 2022, nous fêtons la deuxième édition du Carfree Shopping Day. Les trajets liés aux achats représentent la troisième cause de trafic, après le travail et les loisirs. C'est la raison pour laquelle, à l'occasion de cette journée particulière, nous souhaitons attirer l'attention sur les alternatives aux achats en voiture. À pied, à vélo, en transports publics: en modifiant nos habitudes, il est possible de réduire le bruit et les émissions de CO₂.



Plus d'infos sur www.ate-carfree.ch

Balade découverte en triporteur

Le concept vient du Danemark et existe en Suisse depuis 2016: des pilotes emmènent les résidentes et résidents des institutions pour personnes âgées et handicapées en balade à bord d'un triporteur. Les seniors continuent ainsi à profiter de leur environnement le nez au vent tout en profitant d'échanges intergénérationnels. En Suisse romande, l'ATE met à l'essai gratuitement ce véhicule pour les EMS. En Suisse allemande, c'est l'association à but non lucratif «Radeln ohne Alter» qui s'en charge.



Plus d'infos sur www.mobilitesenior.ch



© Astrid Hulmann

Plus de place pour la mobilité active

En décembre dernier, le Conseil fédéral reconnaissait dans un rapport que les centres urbains subissent une forte surcharge de trafic et estimait qu'à l'avenir, cet espace restreint devrait être davantage réservé à la mobilité active.

La voiture occupe actuellement la majorité de la place en ville, notamment par le stationnement. Par une meilleure répartition, on augmente l'attractivité de la mobilité piétonne et cycliste, la sécurité lors des déplacements et la convivialité de l'espace public.

Pour les déplacements

Pour le stationnement 103,5 m²h

Pour les déplacements 39 m²h



Pour le stationnement

1 m²h



3,1 m²h



3,6 m²h



Pour le stationnement 12 m²h

Pour les déplacements 11,6 m²h



Surface utilisée en ville par personne et par jour (m² x heure) par type de moyen de transport

Le calcul est basé sur la vitesse de déplacement moyenne des voitures en ville (25 km/h), des bus/trams (20 km/h), des vélos (15 km/h) et des piétons (5 km/h). Le nombre moyen d'occupants des voitures est de 1,56 occupants (moyenne Suisse selon le micro-recensement transports 2015) et le taux d'occupation des bus/trams est de 40%. Le temps de déplacement quotidien est de 1 heure environ. Les vélos et les voitures nécessitent de l'espace de stationnement public pendant 10 heures par jour.

© ATE/Jolanda Messerli

Tourisme durable en Suisse

Une escapade dans la nature apporte de vrais moments de détente. Les embouteillages, le bruit des moteurs et les parkings saturés beaucoup moins. C'est la raison pour laquelle l'ATE s'engage pour un tourisme doux et une mobilité durable sous l'égide de la coopération Destination Nature. Des offres attrayantes permettent d'accéder et de visiter confortablement en transports publics des parcs naturels dans les cantons des Grisons, de Berne et de Schaffhouse. Par exemple, avec le billet «retour gratuit», seul le voyage aller est payant. L'offre reste valable le jour suivant; rien ne s'oppose donc à passer une nuit sur place.

Découvrez les offres sur www.fahrtziel-natur.ch



© Peer Fuglistaller



© Unsplash / Himwey Bikes

Bien visible de jour aussi

Aujourd'hui déjà, un éclairage fixe est obligatoire sur les vélos électriques. À partir du 1^{er} avril 2022, il faut allumer le phare avant aussi en journée. Les modèles d'éclairage démontables sont également considérés comme «fixés à demeure». Cette mesure s'applique à l'ensemble de l'espace public.

Autre nouveauté importante à noter: les vélos électriques rapides mis en circulation dès le 1^{er} avril 2024 devront être équipés d'un tachymètre. Les e-bikes rapides déjà en circulation devront eux aussi en être équipés d'ici au 1^{er} avril 2027.



Illustration: muellerturolf.ch / Samira Oschoung

Sur le chemin de zéro émissions

Les conséquences du réchauffement climatique se font sentir sur toute la planète. En Suisse, le trafic routier est à l'origine d'un tiers des émissions de CO₂, un niveau beaucoup trop élevé et qui n'a pas changé depuis 1990. Hélas, au lieu de la mise en œuvre de mesures efficaces, nous voyons revenir une politique attentiste après le «non» de justesse à la loi sur le CO₂ l'été dernier. L'objectif climatique suisse s'éloigne ainsi de plus en plus. Et la crise climatique n'est pas la seule catastrophe alimentée par notre consommation effrénée d'énergies fossiles. La guerre en Ukraine nous a douloureusement rappelé les effets destructeurs de notre dépendance au pétrole et au gaz. Pour l'ATE, il est donc clair que les transports en Suisse doivent sortir de leur dépendance aux énergies fossiles, et cela le plus rapidement possible!

L'ATE a donc pris les devants et a élaboré un masterplan. Le but: libérer notre mobilité des énergies fossiles avant 2040. Nous devons pour cela mettre en place les mesures adéquates d'ici 2026.

2022, 2023, 2024, 2025, 2026 – chacune de ces cinq années est décisive pour que nous puissions sortir des énergies fossiles. C'est pourquoi l'ATE recherche des parrains et marraines de projet pour le «Masterplan pour un trafic sans énergie fossiles». Nous avons besoin de votre aide pour le mettre en œuvre. Le temps presse!



Plus d'informations sur www.ate.ch/sansenergiefossile

Le rôle des entreprises

Mobilité des entreprises L'ATE a lancé la deuxième édition de son sondage sur les efforts des entreprises à promouvoir une mobilité écologique auprès de leur personnel. Il en ressort principalement que ce travail de sensibilisation porte ses fruits – même si un grand potentiel d'amélioration subsiste.

Par Andreas Käsermann

Que font les entreprises pour inciter leur personnel à développer une conscience écologique en matière de transports? C'est ce que l'ATE a tenté de découvrir en lançant la deuxième édition d'un sondage auprès d'entreprises de Suisse. Pas moins de 30 entreprises des quatre coins du pays et de tailles diverses (comptant au total 75 000 collaboratrices et collaborateurs) y ont participé. Les principales branches de l'économie y sont représentées, des services au secteur du bâtiment, en passant par l'industrie.

La forte participation et les résultats montrent clairement que les enjeux environnementaux gagnent en importance auprès de nombreuses entreprises. Le sondage a permis de mettre en lumière les aspects fl te de véhicules de l'entreprise, voyages d'affaires et trafic pendulaire du personnel. Comme le relève Selim Egloff, responsable de projets à l'ATE, toutes les entreprises sondées se placent finalement assez bien: «Cela montre que la question de la mobilité écologique est très présente dans nombre d'entreprises. Elles agissent et leur engagement semble sincère.»

Trafic pendulaire, flotte des véhicules, et...

Les trois plus grandes entreprises ayant participé au sondage (les CFF, Swisscom et l'assureur SwissRe) ont obtenu une bonne note globale. Au niveau du trafic pendulaire, SwissRe se place particulièrement bien grâce à ses efforts de réduction des émissions de CO₂. Ainsi, l'entreprise accorde des primes financières aux personnes qui vont au travail à pied ou à vélo et met à disposition un local d'entretien des vélos. Toutes les entreprises sondées soutiennent le télétravail, dans la mesure des possibilités.

Ces entreprises s'engagent aussi résolument en termes de gestion des véhicules. Ainsi, Swisscom et les CFF se sont engagées à opter pour des motorisations neutres pour le climat dans le renouvellement des quelque

500 véhicules de leur parc de voitures et d'utilitaires et ce, à l'horizon 2030 et 2040 respectivement. D'autres ont déjà fait le pas, telle que la Banque cantonale d'Obwald qui a opté pour le tout électrique.

Dans le domaine des utilitaires, on note un certain retard: la plupart des entreprises se sont fixé des objectifs plutôt vagues pour le passage à une motorisation neutre pour le climat. De même, l'utilisation de vélos cargos ou de petits véhicules électriques de livraison n'est pratiquement jamais envisagée.

... voyages d'affaires

Le sondage montre que les entreprises accordent toujours plus d'importance à la réduction des gaz à effets de serre dans le cadre des voyages d'affaires. La majorité d'entre elles donne la préférence au train par rapport à la voiture ou à l'avion. La bonne densité du réseau des transports publics en Suisse joue un rôle crucial. Dès lors, on doit s'attendre à ce qu'une amélioration de l'infrastructure vélo ait des effets positifs comparables.

Cependant, l'effet de ces mesures prend du temps. Ainsi, chez SwissRe, 46% du personnel se rend encore au travail en voiture et les CFF annoncent 950 voyages d'affaires en avion par année. Au niveau du mode de transport des employé-es, l'incitation des entreprises est déterminante. «Des études montrent que les entreprises peuvent influencer fortement la mobilité de leur personnel, relève Selim Egloff. Ainsi, le chemin du travail est souvent l'élément décisif pour acheter une voiture et lorsqu'une personne en a fait l'acquisition, elle continue alors de l'utiliser pour les autres déplacements.» Dès lors, si une entreprise parvient par des incitations à convaincre son personnel d'opter pour les transports publics ou le vélo, cela aura des effets sur l'ensemble des déplacements. ■

Andreas Käsermann est porte-parole à l'ATE Suisse.

Le prochain palmarès des entreprises à mobilité écologique paraîtra en 2023 – les entreprises intéressées peuvent s'adresser à campaigning@ate.ch

Classement des entreprises de 200 collaborateur·rices et plus. Notation sur une échelle de 1 (insuffisant) à 6 (très bien).



Swiss Re (5,2)



CFF (5,1)



Swisscom SA (5,1)



Manor (4,1)



Banque cantonale d'Obwald (4,0)



Chemins de fer rhétiques (4,0)



MS Direct SA (3,1)



Banque Cantonale du Valais (2,7)



Skan SA (1,9)

Illustration: mueller@etel.ch / Samira Oschoumig

Des écoles sans voitures

Chemin de l'école Et si, pour assurer la sécurité des enfants aux abords des écoles, on y interdisait simplement la circulation aux moments clés? C'est le principe des rues scolaires, qui essaient en Europe depuis quelques années – et depuis peu aussi en Suisse.

Par Camille Marion



Près de l'école de la Vignettaz, à Fribourg, une borne rétractable permet de fermer la rue à la circulation à divers moments de la journée.

«Il y a trop de trafic pour que Mathys aille à l'école à pied. C'est pour cela que nous l'y conduisons.» Le texte figure sur une illustration postée il y a quelques temps sur notre page Facebook. Devant la voiture familiale, un enfant donne la main à ses parents, leurs trois visages teintés d'une angoisse fataliste. Au-delà de l'inquiétude des parents vis-à-vis du chemin de l'école, l'image souligne avec une certaine ironie le cercle vicieux qui touche la mobilité: le trafic provoque du trafic.

Les Plans de mobilité scolaire de l'ATE visent à inverser la tendance. En évaluant

les dangers perçus par les enfants, par les parents et par le corps enseignant, les spécialistes de la mobilité proposent un éventail de solutions sur mesure. Parmi elles, on préconise souvent de limiter le trafic devant les établissements scolaires. Cela permet d'encourager la mobilité piétonne en donnant envie aux enfants et confiance aux parents.

Une pause dans la circulation

Provoquer un changement des infrastructures routières en ville – fermer une route aux voitures, limiter la vitesse de circulation, instaurer un sens unique – relève souvent d'un processus fastidieux. Mais la mobilité connaît parfois aussi des solutions créatives, comme l'illustre le concept de «rues scolaires». Il permet de fermer ponctuellement à la circulation les axes situés aux abords des écoles. Durant ce temps, ces portions de rues exemptes de trafic gagnent en sécurité, mais également en convivialité.

Pour un chemin de l'école plus sûr

L'ATE s'engage pour davantage de sécurité sur le chemin de l'école. Pour en savoir plus sur les Plans de mobilité scolaire et sur les rues scolaires, rendez-vous sur www.mobilitescolaire.ch.

Le concept né à Bruxelles il y a une dizaine d'années s'est propagé en Europe et depuis peu également en Suisse, à Fribourg. En 2017, la direction des écoles a mandaté le Bureau romand de l'ATE pour réaliser un plan de mobilité scolaire aux alentours de l'école de la Vignettaz. Parmi les mesures préconisées, le diagnostic a débouché sur la proposition d'aménager une rue scolaire.

L'été dernier, une borne rétractable a été installée pour fermer la route au trafic durant les horaires d'école. Mais pas seulement: «Nous avons défini des plages horaires assez larges afin que la fermeture de la route permette également de réduire le trafic de transit sur cet axe, notamment aux heures de pointe», explique Julien Thirion, chef de projet au service de la mobilité de la ville de Fribourg. La rue est ainsi fermée les jours de semaine entre 6h30 et 8h30, entre 11h30 et 14h et entre 15h30 et 19h.

D'une pierre trois coups

Les effets positifs se sont tout de suite fait ressentir, notamment sur la qualité de vie des habitant-es du quartier. «Par effet ricochet, la fermeture de la route à des moments clés de la journée permet de réduire le trafic de transit, de lutter contre le phénomène des parents-taxis et de limiter les nuisances sonores», commente Julien Thirion.

Cet aménagement est le fruit de la collaboration entre la direction des écoles, le service de la mobilité de la ville de Fribourg et l'ATE. La population a également été intégrée au processus par le biais d'une démarche participative, ce qui a permis de constater que la proposition était largement plébiscitée.

Quelques mois après la mise en place de la borne rétractable, le bilan est positif et la sécurité s'est accrue aux abords de l'école de la Vignettaz – grâce également à d'autres adaptations telles que le remplacement de places de stationnement par des surfaces perméables et arborisées. Comme souvent en matière de mobilité, c'est la combinaison de mesures qui permet d'obtenir le meilleur résultat. ■

Quand Globi trouve un téléphone

Chemin de l'école Pour son 10^e anniversaire, la campagne «walk to school» avait offert une leçon de dessin avec le dessinateur de Globi, le célèbre perroquet au pantalon à damier. Un événement qui a beaucoup plu aux enfants – et au président de l'ATE.

Par Nadja Mühlemann

Un peu partout sur les bancs des élèves de 6^e de Mollis (GL) trônent des BD, des dessins et des cassettes de Globi. Toute la classe se réjouit du programme de ce lundi après-midi: une leçon de dessin spéciale Globi! Une élève, un peu gênée, nous montre un de ses portraits du perroquet Globi: «Je l'avais dessiné quand j'étais en classe de 2^e!» Plus loin, sur une table, des cassettes et une édition de 1941 de «Globi au cirque» ne passent pas inaperçues. «J'ai plein de livres de Globi à la maison, mais mes parents ne voulaient pas que je les prenne tous», explique fièrement son jeune propriétaire.

La prolifération de ces ouvrages s'explique par la visite prévue ce jour-là de l'illustrateur de Globi, Samuel Glättli. Cette classe de Mollis a gagné une leçon de dessin sous sa conduite, dans le cadre du 10^e anniversaire des semaines d'action «walk to school». Il montre aux élèves la construction pas à pas du personnage de Globi. Les enfants appliquent studieusement les consignes, tout en évaluant leur propre travail avec humour. «Mince, il n'y a plus de place sur la page pour les jambes!», s'exclame un élève avant d'aller chercher une deuxième feuille pour terminer son dessin.

Coucher les idées sur le papier

Mais que serait Globi sans ses aventures? C'est pourquoi Samuel Glättli et la classe se lancent dans la rédaction d'un scénario. L'illustrateur demande alors aux élèves de proposer un début d'histoire. «Globi trouve un téléphone abandonné!», lance un enfant. «Bon, d'accord, et qu'est-ce qu'il en fait?», répond le dessinateur. Les propositions fusent: «Il l'apporte au bureau des objets trouvés!», «Il demande à des gens dans la rue ce qu'il doit en faire!», et encore «Il l'amène à la police!». L'artiste s'applique à regrouper les idées et décide que Globi apportera le téléphone au bureau des objets trouvés, où il sera reçu par un policier.



Création du scénario, dessins et dédicaces de leurs livres: les élèves de Mollis se souviendront de la journée passée avec Samuel Glättli, dessinateur de Globi.

Deux heures plus tard, les cases de la BD se sont remplies et une histoire passionnante a pris forme.

Pendant que les artistes en herbe peaufinent leurs œuvres, Samuel Glättli dédicace la collection d'ouvrages et de dessins amenés par les élèves. Un garçon tend son livre au dessinateur pour une dédicace (une esquisse de Globi) et le remercie pour l'activité. Le président de l'ATE, Ruedi Blumer, avait lui aussi fait le déplacement: «Les semaines d'action «walk to school» sont à la fois un événement social et une bonne occasion d'acquérir une précieuse expérience face à la circulation routière, tout en développant une conscience écologique. Je suis particulièrement touché par le fait que

c'est une classe du collège dans lequel j'ai moi-même enseigné qui a gagné cette leçon de dessin avec l'illustrateur de Globi. Ces élèves ont montré beaucoup d'enthousiasme et de talent.» ■

Nadja Mühlemann est responsable de projets à l'ATE. Présente au cours de dessin spécial Globi, elle a toutefois renoncé à illustrer elle-même son reportage.

Semaines d'action 2022

Inscrivez dès maintenant votre classe d'école aux semaines «walk to school» 2022: www.walktoschool.ch





1	16611	Morten M's Bike Jacket	199.00	10	16603	Bike Shorts Danube Lady	109.00	19	9853	Back-Roller Plus QL2.1	198.00
2	16610	Kjell W's Hooded Coat	219.00	11	15439	Schöffel Moldavia Pants	99.00	20	15871	Vaude Luminum Jacket II Lady	179.00
3	15382	uvex quatro cc	179.00	12	15873	Vaude Luminum Jacket II	179.00	21	15874	Vaude Luminum Pants II	139.00
4	15379	uvex i-vo cc MIPS	139.00	13	17680	Bike & Walk GTX (Boa)	249.90	22	15872	Vaude Luminum Pants II Lady	139.00
5	15763	Giro Caden	119.00	14	17679	Bike & Walk Lady GTX (Boa)	249.90	23	13589	Luminum Bike Gaiter	39.90
6	13929	Mitro UE-1	179.00	15	14291	Klean Kanteen Food Box	49.90				
7	16602	Bike Shirt Montalcino	99.00	16	13888	Packing Cubes pour poches	59.00				
8	16604	Bike Shirt Montalcino Lady	99.00	17	17405	Saddle-Bag Two HV	109.00				
9	16601	Bike Shorts Danube	109.00	18	17403	Sac à dos Vario PS	229.00				



Œuvrer à une meilleure infrastructure

Vélo Le vélo connaît un nouvel essor. Malheureusement, l'urbanisme du siècle passé a rendu l'usage du deux-roues inutilement compliqué et même dangereux. Le site bikeable.ch propose une collection d'emplacements dangereux, méritant d'être corrigés d'urgence.

Par Selim Egloff

Alors que dans les années 1950, le réseau routier urbain avait été unilatéralement adapté à la circulation des véhicules à moteur, la mobilité cycliste vit un renouveau dans bien des villes. Malgré cela, l'infrastructure existante, tout comme les projets d'urbanisme, restent focalisés sur l'automobile.

Un commentaire se fait souvent entendre chez les cyclistes – parfois aussi à propos de nouveaux tronçons de rue: «Les personnes qui ont conçu cette infrastructure ne roulent certainement jamais à vélo!». Souvent, il s'agit de petits détails (seuils dangereux, absence de sas vélo ou signalisation lacunaire) qui compliquent la vie, mais qui peuvent aussi dissuader de se déplacer à vélo.

Une riche collection

Depuis cette année, l'ATE travaille en étroite collaboration avec le portail internet bikeable.ch. Cette plateforme rassemble les bons et mauvais exemples d'infrastructure

Cette plateforme rassemble les bons et mauvais exemples d'infrastructure vélo de la Suisse entière.

ture vélo de la Suisse entière. «Le but est de souligner le positif et de dénoncer le négatif», explique son créateur Hannes Heller. Le site est ouvert au public et chacun peut y ajouter un emplacement digne d'intérêt, via une application gratuite ou dans

Cyclistes: participez!

Faites vivre le site bikeable.ch en y créant votre profil en ligne ou en téléchargeant l'application! Vous contribuerez ainsi à améliorer l'infrastructure cycliste de votre région.

ATE
actif!



Une bonne infrastructure cyclable nécessite le travail conjoint de toutes les personnes concernées. Bikeable.ch met en relation les cyclistes avec les autorités, les organisations comme l'ATE et les responsables de la planification des infrastructures.

le navigateur web, accompagné d'une photo et d'un commentaire. Il sera alors visualisé sur la carte. La collection des bons et mauvais exemples de bikeable.ch est déjà bien étoffée.

Interpeler les urbanistes

Outre la constitution d'une collection d'exemples, la plateforme bikeable.ch permet également un dialogue direct entre les cyclistes et les responsables de l'urbanisme. Pour Diane Tiedemann, du Service de l'urbanisme d'Ecublens, cet accès direct à l'opinion des cyclistes est l'atout principal de bikeable.ch. La commune de l'Ouest lausannois, qui accueille les campus de l'EPFL et de l'Université de Lausanne, collabore activement avec bikeable.ch depuis l'année dernière. Ce dialogue constructif a déjà permis d'effectuer diverses corrections au niveau du marquage ou de barrières de sécurité mal conçues.

Kathrin Hager de l'Office des travaux publics de la ville de Zurich apprécie également l'échange direct d'opinions via bikeable.ch. Même si nombre de ces emplacements problématiques sont déjà connus des responsables de l'administration, la plateforme offre la possibilité de répertorier ces points faibles et d'en avoir une vue d'ensemble. «Nous avons reçu beaucoup de remarques utiles et effectué plusieurs corrections, notamment au niveau des places de stationnement vélo, des marquages lacunaires ou encore de la signalisation. De même, nous avons mis en application les vœux exprimés par les cyclistes concernant le déblayage de la neige», précise Kathrin Hager. ■

Selim Egloff est responsable de projet à l'ATE Suisse. Il se déplace souvent à vélo et s'étonne parfois aussi des solutions choisies par les urbanistes.

«L'oreille ne dort jamais»

Bruit Martin Rööslé est professeur à l'Institut tropical et de santé publique suisse et membre de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit. Dans cette interview, il explique le rôle important des «petites heures du matin» et l'urgence d'adapter les valeurs limites légales pour le bruit.

Propos recueillis par Yves Chatton

Martin Rööslé, qu'est-ce que le bruit?

Tout son indésirable peut être qualifié de bruit. Mais la notion d'indésirable est déjà un jugement de valeur: pour les fans de grosses cylindrées, un moteur produit un son merveilleux, pour d'autres, c'est du bruit.

Le volume sonore est-il déterminant?

Le volume est un aspect important, mais d'autres facteurs influencent le caractère dérangeant d'un son. Ai-je moi-même la source sonore sous contrôle? Le bruit est-il inatten-

lume sonore. Dès lors, toute réduction de bruit, également en-dessous de la valeur limite, est bénéfique pour la santé.

De quelles sortes d'atteintes à la santé est-il question?

Les effets sur le système cardio-vasculaire sont les plus étudiés, mais les risques de diabète et d'obésité s'avèrent également non négligeables. Cela peut sembler surprenant à première vue, mais il faut savoir que le bruit est un facteur de stress, lequel entraîne une

On devrait logiquement s'y attendre. Nos études donnent cependant une image nuancée. Curieusement, les effets du bruit trafic routier sur les affections cardio-vasculaires sont bien plus prononcés que ceux du bruit du trafic aérien. Autrement dit, l'inverse du ressenti subjectif. Une explication pourrait être que l'interdiction partielle de voler la nuit en Suisse en réduit les effets. Par contre, sur le diabète et la qualité de vie, les effets du bruit des avions sont plus marqués que ceux du bruit de la route. Le rôle du bruit diurne est peut-être déterminant. Autre effet constaté: les pics de bruit peuvent provoquer une mort subite. Un énervement extrême peut déclencher une crise cardiaque et le bruit d'un avion peut avoir un effet comparable.

«Curieusement, les effets du bruit trafic routier sur les affections cardio-vasculaires sont bien plus prononcés que ceux du bruit du trafic aérien. Autrement dit, l'inverse du ressenti subjectif.»

du? Ce dernier aspect peut expliquer pourquoi le bruit des avions dérange bien plus, à volume équivalent, que le bruit de la route ou du rail. Selon une autre hypothèse, le fait que le bruit vienne d'en haut le rend plus menaçant. En outre, un bruit porteur d'informations, comme une voix dont on distingue les paroles, dérange davantage qu'un bruit non identifiable.

Selon l'Office fédéral de l'environnement, en Suisse, 1,1 million de personnes sont exposées le jour au bruit nuisible ou incommode du trafic routier et 1 million la nuit. Quels critères déterminent son caractère nuisible ou incommode?

Ces chiffres se réfèrent à la valeur limite d'immission: ils indiquent le nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit dépassant cette valeur. Mais déjà à des niveaux plus faibles, très nombreux sont les gens qui se sentent incommodes ou qui en sont atteints dans leur santé. De nouvelles études montrent qu'il n'existe pas vraiment de seuil de bruit nuisible à la santé et que le risque sanitaire augmente constamment avec le vo-

hausse du rythme cardiaque et de la tension artérielle, afin de libérer de l'énergie pour fuir ou se battre. Si cet état se prolonge durablement, il peut provoquer du diabète. Le bruit permanent affecte la qualité de vie et est un facteur de dépression nerveuse. Par contre, la perception subjective du bruit est indépendante de l'évolution de l'état de santé.

Autrement dit, le bruit rend malade même si on ne le trouve pas dérangeant?

Beaucoup pensent qu'on peut s'habituer au bruit. Ce n'est pas tout à fait vrai. Si l'on dort dans un lieu inhabituel, on est fréquemment réveillé par des bruits inconnus. C'est bien: notre système d'alarme fonctionne! Si l'on séjourne plus longtemps à cet endroit, on cesse de se réveiller la nuit. Mais l'acclimatation est trompeuse: en mesurant l'activité des ondes cérébrales et le pouls, on constate que rien n'a changé. L'oreille ne dort jamais.

Les effets des pics de bruit des avions sont-ils plus prononcés que les effets du bruit plutôt régulier du trafic routier?

Revenons à nos valeurs limites. Comment sont-elles fixées?

Les valeurs limites actuelles en vigueur en Suisse datent des années 80. On déterminait à partir de quel volume sonore une partie substantielle de la population se sentait incommode. À l'époque, on ne disposait pratiquement d'aucune étude sur la santé. Il y a quatre ans, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a étudié systématiquement les effets du bruit et a évalué la limite des risques acceptables pour diverses affections. Par exemple, le risque d'affection cardiaque due au bruit ne devrait pas augmenter de plus de 5%. Cela se traduit, pour le bruit du trafic routier, par un volume sonore moyen pondéré sur 24 heures de 53 décibels (dB), ce qui donne une valeur de 51 dB le jour et de 45 dB la nuit. Pour le bruit des avions, la valeur de référence de l'OMS est plus basse en raison de l'effet très incommode, soit de 40 dB la nuit et de 43 dB le jour.

Les valeurs limites varient-elles d'un endroit à un autre?

En Suisse, on définit quatre types de zones selon le degré de sensibilité au bruit. Ainsi,

la zone 1 est typiquement une zone de détente et dès lors très sensible au bruit. La zone 2 est exclusivement résidentielle, alors que la zone 3 est une zone mixte. Ces deux zones sont nettement majoritaires. La zone 4 concerne les zones industrielles. En zone 3, la valeur limite du bruit routier est fixée à 65 dB le jour et à 55 dB la nuit. En zone 2, ces valeurs sont inférieures de 5 dB, mais encore nettement plus hautes que ce que recommande l’OMS.

Vous êtes membre de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit. En décembre 2021, cette commission interdisciplinaire a publié un rapport dans lequel elle recommande d’abaisser les valeurs admises du bruit de la route, du rail et des avions. Concrètement, il ne s’agit que de quelques décibels, ça ne fait pas grande différence.

Ça peut sembler peu, mais en termes de perception, une différence de 3 dB en moins équivaut à réduire de moitié le trafic routier. Et n’oublions pas que si le bruit est réduit de 3 dB à proximité de la route, il l’est également loin de la route. Le principe s’applique également aux avions: réduire de moitié le nombre d’avions ou les faire voler à une distance double diminue aussi le bruit de 3 dB.

Pour le bruit des avions, vous recommandez même une réduction de 6 dB – autrement dit, diviser une fois encore le bruit par deux?

Oui, ou favoriser des avions moins bruyants. Autre nouveauté: nous proposons également de prolonger d’une heure le matin l’application de la valeur limite nocturne. Une personne qui se réveille au milieu de la nuit pourra se rendormir en raison de la fatigue. Mais si elle se réveille au petit matin, elle aura davantage de peine à se rendormir. C’est pourquoi ces heures-là sont particulièrement critiques.

La troisième recommandation du rapport est d’appliquer la même valeur limite pour les zones résidentielles que pour les zones mixtes d’habitat et d’artisanat. Pourquoi?

C’est une question d’équité. Nous estimons que toutes les zones d’habitation méritent la même protection.

Quelles sont les autres recommandations importantes du rapport?

Jusqu’ici, les directives stipulaient que le bruit devait être mesuré au milieu de la fenêtre ouverte. Des petits malins ont supprimé



Le spécialiste du bruit Martin Rössli se déplace volontiers – silencieusement – à vélo.

mé des fenêtres pour ne pas devoir respecter les valeurs limites. Désormais, la valeur limite devra être respectée à l’endroit du bâtiment où le bruit est le plus fort.

Les recommandations de la Commission s’adressent au Conseil fédéral. À votre avis, quelle devrait être sa réaction?

Il est important que le Conseil fédéral prenne le taureau par les cornes. Dans un domaine où tant de choses ont changé en 30 ou 40 ans, il est normal de remettre l’ouvrage sur le métier.

Quel sera le plus grand défi ans la mise en œuvre des mesures préconisées?

Il faut une solution qui permette à long terme de protéger la population contre le bruit, et ce, valablement et sans une tonne d’exemptions absurdes. Il est surtout important d’agir à la source: des voitures légères et des pneus silencieux font déjà la différence. La technologie existe, mais les incitations manquent. Dans les villes et les villages, les limitations de vitesse sont un moyen efficace. Ces trois mesures permettent de réduire le bruit de la route de 10 dB – c’est nettement mieux que l’abaissement des valeurs limites demandé.

Quelles sont les mesures concrètes applicables aux transports aériens?

Dans ce domaine, il est surtout important, aussi pour d’autres raisons, de réduire le volume du trafic. Et pour le trafic restant, il faut optimiser les taux d’occupation des sièges. La perspective des solutions techniques est limitée: les avions sont déjà devenus beaucoup moins bruyants qu’avant.

Et que peut-on faire contre le bruit nuisible des chemins de fer?

De grands progrès ont été réalisés: la modernisation des freins des trains de marchandises a eu de remarquables effets. Ici, agir à la source est plutôt difficile. Mais comme les voies de chemin de fer sont des corridors ininterrompus, l’installation de palissades anti-bruit n’est pas un problème. En revanche, sur la route, elles doivent être un instrument de dernier recours, puisqu’elles rendent l’espace peu attractif. Mais le plus grand potentiel pour agir à la source se situe au niveau du bruit du trafic routier. C’est assurément le problème numéro un. ■

Yves Chatton est responsable de projets à l’ATE Suisse et secrétaire général de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR).



Alle Bilder: VCS

Grosse déception: le Conseil national s'est prononcé contre l'**initiative pour les glaciers**, qui définit des bases pour atteindre l'objectif zéro émission nette de l'Accord de Paris sur le climat. La Suisse doit sortir des énergies fossiles d'ici 2050, c'est l'unique moyen de réduire les dommages dus au réchauffement climatique. Désormais, nous demandons l'élaboration d'un contre-projet indirect satisfaisant.

Par Viviane Barben

Des actions sur le terrain

Protection du climat Lors de la session de printemps, l'ATE s'est engagée dans la rue: le 2 mars, elle donnait un signal en faveur de l'initiative pour les glaciers devant le Palais fédéral. Le 18 mars, elle fêtait l'adoption de la loi sur les voies cyclables en paradant à vélo sur la Place fédérale.



Nous attendions ce moment depuis longtemps: **la loi fédérale vélo** va enfin être concrétisée. Elle avait été plébiscitée par une grande majorité du peuple et des cantons en 2018. L'ATE avait participé au lancement de l'initiative dans laquelle la loi trouve son origine. Un réseau sûr et cohérent de pistes cyclables doit être planifié dans un délai de cinq ans et réalisé dans un délai supplémentaire de 15 ans.



Viviane Barben est stagiaire à l'ATE. Elle s'intéresse aux questions climatiques et s'engage activement pour un avenir durable.

ANNONCE



Grandhotel Giessbach
BRIENZ



www.giessbach.ch
 +41 33 952 25 25
grandhotel@giessbach.ch

Construire davantage de routes ne résout jamais le problème de trafic.



© Adobe Stock/Yu Lan

Les solutions d'hier créent les problèmes de demain

jeuneate Cette décennie est cruciale pour freiner le réchauffement climatique. Contre toute logique environnementale, le Conseil fédéral projette pourtant d'aménager cinq routes nationales.

Par Lea Schmutz

Dans son récent rapport d'évaluation, le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) conclut que nos actions durant cette décennie détermineront l'ampleur de la progression du réchauffement climatique à moyen et long terme. Sans changement significatif, nous manquerons l'objectif de 1,5 degré, les dégâts seront irréparables et ce sont les générations futures qui en subiront les conséquences.

Quatre milliards pour des routes

Malgré l'urgence climatique, le Conseil fédéral propose d'inclure cinq projets d'extension de routes nationales dans l'étape

Les jeunes seront bien plus touchés par la crise climatique que les générations précédentes.

d'aménagement 2023 et demande au Parlement d'approuver un crédit d'engagement de près de quatre milliards pour leur exécution. Les projets atteindront le stade de la réalisation dans quatre ans et devraient être achevés vers la fin des années 2020.

L'Office fédéral des routes justifie la construction par un souhait de désengorgement des tronçons concernés grâce à une augmentation ciblée des capacités. Il argumente en outre que ces extensions permettront d'éviter que le trafic n'emprunte le réseau routier secondaire en cas d'embouteillage et ne traverse des quartiers d'habitations.

Contraire aux objectifs climatiques

En tenant compte des objectifs climatiques et de la nécessité de réduire drastiquement nos émissions, ne serait-il pas plus judicieux de restreindre les capacités? Miser sur l'électrification des véhicules et le progrès technique tout en augmentant l'espace dédié à la circulation routière n'aura pas l'effet désiré. Ces extensions encouragent le recours à la voiture, alors qu'il s'agit du moyen de transport contribuant le plus au réchauffement climatique en Suisse.

Davantage de capacités désengorgeront peut-être les routes à court terme, mais généreront plus de trafic à moyen et long terme car une offre améliorée de connexions ra-

pides crée une augmentation de la demande. Pour freiner le réchauffement climatique, nous devons au contraire réduire la circulation sans tarder.

Les jeunes paieront le prix

Ce sont nous, les jeunes, qui subirons les conséquences des décisions actuelles, malheureusement prises trop souvent dans l'esprit du dernier millénaire. Nous serons bien plus touchés par la crise climatique que ne l'étaient les générations précédentes.

C'est pourquoi, les JeuneATE revendiquent le démantèlement plutôt que l'extension de routes existantes. Dans la planification de la mobilité, l'accent doit être mis sur les transports publics et sur la mobilité douce. Investis dans ce sens, ces quatre milliards de francs auront un effet durable à l'avenir. ■

Lea Schmutz étudie la climatologie et s'engage au sein de la JeuneATE.



Envie de vous engager? Besoin de plus d'infos? www.jeune-ate.ch

Traverser la Suisse en électrique

Participez au «Butterfly Wave 2022»

Le «Butterfly Wave 2022» accompagnera le «Solar Butterfly» dans sa quête de solutions pour le climat. Les participant-es auront une occasion unique de découvrir des entreprises avant-gardistes et de rencontrer des personnalités d'exception du monde de l'industrie, de la politique et de la mobilité électrique.

Toutes les personnes détentrices d'un véhicule à motorisation électrique peuvent y participer. Celles qui n'en ont pas peuvent tout de même s'y joindre:

- Avec un véhicule mis à la disposition exclusive des membres de l'ATE (attention: leur nombre est limité – indiquer dans l'inscription, sous communication, «Membre ATE, désire un véhicule gratuit»).
- Avec un véhicule de location – nous aidons volontiers dans leur démarche les personnes intéressées. S'inscrire sur www.wavetrophy.com en indiquant vouloir louer une voiture électrique.
- Comme passager ou passagère – les personnes intéressées peuvent s'inscrire sur www.wavetrophy.com.

La durée minimale de participation est fixée à 4 jours (3 nuits). En vous inscrivant, vous pouvez indiquer quand vous désirez vous joindre au mouvement. La finance d'inscription couvre l'hébergement, les repas et les visites. Davantage de détails et inscription sur www.wavetrophy.com



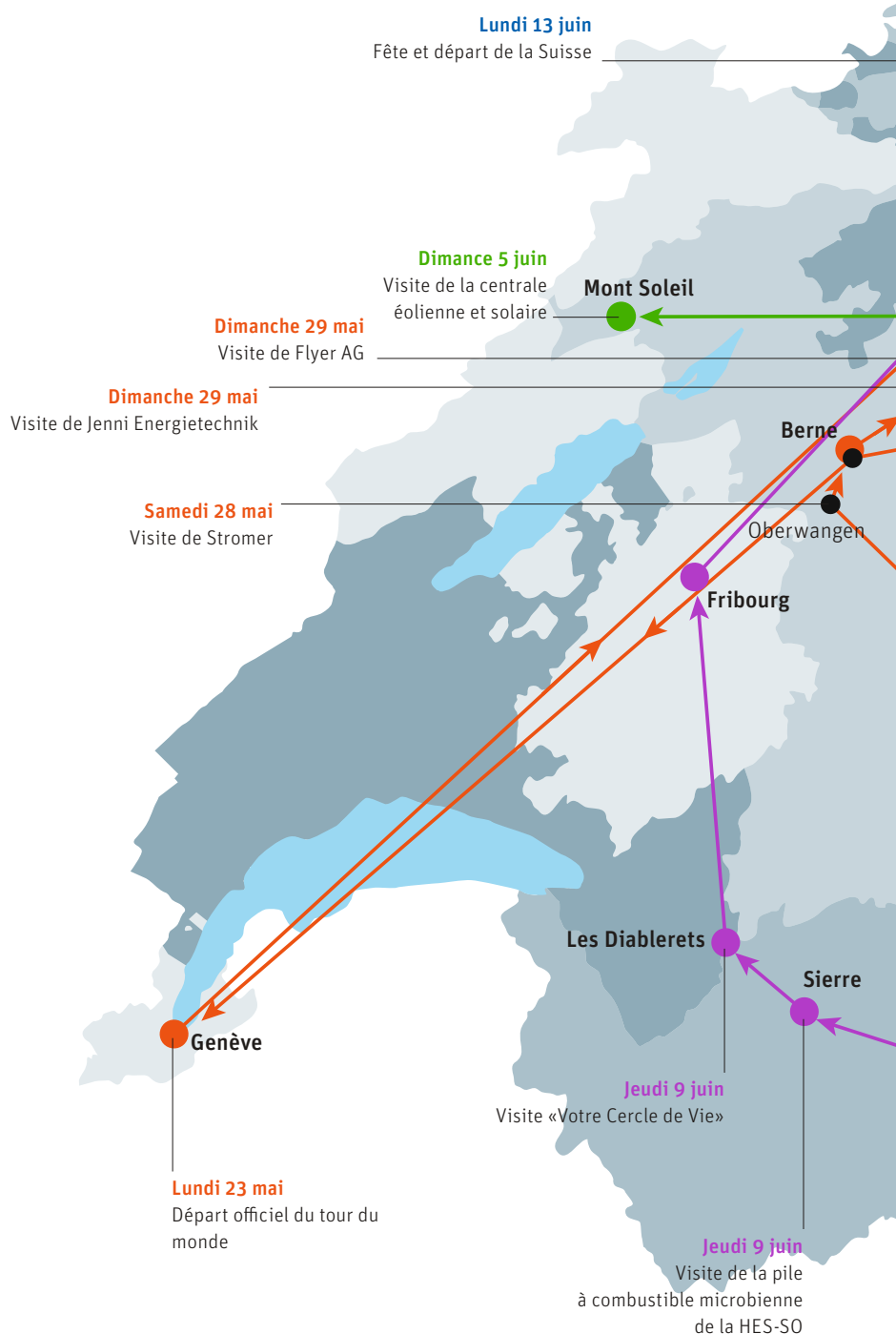
Le «Solar Butterfly» entame son tour du monde le 23 mai à Genève.

Participez au «Butterfly E-bike Tour»

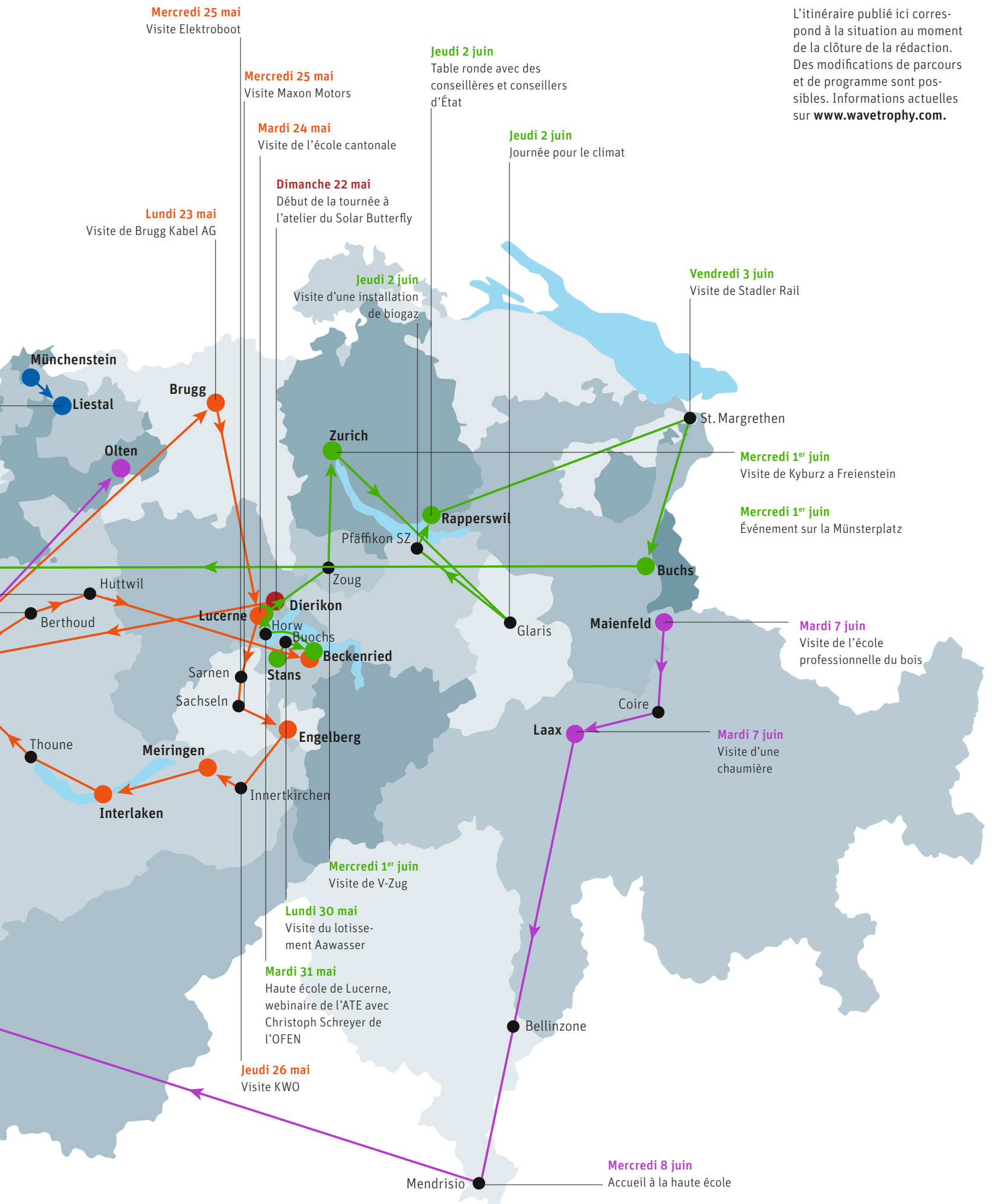
Le «Butterfly E-bike Tour» aura lieu du 26 au 29 mai 2022. Ce tour passera par les trois principaux constructeurs de vélos électriques de Suisse. Les membres de l'ATE peuvent participer à une seule des quatre journées, mais la carte journalière ne donne pas droit à un e-bike. Toutes les infos sur www.wavetrophy.com/e-bike-tour-2022

Inscriptions: jusqu'au 10 mai 2022 par courriel à sidonia.gartelmann@solarbutterfly.org en indiquant: le nom des participant-es, si un e-bike est souhaité ou non (pour quatre jours), le type d'hébergement souhaité, le numéro de membre ATE.

Électromobilité Le «Butterfly Wave 2022» partira de Genève le 23 mai. Il accompagnera dans toute la Suisse le «Solar Butterfly», la petite maison sur roues du pionnier de l'énergie solaire Louis Palmer. Le week-end de l'Ascension, un tour en e-bike complétera le tableau.



L'itinéraire publié ici correspond à la situation au moment de la clôture de la rédaction. Des modifications de parcours et de programme sont possibles. Informations actuelles sur www.wavetrophy.com.





Par la fenêtre de son bureau, Benedikt Weibel a toujours un œil sur l'autoroute et sur sa fréquentation.

«En ville, le vélo est souvent le meilleur choix possible»

Politique environnementale «Nous devrions prendre des décisions bien pensées en tenant compte de l'empreinte écologique», lance Benedikt Weibel. L'ancien Directeur général des CFF et auteur du livre «Wir Mobilitätsmenschen» explique ce qui peut y contribuer et ce qu'il reproche aux trains de nuit classiques.

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Benedikt Weibel, pour cette interview, je me suis déplacée à vélo de Berne jusqu'à votre domicile de Gümligen en banlieue bernoise. Que dites-vous de ce mode de transport?

C'est le meilleur – mais aussi le plus rapide.

Aurais-je eu une alternative?

Il y a un arrêt de tram près de ma maison. C'est une question que je me pose constamment: récemment, j'ai recherché sur Google Maps toutes les variantes possibles pour me rendre à la clinique Sonnenhof. Avec les transports publics, cela prend une demi-heure. En voiture, 13 minutes – mais je dois

encore trouver une place de parc. À pied, il faut également compter 30 minutes et à vélo 10 minutes seulement. En ville, le vélo est le meilleur choix possible – aussi parce qu'avec le temps, on connaît bien les itinéraires.

En principe, ce n'est pas compliqué de choisir le meilleur moyen de transport: il doit être efficace et écologique – ce qui est facilement démontrable.

La mobilité piétonne est mieux encore que le vélo: elle est moins gourmande en surfaces. Je me fixe depuis longtemps comme objectif de faire 10 000 pas par jour, soit 6 à 7 kilomètres, ce qui est tout à fait faisable.

Il est stupéfiant de constater que 50% des trajets en voiture ne dépassent pas 10 kilomètres. Pourtant, rien ne serait plus simple que de les remplacer par le vélo ou la marche à pied et réduire ainsi rapidement nos émissions de CO₂.

La voiture est bien davantage qu'un simple moyen de transport. C'est un cocon mobile, chaud et confortable, qui est toujours disponible et abordable... Il faut être très altruiste pour y renoncer.

Je ne dis pas qu'on doit renoncer à la voiture, mais qu'il faut choisir le mode de transport le plus pertinent. Nous devrions prendre des

décisions bien pensées en tenant compte de l’empreinte écologique, afin de nous sortir de notre petit confort irresponsable.

C’est aussi une question de place. Devons-nous repenser l’utilisation de l’espace en ville?

L’évolution des transports se manifeste davantage dans les villes. Elles se sont façonnées, d’abord par l’arrivée du chemin de fer. Après la Seconde Guerre mondiale, la ville conçue pour la voiture est devenue un modèle idéal. En parallèle, une séparation des fonctions s’est instaurée: des zones pour le travail, l’habitat et l’industrie et l’artisanat. Actuellement, on parle de ville compacte ou de ville à courtes distances – un concept qui permet de réduire fortement le trafic pendulaire.

L’espace disponible pour les transports est limité en milieu urbain, c’est une évidence. Il faut utiliser les moyens de transports en fonction de leurs atouts. Dans l’étroitesse du paysage urbain, une voiture de deux tonnes transportant une seule personne et nécessitant autant d’espace de stationnement est une aberration et son. En ville, il faut en priorité dédier les surfaces de transport aux transports publics de proximité, au vélo et à la mobilité piétonne.

On parle parfois de la «Suisse de l’essence». Dans le débat sur la voiture, le fossé ville-campagne est marqué. Les gens de la campagne n’ont-ils pas d’autre choix que de miser sur la voiture?

Pourquoi en est-on arrivé à une «Suisse de l’essence»? Parce que le terrain à bâtir y est bon marché. Les gens achètent du terrain, y construisent une maison et ont une voiture, puis une deuxième. Et le jour où les enfants doivent aller à l’école, ils exigent des transports publics.

Dans les régions à faible densité de population, la voiture est indispensable. Je suis toutefois d’avis que là aussi les transports publics sont nécessaires à titre de service public, même si cela doit coûter quelque chose à la société. Par rapport aux coûts totaux des transports publics, la différence n’est pas grande.

Pour en revenir à la voiture, on constate que la campagne n’est pas épargnée par les petits trajets en voiture.

C’est tout à fait juste. J’ai lu récemment qu’il y a en ville, en moyenne, un médecin tous les 660 mètres. À la campagne, cette moyenne passe à 2,6 kilomètres, ce qui justifierait l’utilisation de la voiture. Mais c’est une bien

mauvaise réflexion. Si je parcours à pied ces 2,6 kilomètres dans un sens et dans l’autre, je n’ai pas encore fait mes 10 000 pas quotidiens. Il est urgent de remplacer tous ces petits trajets – en ville comme à la campagne – par des déplacements à pied ou à vélo. Depuis que l’assistance électrique existe, le rayon d’action du vélo s’est agrandi et la topographie n’est plus une excuse.

Comment faire pour en persuader les gens?

La règle des 10 000 pas est pour moi le meilleur argument. Il est démontré qu’elle est un plus pour la santé et qu’elle est simple à mettre en œuvre. En l’appliquant rigoureusement, on peut même économiser sur ses primes d’assurance. Une communication simple permet d’obtenir des résultats remarquables. Tôt ou tard, nous devons repenser le financement du réseau routier qui passe actuellement par les taxes sur les carburants fossiles. Mais comme les voitures deviennent de véritables ordinateurs mobiles, il serait techniquement possible de taxer plus fortement les trajets courts.

Il est connu qu’on s’achète une voiture dans un but précis et qu’on continue, par pure commodité, à s’en servir pour d’autres usages.

Exactement. Il est nécessaire de renoncer à cette commodité. L’aspect santé est probable-

«Nous devrions prendre des décisions bien pensées en tenant compte de l’empreinte écologique, afin de nous sortir de notre petit confort irresponsable.»

ment l’argument le plus efficace. Pour notre société vieillissante, il est vital de se maintenir constamment en mouvement.

Quel rôle les chemins de fer sont-ils appelés à jouer à l’avenir?

Le train est le moyen de transport de prédilection entre les centres urbains et pour le trafic d’agglomération. Il a d’énormes avantages. Personne ne prend la voiture pour aller de Berne à Zurich. Avant la pandémie, ce sont les trains bondés qui nous préoccupaient. Notre système est très performant, mais nous devons nous attaquer aux heures de pointe. Quel est le taux d’occupation d’une autoroute un jeudi après-midi? 30% à peine. Le matin, le trafic est engorgé pendant deux heures et demie environ, ce qui allonge un peu le temps de parcours.

Ce n’est encore pas une raison pour agrandir une autoroute. Je suis d’avis qu’il faut remettre en question tous les projets d’extension de la route et du rail.

Jetons un coup d’œil du côté des voyages longue distance: qu’est-ce qu’il manque au rail pour qu’il s’impose face à l’avion?

Des études menées à Zurich ont montré que moins d’un tiers des déplacements en train concernent le trafic régional, deux tiers le trafic national et 1 à 2% seulement le trafic transfrontalier. C’est un problème. Pour deux villes d’un million d’âmes chacune, distantes de 200 kilomètres, un système de transport à grande vitesse se justifie. C’est moins le cas si une frontière les sépare. Tout voyage en train inférieur à cinq heures est plus profitable que l’avion, et c’est sans parler du confort. Je trouve qu’un voyage Berne – Francfort en ICE est très agréable et je me rends aussi de temps à autre à Vienne en train de jour.

Vous ne cachez pas que vous n’êtes pas un adepte du concept des trains de nuit. Que lui reprochez-vous?

Le train de nuit classique a vécu. Il transporte trop peu de personnes à la fois et reste inutilisé toute la journée. Mon avis à ce sujet m’a valu bien des commentaires critiques de la part des milieux des chemins de fer, mais j’ai cependant été contacté par un construc-

teur allemand de matériel roulant qui a soumis un appel d’offres du Ministère autrichien des transports pour un train de nuit à plus grande capacité et pouvant aussi être utilisé durant la journée. D’un point de vue écologique, un compartiment individuel avec douche et WC est discutable. Je trouverais plus judicieux d’affecter l’argent des subventions à des campagnes de sensibilisation, par exemple pour réduire les trajets courts en voiture. ■

La plateforme remplace

Depuis les années 80, l'ATE publie l'évaluation environnementale des voitures et, depuis plus récemment, des utilitaires. Les éditions imprimées de l'Écomobiliste sont désormais remplacées par la plateforme eco-auto.info. Dans ce dossier, vous en saurez plus sur l'histoire du succès de ce guide pour l'achat malin d'un véhicule. Vous apprendrez également pourquoi l'avenir automobile est électrique, quand il vaut la peine d'acheter son propre véhicule et ce qu'il en est des drôles de «visages» des voitures actuelles.

1990

La direction se dessine: les voitures deviennent certes plus sûres, mais aussi plus grandes et plus lourdes.



1965

La Coccinelle VW de l'époque: de la place pour quatre personnes, un «visage» sympathique et le tour est joué.



eco-auto.info

l'Écomobiliste

2020

Grande, agressive, plus féroce:

la tendance persistante des SUV doit être freinée d'urgence et la voiture du futur doit redevenir plus petite et plus légère.



L'ATE s'engage pour que le trafic ne soit pas seulement évité et transféré sur des alternatives, mais aussi amélioré – entre autres avec la plateforme eco-auto.info.

L'Écomobiliste devient eco-auto

La nouvelle plateforme eco-auto.info vise à faciliter le choix de véhicules peu nuisibles à l'environnement – et les différences sont grandes. Les voitures et les utilitaires resteront nécessaires longtemps encore. Par Anette Michel



Les informations que l'ATE publie aujourd'hui sur eco-auto.info étaient, dans les années 70, des secrets

bien gardés. Mais suite à une forte pression politique, la Confédération a consenti à publier les valeurs des gaz d'échappement et du bruit des voitures homologuées en Suisse. C'est à partir de là que l'ATE a édité son Écomobiliste. Au début, ces informations n'indiquaient que la pollution sonore, puis dès 1981, également la consommation et les gaz d'échappement. À partir de 1984, l'Écomobiliste est parue chaque année sous la forme d'un magazine dressant le palmarès des voitures les moins polluantes. Puis l'Écomobiliste utilitaires est venue la seconder.

Aujourd'hui encore, l'évaluation des véhicules à moteur thermique porte sur la consommation de carburant, ainsi que sur les émissions sonores et de polluants. D'un point de vue écologique, la voiture électrique est le choix le plus judicieux (davantage à ce sujet en pages 24 et 25). L'évaluation des modèles électriques porte sur la consommation d'énergie et le bruit, ainsi que sur l'écobilan des batteries. Ce sont les données d'homologation de l'Office fédéral des routes qui servent de base à l'évaluation.

Nouveau nom, nouveau look

Le partenariat avec ÉnergieSuisse et Topten a permis la modernisation de l'Écomobiliste. La nouvelle plateforme eco-auto.info remplace ainsi l'ancien site, mais également l'édition imprimée de l'Écomobiliste. La publication sur papier a cédé la place à une newsletter, conformément à des vœux maintes fois exprimés. Eco-auto.info est le seul organe d'information à proposer la notation des modèles de voitures en fonction des principaux critères écologiques – contrairement à l'étiquette énergie qui,

elle, ne porte que sur la consommation. Il est également le seul à souligner les différences entre les modèles électriques. Idem pour les utilitaires, puisqu'à l'exception des minibus, l'étiquette énergie n'existe pas pour cette catégorie de véhicules.

Utile pour les municipalités

Eco-auto.info est non seulement une importante source d'informations pour les particuliers, mais également pour les professionnel·les. L'administration de Wil (SG) se fie à eco-auto.info pour l'acquisition des véhicules communaux. «Il est difficile de s'y retrouver avec les véhicules à moteur à combustion. Je suis content de pouvoir m'appuyer sur eco-auto.info pour faire mon choix, explique Max Forster, responsable environnement. Nous détenons plusieurs dizaines de véhicules, dont des utilitaires, des voitures usuelles, des petits tracteurs pour l'hiver et l'entretien des parcs, ainsi que des camions poubelles, conjointement avec d'autres communes.»

L'ATE s'engage pour une réduction des transports nuisibles et un transfert du trafic motorisé vers des modes de transports écologiques, tels que le train ou le vélo. Cependant, nombre d'administrations publiques et d'entreprises ne peuvent pas se passer de voitures et d'utilitaires. C'est à elles, notamment, que s'adresse eco-auto.info, afin de leur permettre de faire le meilleur choix possible. Acheter un véhicule ne se fait pas à la légère, puisqu'il roulera 18 ans en moyenne en Suisse et souvent plusieurs années encore à l'étranger – une longue période durant laquelle il impactera plus ou moins l'environnement. À cet égard, les différences entre les modèles sont parfois énormes.

Anette Michel est Responsable de projet d'eco-auto.info de l'ATE Suisse.



www.eco-auto.info

La mobilité sera électrique

Par Martin Winder

Les coûts de production comme d'utilisation des voitures électriques ne cessent de baisser: l'avenir leur appartient. Mais il y a urgence, car si l'on veut atteindre nos objectifs climatiques, les transports devront pouvoir se passer d'essence et de diesel.

Les émissions de gaz à effet de serre doivent diminuer fortement. Si l'on suit la volonté du Conseil fédéral, nous atteindrons le zéro net en 2050. Mais en considération des connaissances actuelles sur le réchauffement climatique, c'est insuffisant. En effet, plus la concentration de gaz à effet de serre augmente dans l'atmosphère, plus les dégâts seront grands. Dès lors, l'abandon des énergies fossiles est déterminant. Des voitures, des utilitaires et des camions sillonneront nos routes longtemps encore. Ces véhicules ne pourront fonctionner à l'énergie renouvelable que si leur grande majorité est électrique.

La fin du moteur à combustion

La recherche se poursuit dans le domaine des carburants biologiques et synthétiques. Leur rôle sera cependant très limité, explique Daniel Sutter, directeur de l'institut de recherche Infras. Il a élaboré des scénarios sur l'émergence d'une mobilité sans énergie fossile pour le compte de l'ATE. Ces deux types de carburants ont d'importants désavantages: «Le potentiel de production des biocarburants écologiques est très restreint. Leur rôle

de substitution aux énergies fossiles est insignifiant. Quant aux synthétiques, ils sont trop chers et disponibles en trop petites quantités pour les voitures de tourisme», explique-t-il. Ils sont destinés aux transports pour lesquels une motorisation électrique n'est pas envisageable, tels que l'aviation et les transports maritimes.

«Sur l'ensemble de son cycle de vie, la voiture électrique produit nettement moins de gaz à effet de serre que la voiture usuelle. De même, ses coûts environ-

En Suisse, une voiture reste en effet en moyenne 18 ans en circulation.

Prix en baisse, meilleur recyclage

Grâce aux progrès techniques, les coûts de production des batteries des voitures électriques ne cessent de diminuer. De ce fait, on trouve déjà en Suisse des voitures électriques neuves pour moins de 20 000 francs. Et la tendance s'affirme: les prix des voitures électriques continuent de baisser. Selon une récente étude de l'Institut BloombergNEF, en

On enregistre d'importants progrès dans le domaine du recyclage des voitures électriques, notamment au niveau des batteries.

nementaux globaux sont bien moindres», précise Daniel Sutter.

Pour parvenir à sortir à temps de l'utilisation des carburants fossiles, les ventes de véhicules à moteur thermique devront diminuer rapidement. Et pour que la proportion de véhicules électriques soit importante en 2050, les ventes de modèles thermiques devront cesser en 2030.

Europe, le prix des voitures électriques devrait atteindre celui des modèles à moteur à combustion d'ici 2025-2027. À partir de là, on doit s'attendre à un fort recul des ventes de voitures à moteur thermique.

Aujourd'hui déjà, les coûts d'exploitation des voitures électriques sont nettement plus bas que ceux des modèles thermiques. Si l'on considère le «coût global de possession», une voiture électrique est, dans bien des cas, plus économique qu'un modèle essence ou diesel.

On enregistre également d'importants progrès dans le domaine du recyclage des voitures électriques, notamment au niveau des batteries. De nouveaux processus permettent de purifier suffisamment les composants pour une réutilisation future. Ces aspects sont cruciaux pour parvenir à réduire encore l'impact de la voi-

Stations de recharge pour locataires

Pour nombre de locataires, recharger à domicile n'est pas toujours aisé, puisque l'équipement des places de stationnement dépend de la bonne volonté des propriétaires qui peuvent même refuser l'installation de dispositifs de recharge sans en invoquer les raisons. La situation est la même pour les propriétaires de logements en PPE qui ont besoin de l'accord de l'assemblée des propriétaires pour l'installation de tels dispositifs. Mais la situation pourrait bien changer. Le Conseiller national PVL Jürg Grossen a déposé une motion visant à accorder aux locataires et propriétaires de PPE le droit d'installer un dispositif de recharge.

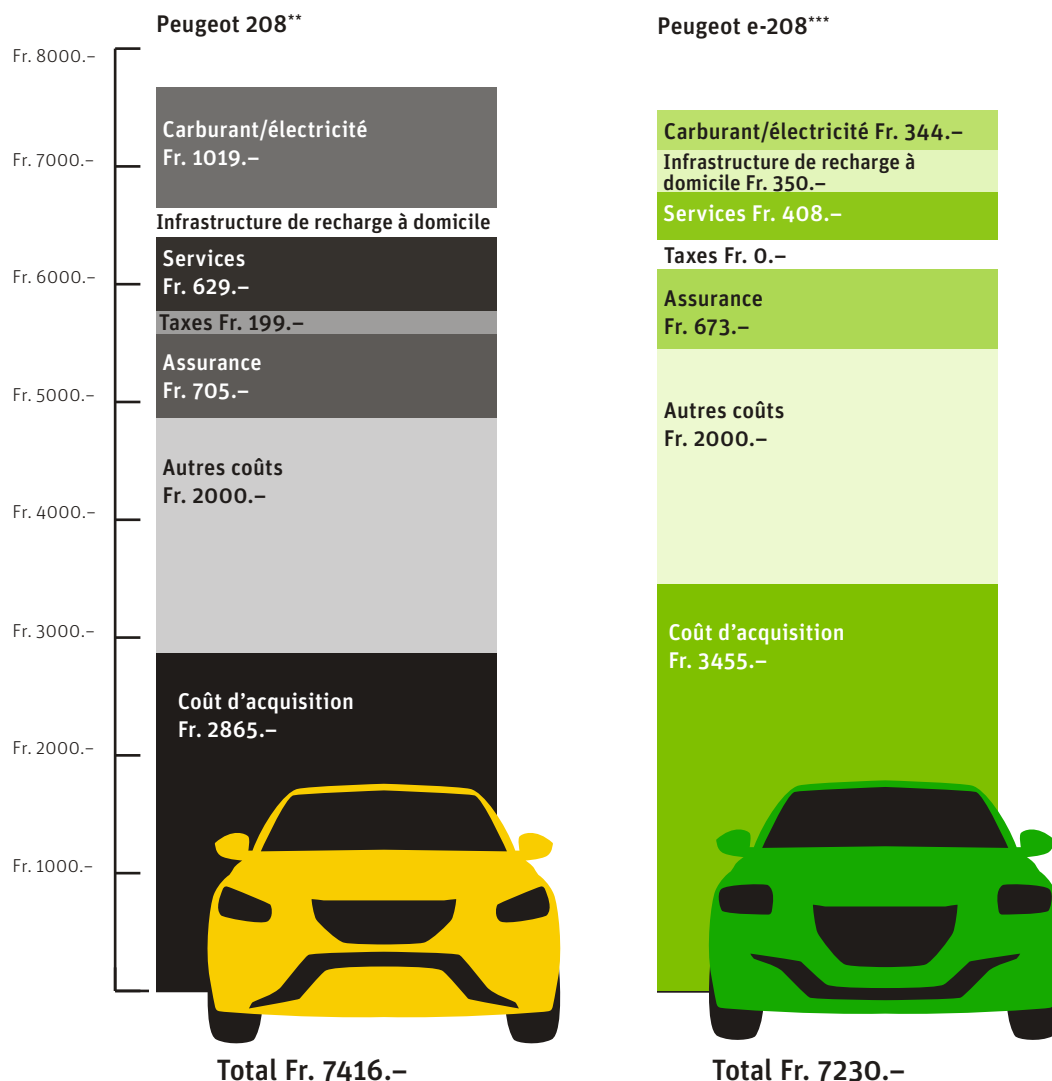
Voiture électrique ou essence: comparaison des coûts

Coûts annuels*

*Références pour le calcul des coûts: kilométrage annuel 10 000 km; essence 1,67 Fr/l (moyenne 2021); électricité 0,20 Fr/kWh; borne de recharge Fr. 2800.- amortie sur 8 ans; taxation automobile du canton de Zürich; assurance automobile ATE chez Zurich Assurance (Basic); autres coûts: garage, pneus, divers; coûts d'acquisition: 10% du prix d'achat neuf.

**Peugeot 208 1.2 PureTech 130 Allure Pack, carburant: essence; puissance 96 kW, automatique, transmission avant, consommation 6,1 l/100 km, prix catalogue: Fr. 28 650.-

***Peugeot e-208 Active, puissance 100 kW, transmission avant, batterie 50 kWh, consommation 17,2 kWh/100 km, prix catalogue: Fr. 34 550.-.



La comparaison des coûts totaux entre une voiture électrique et un modèle essence similaire donne l'avantage à la version électrique. Le surcoût à l'achat est largement compensé par des faibles coûts d'énergie et d'entretien.

ture électrique sur l'environnement. L'UE soutient cette évolution par divers instruments législatifs, dans le but d'améliorer la disponibilité des matières premières des batteries en Europe. Des projets de réutilisation des batteries pour le stockage stationnaire d'électricité sont à l'étude – de quoi prolonger encore leur durée d'utilisation.

Oser le passage à l'électrique

L'abandon des énergies fossiles semble inéluctable. La tendance du marché

s'oriente clairement vers la motorisation électrique et l'offre s'étoffe peu à peu. Les personnes qui envisagent de changer de voiture et qui optent exclusivement pour des modèles essence ou diesel, misent sur le mauvais cheval – surtout que le prix des voitures électriques est déjà abordable.

Toutefois, l'ATE est d'avis qu'à elle seule, l'évolution du marché ne suffira pas et que des mesures politiques telles que date butoir et interdictions sont nécessaires. Celles-ci permettraient de

soutenir et d'accélérer l'évolution du marché. Par ailleurs, l'actualité tragique en Europe de l'Est souligne à quel point notre mobilité et notre économie tout entière sont dépendantes de l'essence et du diesel, ainsi que du pétrole et du gaz et combien il est difficile d'y remédier. ■

Martin Winder est chargé de projets de politique des transports à l'ATE Suisse. Il s'engage pour la sortie de notre dépendance aux énergies fossiles.

Lutter contre les préjugés

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Une voiture électrique est plus écologique qu'un modèle à moteur à combustion. Mais comment convaincre une clientèle sceptique? Jean-Marc Geiser, responsable promotion des voitures efficaces à l'Office fédéral de l'énergie y répond.

Jean-Marc Geiser, qui s'achète une nouvelle voiture?

Ne pas posséder de voiture semblait inconcevable pour beaucoup il y a encore quelques années. Et même si l'âge du public cible n'a pas fondamentalement changé, c'est la population des zones rurales qui achète plus facilement une nouvelle voiture. Mais la personne qui fait ce choix aujourd'hui s'interroge davantage sur les technologies, les énergies, les impacts écologiques et les solutions alternatives. La voiture reste un vecteur émotionnel, elle est privilégiée par les personnes pour lesquelles les alternatives ne remplissent pas les prérequis.

La clientèle potentielle pense-t-elle aujourd'hui déjà électrique ou plutôt toujours hybride, essence ou diesel?

Les coûts globaux, les diverses restrictions dans les villes, les problèmes de livraison des nouvelles voitures, les incitations financières, l'écologie et

l'autonomie sont quelques exemples des défis liés au choix du mode de transport et de propulsion. Conduire une voiture électrique procure de nouvelles sensations et les chiffres montrent que de plus en plus de personnes font ce choix. Aujourd'hui, plus de deux voitures sur dix nouvellement immatriculées sont rechargeables, dont une grande majorité de voitures entièrement électriques. La branche automobile prévoit même que les propulsions alternatives représenteront la majorité du marché suisse des voitures de tourisme neuves en 2025 déjà.

Par sa campagne «Soyez au courant», l'OFEN incite à acheter de préférence une voiture électrique. Quels préjugés s'agit-il de lever?

De manière objective, les voitures électriques offrent aujourd'hui la technologie la plus efficace au niveau énergétique et présentent le meilleur écobilan dans le cycle complet de la voiture. Les principales inquiétudes et autres préjugés restent les sujets liés à la batterie (fabrication, autonomie, vitesse de recharge, recyclage) et aux infrastructures de recharges. Mais les coûts, la fiabilité technologique et le manque de modèles alimentent également certaines appréhensions.

Comment peut-on combattre ces appréhensions?

Un «parcours client» bien pensé doit dissiper les préjugés, répondre aux questions en suspens et au final déboucher sur des actions concrètes comme faire un essai routier avec une voiture électrique, transformer le toit de sa mai-



Jean-Marc Geiser, expert de l'Office fédéral de l'énergie.

son en station de recharge solaire ou découvrir les possibilités de recharge à proximité.

«Soyez au courant» donne une foule d'informations sur la voiture électrique, mais sans faire de recommandations d'achat. Pourtant, les différences d'efficacité énergétique sont parfois grandes. Que fait l'OFEN contre la sur-motorisation?

Même si une voiture électrique de 2,5 tonnes n'a pas vraiment de sens, c'est le marché de l'offre et de la demande qui dicte les tendances. Du côté de l'OFEN, nous mettons en place différents outils afin de faciliter la transition énergétique au niveau de la mobilité comme par exemple l'étiquette-énergie qui permet de visualiser rapidement la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et l'efficacité énergétique. Différents projets de promotion du vélo et de car-sharing ont aussi été mis en place, tout comme diverses actions avec et pour les entreprises et les communes. ■



Plus d'ambition contre la pollution

Par Fanny Zürn

Le trafic routier contribue à la pollution de l'air. Même si la vente de voitures à moteur thermique devait être interdite dans les années à venir, des normes plus strictes sont nécessaires afin de protéger le climat.

En Suisse, plus de la moitié de l'oxyde d'azote et un cinquième des particules fines présentes dans l'air viennent du trafic routier. Les voitures diesel sont les plus grosses émettrices de dioxyde d'azote alors que les particules fines ont pour origine les moteurs diesel et à essence (avec injection directe du carburant dans la chambre de combustion) ainsi que l'abrasion des pneus et des freins. Cela montre la nécessité d'adopter des réglementations strictes pour les véhicules motorisés, afin de ramener la pollution atmosphérique à un niveau

en vigueur. Elle représente un levier d'amélioration important. Ces normes réglementent la quantité maximale de polluants que peut émettre une voiture nouvellement immatriculée.

Outre des valeurs limites plus contraignantes pour les poussières fines et les oxydes d'azote, la future norme doit donner des directives claires pour des situations jusqu'alors non réglementées. Citons le démarrage à froid ou la conduite lors de températures extrêmes, qui font fortement augmenter les émissions polluantes. Et l'on doit aussi réduire l'usure

Les personnes qui conduisent (encore) un véhicule à moteur thermique peuvent consommer moins de carburant et ainsi abaisser leurs émissions de CO₂ en adaptant leur manière de rouler: veiller à la pression optimale des pneus, utiliser le régulateur de vitesse et renoncer à chauffer les sièges. Et lors de l'achat d'une voiture d'occasion, ne pas choisir de véhicule avec une norme inférieure à Euro 6d-Temp. ■

Fanny Zürn a été stagiaire à l'ATE Suisse. Elle aimerait contribuer à la réduction du trafic sans devoir travailler plus longtemps à domicile.

On doit réduire l'usure des freins et des pneus, qui pose également problème avec les véhicules électriques.

sans risque pour la santé (à ce sujet, voir l'article «Priorité à la santé» en p.12 du Magazine 1/2022).

Améliorations techniques...

L'ATE se concentre sur trois axes afin de réduire les nuisances des transports. Le premier axe consiste à éviter des déplacements motorisés, par exemple au moyen des vidéoconférences et du télétravail. Le deuxième vise un transfert modal de la voiture vers les transports publics et le vélo.

Enfin, s'il est impossible d'éviter ou de transférer le trafic automobile, le troisième axe demande de perfectionner les véhicules à moteur. La norme antipollution Euro 7, en cours d'élaboration par la Commission européenne compétente, doit remplacer la norme Euro 6d

des freins et des pneus, qui pose également problème avec les véhicules électriques.

... et conduite économique

Interdire la mise en circulation des véhicules à combustion est incontournable à moyen terme. En décembre dernier, le Conseil national a refusé de donner suite à une initiative parlementaire des Vert-e-s qui demandait d'immatriculer à partir de 2023 uniquement des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers propulsés par des énergies non fossiles. Vu les conséquences sanitaires de la pollution de l'air et l'ampleur de la crise climatique, la position de l'ATE est claire: plus aucune voiture à combustion ne devrait pouvoir circuler en Suisse dès 2030 au plus tard.

Informations supplémentaires:

Conduite économique:
www.ecodrive.ch

Aperçu thématique:
www.ate.ch/pollution-de-lair



Pour la cohabitation sur la route

Par Selim Egloff

Le trafic routier met les nerfs à rude épreuve et comporte des dangers. La nouvelle campagne «Love is on the Road» entend favoriser la compréhension entre cyclistes et automobilistes à l'aide d'un simulateur.



L'auteur du texte a testé le simulateur.

La portière d'une voiture s'ouvre à quelques centimètres d'un cycliste; un automobiliste dépasse un vélo en le frôlant; une cycliste oublie de signaler qu'elle tourne à gauche; dans un giratoire, une collision est évitée de jus-

autres usager-ères de la route, et cela requiert une attention maximale.

Là où divers moyens de transport se partagent l'espace, les situations dangereuses sont hélas quotidiennes, et l'on perd rapidement son sang-froid. Le

Des situations critiques continueront de se présenter à l'avenir, mais certaines pourraient être évitées si l'on faisait preuve de compréhension et d'égards mutuels.

tesse: le trafic routier est dangereux et met les nerfs à rude épreuve. Il est difficile de bien prévoir le comportement des

potentiel de dissensions est particulièrement élevé entre cyclistes et automobilistes, car il n'existe pas encore de réseau

complet de liaisons cyclables sûres en Suisse. En raison du nombre croissant de deux-roues, les conflits et les accidents augmentent, surtout en ville.

Favoriser la compréhension

Même si les événements récents comme l'adoption de la loi sur les voies cyclables sont encourageants, des situations critiques continueront de se présenter à l'avenir. Or, certaines pourraient être évitées si l'on faisait preuve de compréhension et d'égards mutuels. C'est précisément ce que la campagne «Love is on the Road» veut favoriser. Lancée par l'ATE et Pro Velo l'automne dernier et soutenue par le Fonds de sécurité routière et l'organisme de prévention Au Volant Jamais, son but est d'améliorer notamment la cohabitation entre vélo et voiture.

Avec le slogan «En voiture et à vélo, nous partageons la route et la vie!», les sections des associations partenaires organisent des actions sur des stands. Les passantes et les passants peuvent expérimenter de manière ludique quatre situations critiques sur la route au moyen d'un simulateur vélo. Sur un vélo équipé

ATE
actif!

Concours

Le simulateur est en tournée dans toute la

Suisse. Testez vos connaissances sur le partage de la route et participez à notre concours. Vous remporterez peut-être un vélo de la marque Tour de Suisse.

Informations sur la tournée du simulateur sur www.loveisontheroad.ch.

Bifurcation à gauche

À vélo: jeter un coup d'œil en arrière, faire un signe clair de la main, rejoindre le milieu de la chaussée, respecter les priorités et bifurquer sans couper le virage.

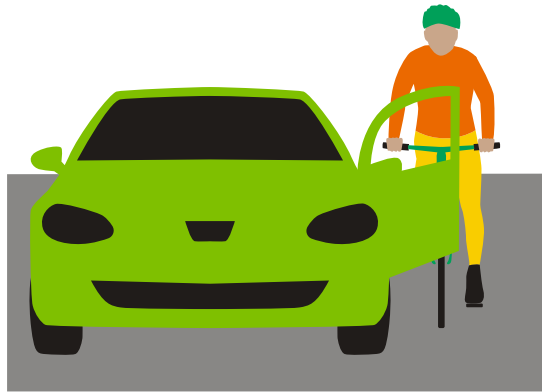
En voiture: rouler de manière prévoyante et ralentir dès qu'un vélo rejoint le milieu de la chaussée ou bifurque.



Portière de voiture

En voiture: avant d'ouvrir la portière, jeter un coup d'œil dans le rétroviseur et par-dessus son épaule. Respecter la distance de sécurité lorsqu'un vélo roule devant vous le long de voitures garées.

À vélo: faire preuve d'attention lorsque l'on roule le long de voitures garées en respectant une distance de sécurité de 1,5 mètre.



Dépassement

En voiture: dépasser les vélos à une vitesse adaptée en respectant toujours une distance de 1,5 mètre.

À vélo: se rendre visible!



de capteurs, on suit les simulations au moyen de lunettes de réalité virtuelle ou d'un écran, alors que sur la route se présentent des obstacles inattendus. Puis les rôles sont échangés: on analyse son comportement du point de vue de l'automobiliste.

De nouvelles perspectives

«Le projet permet à des personnes qui ne roulent peut-être qu'à vélo ou qu'en voi-

ture de changer de perspective, explique Michael Rytz, responsable de la campagne à l'ATE. Nous accroissons ainsi la conscience des dangers des deux côtés dans plusieurs situations.»

Des instructions concrètes montrent aux participant-es comment éviter les dangers à temps et réduire efficacement les risques pour rendre la cohabitation routière plus détendue et plus sûre pour tout le monde. ■

Selim Egloff est collaborateur de projet à l'ATE Suisse. Depuis qu'il roule quotidiennement à vélo, il est aussi devenu plus attentif au volant.



Rond-point

À vélo: avant d'entrer dans le rond-point, jeter un coup d'œil en arrière et rejoindre le milieu de la chaussée, céder la priorité aux véhicules circulant dans le giratoire, rouler au milieu de la chaussée dans le rond-point et indiquer par un signe clair de la main son intention de le quitter.

En voiture: jeter un coup d'œil tout à gauche en entrant dans le giratoire, ne pas dépasser les vélos dans le rond-point.

Quel air méchant!

Par Nelly Jaggi

Alors qu'à l'époque, les phares arrondis des voitures leur donnaient une apparence sympathique, les modèles récents semblent souvent plus agressifs. Mais pourquoi avons-nous l'impression de voir des visages dans les voitures?

Le gentil «Flash McQueen» du film «Cars» des studios Pixar ou «K.I.T.T.», le bolide parlant de la série «K2000»: nous aimons humaniser les voitures et nous voyons des visages dans l'avant de celles-ci. La science confirme ce phénomène, qu'elle a nommé paréïdolie; nous avons tendance à identifier une forme fa-

dans 90% des parties avant des voitures. Mais attention, les différences sont de taille. Alors que la Coccinelle, sortie des usines en 1965, semble bien sympathique (beaucoup se souviennent du film «Un amour de Coccinelle»), les SUV et autres voitures de sport comme la Giulia Quadrifoglio d'Alfa Romeo, conçue en 2020,

«large visage» – donc avec des pare-brise étroits et des phares éloignés les uns des autres – sont décrites dans des études comme masculines, adultes, ou encore en colère. Et comme pour les humains, nous avons tendance à penser qu'une voiture est agressive parce que son visage semble l'être.

Est-ce que l'apparence méchante d'une voiture pousse la conductrice ou le conducteur à adopter un style de conduite correspondant, et donc plus risqué?

Mais est-ce que la voiture cherche son propriétaire ou est-ce que le propriétaire cherche sa voiture? Choisissons-nous des objets qui nous semblent posséder les mêmes caractéristiques que nous? Ou est-ce que l'apparence méchante d'une voiture pousse la conductrice ou le conducteur à adopter un style de conduite correspondant, et donc plus risqué? Faire porter le chapeau au véhicule serait un peu simpliste. Le Bureau de prévention des accidents (bpa) indique par exemple que les personnes qui conduisent agressivement ont également un comportement agressif dans d'autres domaines de la vie.

milière dans des objets. Il peut s'agir d'un humain dans la lune, d'une silhouette dans un nuage ou, justement, d'un visage à l'avant d'une voiture. Les phares deviennent des yeux, la calandre se transforme en bouche et le logo, en nez. Dans le cadre d'une étude, un tiers des personnes interrogées ont vu des visages

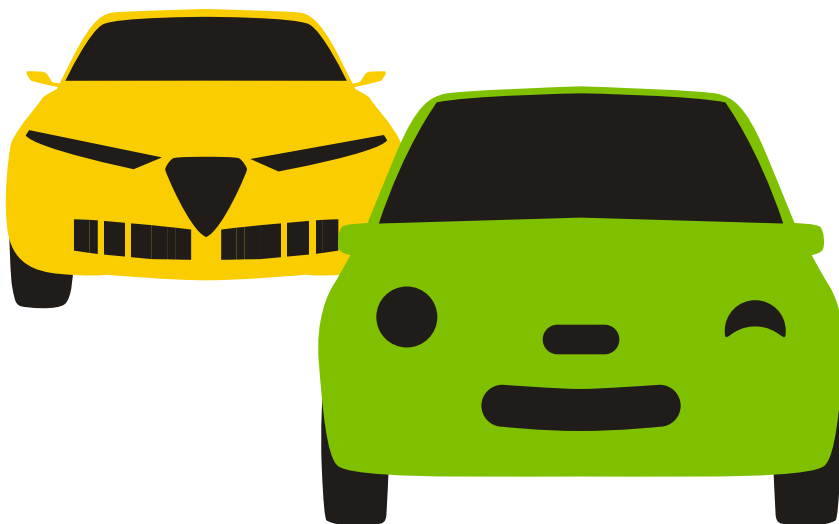
nous feraient presque peur. Il semble que les voitures sont non seulement devenues plus grandes et plus lourdes, mais qu'elles aient aussi adopté un look agressif.

L'œuf ou la poule?

Alors que notre Coccinelle de 1965, avec ses «grands yeux» et son «gentil sourire», semble enfantine, les voitures au

La prudence reste de mise

Et qu'en est-il des piétonnes et des piétons, dans tout cela? Des études ont prouvé que nous traversons la route plus rapidement quand une voiture nous semble méchante. Selon le chercheur Dennis Slice, voir un visage dans un nuage ou une tranche de pain n'entraîne que peu de conséquences, mais il n'en va pas de même lorsque nous n'identifions pas un agresseur à temps. Alors, faisons preuve de prudence. ■



Entre puissance et silence

Par Flore Maret

La moto électrique offre une alternative plus respectueuse de l'environnement et un soulagement pour les oreilles de la population et de la faune des cols alpins. Mais les adeptes des deux-roues vrombissants peinent à se laisser convaincre.

N'avez-vous jamais été réveillée en sursaut au milieu de la nuit par le passage d'une moto? À l'avenir, cela pourrait n'être qu'un mauvais rêve. À l'heure où l'électromobilité explose en Suisse, la moto électrique fait son entrée sur les routes. Bien qu'encore très discrète – l'e-moto n'a occupé que 1,3% de la part du marché suisse des motos en 2021 selon l'Office suisse de la moto et du scooter (OSMS) –, il s'agit d'une alternative intéressante pour résoudre, outre la problématique majeure des émissions de CO₂, la question de la pollution sonore.

La moto est d'argent, mais le silence est d'or

En ville comme sur les cols alpins, le grondement des moteurs dérange. Le rassemblement de motard-es au col du Gothard en août 2020 pour protester contre d'éventuelles nouvelles normes contre le bruit de leurs moteurs est pourtant la preuve que le sujet reste sensible.

La lutte contre le bruit n'en est qu'à ses débuts mais la volonté politique existe, comme en témoigne la motion visant à réduire le bruit des moteurs déposée en novembre 2020 par la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national.

Un véhicule avant tout urbain?

Comment expliquer toutefois le manque d'engouement des motard-es pour l'abandon des moteurs à combustion face au boom de l'électromobilité? Selon Diego Abad, vendeur au Genève Moto Center SA à Satigny, le secteur suscite de l'intérêt, mais les gens ont souvent peur de

faire le pas. Le spécialiste de motos relève certains inconvénients comme le manque d'autonomie de la batterie, le prix élevé des véhicules avec une bonne performance ou le manque d'offre. Selon ce même vendeur, le deux-roues électrique est avantageux et confortable pour des véhicules urbains n'excédant pas 125 cm³, mais peine à séduire des motard-es passionné-es et adeptes de grandes distances.

L'essayer, c'est l'adopter

Patron de 2Rool à Lausanne, Thierry Dubois nuance cet avis. Selon lui, si l'autonomie constitue certes aujourd'hui la limite de la moto électrique, notamment pour une conduite sur l'autoroute, cela devrait se développer dans les prochaines années grâce à l'installation renforcée de bornes de recharge rapides. Il en va de même pour l'offre, actuellement faible. Les grandes marques ont déjà annoncé de nouvelles sorties, mais leur commercialisation n'arrivera pas avant mi-2023.

Le prix d'achat plus élevé de l'e-moto est compensé au bout de deux à trois ans par un coût d'entretien moindre, une absence de frais d'essence et une plaque moins chère. Quoi qu'il en soit, Thierry Dubois souligne: «Ce n'est pas une démarche économique, mais un état d'esprit.» Le comportement et la mentalité des motard-es semblent aujourd'hui le plus grand frein à l'essor de l'e-moto, mais pour le spécialiste de 2Rool, la clé du succès reste

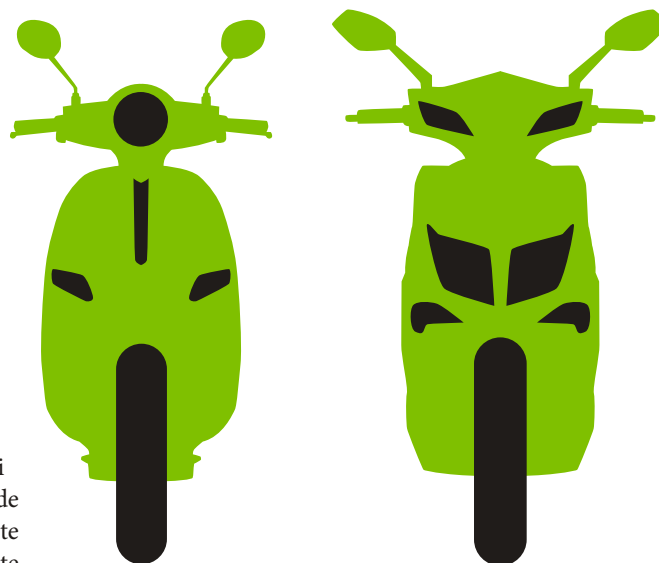
l'essai: une moto électrique telle que la Zéro Motorcycles SR/F, comparable à une Ducati au niveau de la performance, a de quoi surprendre.

Développement lent mais prometteur

Même si le bilan carbone de l'électromobilité n'est pas parfait, et que des adeptes de la moto regretteront le bruit caractéristique du véhicule thermique, les alternatives électriques sont susceptibles de convaincre à l'avenir même les plus réticent-es. De quoi dormir sur nos deux oreilles. ■

Flore Maret est stagiaire à l'ATE Suisse. Pour elle, rien ne peut détrôner la petite reine dans le palmarès de la mobilité écologique: le vélo reste son deux-roues préféré.

 www.ate.ch/bruit





En bateau sur les Trois-Lacs

Trois lacs, sept bateaux dont le seul vapeur lacustre et fluvial de Suisse, cinq grands ports – Neuchâtel, Estavayer, Yverdon, Morat et Bienne –, 28 embarcadères dans quatre cantons: la LNM – Navigation sur les Trois-Lacs, promet de belles aventures. En 2022, la compagnie fête ses 150 ans d'existence avec un programme exceptionnel.

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

50% de réduction sur la «carte journalière 3 lacs (adulte) saison 2022». Les cartes sont valables pendant une journée sur l'ensemble du réseau de la Navigation des Trois Lacs LNM. Offre non cumulable.

Commander: sur présentation de la carte de membre de l'ATE dans les points de vente de la LNM.

Vins bio de qualité



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

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

carton promotionnel de 6 bouteilles de vin rouge bio (2 de chaque sorte) au prix de Fr. 98.– (au lieu de Fr. 131.–) et envoi gratuit.

Commander: avec la carte réponse sur le rabat de la couverture de ce magazine ou sur www.amiata.ch/ate. Offre valable jusqu'au 31 juillet 2022 ou jusqu'à épuisement des stocks.

Prendre le temps de souffler à Bivio (GR)

Plein de charme et d'une atmosphère unique, l'hôtel Post vous accueille dans le village de montagne de Bivio, situé dans le parc naturel d'Ela. Avec ses chambres fraîchement rénovées, cet hôtel trois étoiles s'appuie sur 200 ans d'une riche expérience hôtelière. L'hôtel Post est connu pour son excellente cuisine basée sur des produits locaux et des vins exclusifs.

Bivio offre une situation idéale pour randonner dans la superbe région des cols du Julier et du Septimer. Promenades tranquilles, vastes randonnées ou exigeantes marches en montagne, chacun et chacune y trouvera son compte.

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

4 nuits au prix de 3 soit Fr. 480.– par personne, chambre double en demi-pension dans le bâtiment principal. Supplément de Fr. 25.– par nuit pour chambre individuelle. Taxes non comprises. Offre valable de juin à octobre 2022.

Commander: directement auprès de l'hôtel avec la mention «Offre pour membres ATE» (tél. 081 659 10 00 ou www.hotelpost-bivio.ch).



De belles sorties avec les cartes vélo de l'ATE

Les cartes vélo de l'ATE présentent les plus belles routes cyclables régionales conseillées par votre association. Que ce soit lors de la préparation ou en cours de route, ces cartes au 1:60 000 fournissent toutes les informations nécessaires aux cyclistes: côtes, dénivelés, densité du trafic et revêtement routier. Les voies cyclables cantonales et nationales (La Suisse à vélo) ou les parcours pour mountainbike sont également signalées, tout comme les attractions, points de vue et lieux de restauration.

Ce travail pionnier a débouché sur 22 cartes régionales résistantes à l'eau et aux déchirures, qui couvrent actuellement toute la Suisse cyclable à l'exception de l'Engadine et des hautes Alpes.

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

grâce au code «mag0222», vous obtenez chaque carte au prix de Fr. 23.- au lieu de Fr. 28.80, soit un rabais de 20%. L'offre est valable jusqu'au 15 juin 2022.

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



Le casque parfait pour pédaler en tout sécurité



Que vous conduisiez un mountain-bike classique ou son homologue électrique, le Pector ME-1 du fabricant allemand KED est l'un des casques les plus sûrs et les plus confortables au monde. Il correspond à la norme NTA 8776 pour ce type de vélo et absorbe donc des impacts nettement supérieurs à ce que garantissent les casques traditionnels. Léger, le Pector ME-1 est équipé du système de protection Mips® Brain-Protection. En outre, il s'ajuste parfaitement et est bien ventilé.

L'ADN des casques KED est le «made in Germany». Ceux-ci sont développés par la société DHG Knauer GmbH et élaborés jusqu'à 90% de finition dans ses ateliers de Freiberg am Neckar, en Allemagne. **Les membres de l'ATE bénéficient jusqu'au 22 mai 2022 d'un rabais de Fr. 30.- sur tous les casques cyclistes de la Boutique ATE.**

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

grâce au code «mag0222», vous obtenez le casque pour vélo et e-bike KED Pector ME-1, disponible dans les couleurs black, black white, white yellow matt et orange petrol matt, en tailles 52-58 cm ou 58-61 cm, au prix de Fr. 169.- au lieu de Fr. 199.-. Offre non cumulable, dans la limite des stocks disponibles.

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

ANNONCE



Un Cadeau pour les générations futures

Par un legs à l'ATE, vous prolongez votre engagement pour l'environnement au-delà de votre vie terrestre.

- par téléphone 079 302 78 88 ou
- par site d'internet www.ate.ch/legs

Simon Hofmann
Responsable Marketing et Produits

ATE Association transports et environnement
Aarberggasse 61, 3001 Berne

Pour une mobilité d'avenir



POURQUOI LES CHIENS SE MONTRENT PARTICULIÈREMENT CURIEUX LORSQU'ILS SONT DEHORS.

Les chiens sont curieux de nature: la plupart des propriétaires de chiens, surtout durant les sorties, ont bien du mal à empêcher leur animal de flairer ou de mettre n'importe quoi dans la gueule. Il s'agit d'un instinct difficile à maîtriser, surtout chez les jeunes animaux. En principe, ce comportement ne pose pas de problème – et il faut laisser à votre animal assez de liberté lorsque vous le sortez. Vous devez seulement observer ce que fait votre chien:

- Gardez toujours un œil sur votre compagnon à quatre pattes et faites attention à ce qu'il met dans sa gueule.
- Veillez autant que possible à ce qu'il n'avale pas de corps étrangers – n'hésitez pas à les lui retirer de la gueule, même si ce geste peut être pour vous désagréable, voire répugnant.
- Si votre chien avale malgré tout un objet, observez-le attentivement dans les heures qui suivent.
- Allez immédiatement chez votre vétérinaire ou aux urgences si vous constatez que votre animal a un comportement anormal ou ne se sent pas bien.

Si le corps étranger doit être retiré par voie chirurgicale, la facture peut être rapidement élevée. En pareil cas, l'assurance animaux wau-miau vous protège, vous et votre animal. Elle couvre le coût des mesures comme les radios et les échographies ainsi que le retrait du corps étranger. Qu'il s'agisse d'une maladie ou d'un accident, le pack exclusif d'as-

© Gettyimages



surances et de prestations est, pour vous comme pour votre chien, la garantie d'une protection optimale contre des événements imprévisibles. Et en tant que membre de l'ATE, vous bénéficiez d'un rabais de 25% sur l'assurance animaux wau-miau. Vous trouverez plus d'informations sous www.ate.ch. Nous vous conseillons aussi par téléphone.

Conseil téléphonique ATE:

(+41) 031 328 58 11

wau-miau 

25% de réduction
pour les membres
de l'ATE

wau-miau

L'assurance animaux la plus performante pour votre cher compagnon à quatre pattes à partir de Fr. 4.90.

Permettez à votre ami à quatre pattes de bénéficier des meilleurs soins médicaux sans devoir vous préoccuper des frais occasionnés. Maladie ou accident, wau-miau vous protège de manière optimale, vous et votre animal domestique, contre les imprévus.

Commande et informations:

– par téléphone au **031 328 58 12** ou

– par internet à l'adresse

www.ate.ch/assurance-animaux-domestiques

Pour une mobilité
d'avenir

ate





HOTEL POST BIVIO

Le charmant hôtel au paradis de la randonnée.

Offre spéciale d'été et d'automne 4 nuits pour le prix de 3 nuits en demi-pension CHF 510.-. Supplément pour la chambre individuelle CHF 25.- par nuit. Taxe excl.

Famille Lanz +41 81 659 10 00 www.hotelpost-bivio.ch



Agir, tout simplement

Quand la pauvreté frappe les enfants

Nous engageons nos forces pour les plus faibles

Votre don y contribue

Aider maintenant par un don de 10 francs par SMS: «PAUVRETE 10» au 227

CARITAS Schweiz Suisse Svizzera Svizzera

PETITES ANNONCES

VACANCES EN SUISSE

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

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

Maison de vacances authentique aux Franches Montagnes, **en pleines pâturages**. 2-8 adultes ou 1-2 fam. Contact: 076 544 83 16

Juillet-Août. Pour 1 ou 2 personnes, à **Montreux Vieille Ville**, petit app. à louer (1 bedsitting room, 1 mini-cuisine, 1 mini-salle de bains), rez-de-chaussée, immeuble XIXème). Proche transports publics. CHF 1200/mois charges comprises. 078 608 44 55 ch.grandm@bluewin.ch

A louer à **Mosogno deux maisons** avec jardin. Transports publics devant la maison. www.mosogno-geiger.ch 079 509 43 55

Plans-sur-Bex VD ancien et grand chalet d'été 2-12 personnes info: les-chardons-bleus.odp-architecture.ch

Vacances dans la **vallée de Onsernone** avec des belles prairies fleuries. **Deux maisons rustiques** à louer dans un hameau sans voiture. www.mosogno-sotto.ch

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

VACANCES EN PUR NATURE À SERTIG-DAVOS Chalet privé, idéal pour les familles, à louer dans un cadre magnifique. www.davos-sertig.ch

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

Gruyère: B&B à la ferme, cadre magnifique, atelier de poterie et vélos inclus! Location à la semaine possible. www.bnb-gruyere.ch

Mayen surplombant le lac de Walenstadt à 1000 m d'altitude. Situation idyllique et calme. Avec sauna, hotpot et terrasse. www.schwarzboden.ch

BULLET-Balcon du Jura, à louer à la semaine du 21 mai au 30 juillet 2022, chalet familial de 120m2, pour 2-4 (év.6) pers., 2 ch. à coucher, 2 sdb., balcon, jardin, parking. Calme, vue panoramique. 950.-CHF/sem. plus charges. Contact: cathjaccard@bluewin.ch

VACANCES À L'ETRANGER

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

Weit Wandern
www.weitwandern.ch
3703 Aeschiried +41 33 654 18 42

Ardèche/Cèze : loin de la Covid: gîte indépendant ou chambre d'hôtes dans cadre paradisiaque: « Et si le Paradis existe sur terre, il s'appelle La Pourcaresse » (extrait livre d'or). Mas isolé, silence, nature, vue, proche Uzès, Avignon, Pont du Gard etc. www.lapourcaresse.fr +33 4 66 55 83 82 / +33 6 11 95 31 33

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

TOSCANE / Suvereto, vacances dans maison de campagne soignée, calme, nature, vélo, près de la mer www.prata-suvereto.ch Tel. 079 356 83 66

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

Lac d'Orta/It : plaisir, randonnée, dolce vita ... Apart. privé pour 2-6 p. 480 €/sem. Non-fumeurs, chiens acceptés. 079 208 9 802 ; www.ortasee.info

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



Montagne, lac ou neige!

Interlaken pour les familles et les adultes restés jeunes à partir de CHF 43 p/p.

Y compris la nuitée, le petit-déjeuner et la cuisine des hôtes.

10% de réduction avec le code «vcs22»!

www.villa.ch

Île de Hvar, Croatie, loin du tourisme de masse, maison 2-8 pers., calme, vue magnifique, www.plvisan.com

2 Rustico pour 4-5 p. Val Prino, Imperia Ligurie petit hameau tranquille, vue sur la mer Acces. en trans. publics 079 698 23 82, info@ferien-canu.ch www.ferien-canu.ch

Trekkings Été 2022

20 au 23.07
Parc National Suisse
Découverte !
4 jours de rando
niveau facile: 790.-

28 au 30.07
Suisse Centrale
Intense !
3 jours de rando
bons marcheurs : 550.-

2 au 7.08
Parc National Suisse
La Traversée !
6 jours de rando
bons marcheurs : 1'150.-

17 au 21.08
Tour des Dents du Midi
Plaisir !
5 jours de rando
niveau facile : 875.-

prix par pers. avec demi-pension
avec accompagnateur
en montagne dipl.
www.emotion-nature.ch



Jura

Toujours plus de demandes pour des zones 30

Dans le canton du Jura, l'année 2021 a vu de plus en plus de citoyen·nes et de communes demander l'instauration de zones limitées à 30 kilomètres à l'heure. L'ATE Jura se réjouit de cet élan en faveur d'une meilleure qualité de vie.

L'engouement pour les zones 30 se fait de plus en plus important dans le canton du Jura. Cela a commencé par une demande d'un collectif citoyen à St-Brais, puis par plusieurs demandes par la commune de Delémont. Les autorités de Develier, les citoyennes et citoyens de Courtedoux dans un sondage, l'assem-

blée communale d'Erderswiler demandent aussi l'introduction de zones 30 dans tout ou partie de leur village. Dans d'autres villages comme Bourrignon et Les Bois, des mesures techniques sont prises pour limiter la vitesse. Enfin une majorité de la population de Courtemaury demande l'instauration d'une zone 30 dans

le village par le biais d'une pétition soutenue par l'ATE Jura.

Tous ces exemples montrent que le besoin de telles zones augmente dans le canton. Les demandes font cependant souvent face à des oppositions qui retardent leur mise en place. Il faut espérer que les autorités du canton du Jura soutiendront acti-

vement la mise en place des zones 30 km/h afin de renforcer la qualité de vie générale, notamment grâce à la réduction du bruit et des émissions de gaz d'échappement.

Jean-Marc Comment
Président, ATE Jura



Fribourg

Une nouvelle ligne de bus? Oui! Au détriment des vélos? Non!

L'ATE Fribourg salue l'aménagement d'une nouvelle voie de bus, mais déplore la cohabitation difficile pour les cyclistes. Une mobilité d'avenir doit encourager les transports publics comme le vélo.

Depuis quelques mois, une nouvelle voie de bus en site propre a vu le jour sur la route Jo-Siffert, entre Corminboeuf et Givisiez, deux communes situées à proximité de Fribourg. Parallèlement, la vitesse a été réduite de 80 à 60 kilomètres à l'heure. Une bonne chose sur le principe, les bus pouvant maintenant dépasser aisément le flux de voitures qui se rend en direction de Fribourg ou de l'autoroute.

Mais il y a un bémol: les cyclistes en direction de Fribourg n'ont pas le droit d'emprunter la nouvelle voie de bus. Deux

options subsistent: emprunter la voie cyclable, ce qui implique de traverser plusieurs passages piétons – à pied – au niveau des routes de desserte ou rester sur la route. Dans ce dernier cas, les cyclistes se font souvent frôler de près par les automobilistes en raison de la largeur restreinte de la route et du fort trafic dans les deux sens, ce qui rend impossible de dépasser en respectant une distance suffisante.

En direction de Corminboeuf, le problème est plus aigu: les cyclistes se retrouvent coincés entre les automobilistes et le bord

de la chaussée. Certaines personnes, plus respectueuses des règles de circulation que d'autres, préfèrent ne pas dépasser, mais les cyclistes font alors office de régulateur de vitesse sur toute la longueur du tronçon mentionné. Certes, les vélos pourraient emprunter la piste cyclable de l'autre côté de la route sur laquelle on peut circuler dans les deux sens, mais cela implique de traverser deux fois la route principale qui est fortement fréquentée, et de s'arrêter aux passages piétons mentionnés auparavant – une alternative pas vraiment concluante...

Cette situation, malgré les aménagements prévus ultérieurement sur le tronçon, risque de durer plusieurs années. N'y a-t-il aucune alternative convenable pour nos amies et amis cyclistes? Dans l'optique des objectifs climatiques et d'une diminution des nuisances liées au trafic routier en général, il paraît couler de source que l'usage de la mobilité douce doit être priorisée et non pénalisée.

Andrea Felder
Membre du comité, ATE Fribourg

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 079 559 10 40

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 079 788 56 25

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 472 72 39

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

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

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

Une initiative cantonale pour le vélo

Valais



Le 25 novembre, un comité composé de différentes organisations, dont l'ATE Valais, a lancé une initiative cantonale en faveur du vélo. L'initiative a pour but de promouvoir le trafic cycliste quotidien en Valais, la mise en œuvre d'une stratégie cantonale visant à augmenter les déplacements à vélo, ainsi que la création d'un réseau cantonal de pistes cyclables.

Le Valais dispose aujourd'hui d'une infrastructure très lacunaire pour l'utilisation du vélo au quotidien. Le réseau cantonal est constitué de «petits bouts» qui ne sont pas reliés entre eux. Cela constitue un casse-tête pour les personnes qui chaque jour emmènent leur enfant à l'école à vélo, se rendent au travail à vélo, font leurs courses à vélo, etc. Ces personnes sont confrontées tous les jours à des conditions de circulation qui, non seulement les mettent en danger, mais constituent également une menace pour les autres usagères et usagers de la route.

Cette situation n'incite pas vraiment à utiliser ce moyen de transport, alors que la configuration du canton s'y prête. Contrairement aux apparences, 71% des Valaisans et des Valaisannes habitent à moins de deux kilomètres d'une gare et près de la moitié des trajets en voiture sont inférieurs à cinq kilomètres. De plus, 42% des jeunes de moins de 25 ans ne possèdent pas de permis de conduire. Le potentiel de développement du vélo dans



les déplacements quotidiens est donc considérable.

Des améliorations urgentes sont nécessaires dans le canton pour que davantage de personnes puissent se mettre au vélo et pour que la pratique du vélo en Valais

soit plus sûre et plus agréable. Les instruments légaux actuellement disponibles ne sont pas contraignants et ne suffisent pas. C'est pourquoi une loi cantonale dédiée au vélo est le meilleur moyen de faire changer les choses.

Vous trouverez des formulaires pour signer l'initiative sur le site de l'ATE Valais: www.ate-vs.ch

Le Grand Conseil refuse la création d'une gare

Le 10 mars dernier, le Grand Conseil valaisan a refusé la création d'une halte du Matterhorn Gotthard Bahn pour desservir le nouvel hôpital régional du Haut-Valais. Une décision que l'ATE Valais ne comprend pas et considère comme une opportunité manquée.

Malgré une étude considérant qu'une halte du Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) à proximité du nouvel hôpital régional du Haut-Valais à Brigue-Glis serait «une amélioration à long terme de la desserte en transports publics», le Grand Conseil a suivi le Conseil d'État, estimant que la halte réduirait de fa-

çon massive le nouveau quartier Gare-Ouest et qu'elle exigerait une nouvelle planification.

L'ATE Valais ne comprend pas cette argumentation. La nouvelle voie CFF prévue entraînera de toute façon une nouvelle planification du quartier Gare-Ouest et un retard dans les délais de réalisation. Une telle halte pos-

sède de nombreux avantages: les patient-es et leurs visites – en particulier les personnes en situation de handicap – pourraient arriver sans transbordement (ni rampes, ni escaliers) directement à l'hôpital; le personnel de l'hôpital voyagerait confortablement en train jusqu'à sa place de travail; les différents nœuds

routiers, aujourd'hui déjà très encombrés aux heures de pointe, seraient désengorgés. Le NON à une halte MGB près de l'hôpital constitue vraiment une chance manquée.

Evelyne Bezat
Chargée d'affaires, ATE Valais



Berne

GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Un travail important, mais aussi fastidieux

Parmi les tâches importantes des responsables des sections et des groupes régionaux de l'ATE figure l'étude des publications de construction dans les journaux officiels. Il est ainsi toujours possible de contester les installations de parking trop généreuses et, le cas échéant, d'en réduire le nombre.



À Nidau, le groupe régional de l'ATE est parvenu à éviter la construction de places de stationnement à la place de ce bâtiment.

Exemple 1

à Nidau, une maison doit être démolie dans la rue principale. La place ainsi libérée doit être utilisée pour 26 places de stationnement supplémentaires. Le besoin n'a pas été clarifié avec précision, seulement vaguement justifié par le déplacement de l'arrêt de bus de la gare ASM vers la place de la Bibliothèque. Le groupe régional de l'ATE de Bienne a fait opposition à cette décision, avec pour résultat que les places de stationnement ont été retirées de la demande de permis de construire et ne seront réintroduites que si le besoin s'en fait réellement sentir, avec une information aux opposants. Ainsi, cette surface libérée à l'entrée sud de la partie historique du centre-ville de Nidau peut désormais être réservée au public avec des sièges et éventuellement des jeux.

Exemple 2

à Lyss, le Werkhof est réorganisé sur la place du marché aux bestiaux. La surface ainsi libérée doit être utilisée pour (à vous de deviner) des places de parking. Cela va à l'encontre du plan di-

recteur d'urbanisme du centre de la commune de Lyss. Le maître d'ouvrage est l'administration des biens immobiliers, qui n'est manifestement pas au courant du plan directeur établi par l'administration des constructions de la même commune. Ici aussi, la place libérée peut être aménagée de manière plus attrayante pour que la population puisse s'y attarder plutôt que pour y garer des voitures. Notre opposition n'a pas encore été prise en compte en raison de la surcharge de travail de la nouvelle responsable de secteur de la commune de Lyss. Nous attendons avec impatience la prise de position.

Mario Nobs,

Responsable groupe régional Bienne

Agenda

Nos prochaines réunions du comité auront lieu les mercredis 11 mai et 10 août au «Störchuchi» à la rue d'Aarberg 91, à Bienne et sont, comme d'habitude, ouvertes au public.



Vaud

Un vélo cargo pour les membres de l'ATE

Dans la région lausannoise, l'ATE Vaud met à disposition gratuitement un vélo cargo pour ses membres. L'occasion pour chacun et chacune de tester ce moyen de transport polyvalent et pour l'ATE de remercier ses membres pour leur soutien.

Que serions-nous sans nos membres? Votre engagement dans notre association nous permet de faire vivre nos activités, de nous engager au quotidien pour une mobilité plus durable, la protection des piéton-nes, le déve-

loppement de l'offre en transports publics ou encore la mise en place d'infrastructures cyclables séparées du trafic automobile.

C'est pourquoi il nous a tenu à cœur de proposer une nouvelle offre pour vous, et nous avons le

plaisir de vous présenter, dans la région lausannoise, une possibilité de réserver gratuitement un vélo cargo électrique aux couleurs de l'ATE! L'occasion de découvrir un triporteur de qualité, qui permet de faire ses courses,

de déplacer du matériel ou de contribuer à diminuer ponctuellement l'utilisation d'une voiture individuelle.

Le système réservé uniquement aux membres de l'ATE est simple et facile d'accès. Il suffit de se rendre sur notre nouveau site dédié www.velo-cargo.ch, d'y découvrir les pages de réservation disponibles, de remplir un court formulaire... et de venir récupérer le vélo cargo pour la durée de location!

Dans votre entourage, vous connaissez une personne intéressée à réserver notre vélo cargo? En s'inscrivant à l'ATE et en réservant le vélo cargo au moins une fois avant le 31 août, l'ATE Vaud prévoit un petit cadeau aux nouveaux-elles membres qui tenteront l'aventure avec notre triporteur.

Romain Pilloud
Secrétaire général, ATE Vaud



Le nouveau vélo cargo de l'ATE est à disposition des membres gratuitement.

Agenda des bourses aux vélos d'occasion

Vous voulez vendre votre ancien vélo? Vous cherchez un vélo d'occasion? L'ATE organise plusieurs bourses aux vélos d'occasion durant le printemps 2022:

- Samedi 7 mai: Nyon, Place de la Môrache (derrière la gare)
- Samedi 21 mai: Yverdon-les-Bains, Promenade Auguste Fallet (avec PRO VELO)
- Samedi 4 juin: Aigle, entre le Collège Michel Mayor et la Rue du Collège

Fonctionnement des bourses aux vélos:

- De 9h à 10h: réception des vélos à vendre et estimation du prix avec un·e responsable. Amenez votre vélo (freins et pneus en bon état);
- Inscription obligatoire si vous amenez plus de 5 vélos: bourses@ate-vaud.ch;
- Dès 10h: ouverture de la vente au public;
- Dès 11h30 et jusqu'à 12h15: encaissement du prix de vente (moins 10% de commission pour les organisateur·rices) et reprise des vélos invendus.
- 12h15: fin de la bourse.

Nous acceptons tout type de vélo d'occasion en bon état (pneus, freins, vitesses), les vélos électriques ainsi que les accessoires tels que sièges enfant, remorques, tricycles, etc. Contrôle et conseils techniques gratuits sur place. Paiement par cash ou par TWINT.

Invitation à l'Assemblée générale de l'ATE Vaud

Chères et chers membres vaudois·es,
Nous avons le plaisir de vous convier à l'Assemblée générale ordinaire de la section vaudoise qui aura lieu le lundi 13 juin 2022 à 18h30, à la Maison du Peuple (salle Jean-Villard Gilles, étage -1), Place Chauderon 5 à Lausanne. L'ordre du jour sera le suivant:

- Approbation du procès-verbal de l'Assemblée générale ordinaire de juin 2021
- Rapport du Président
- Rapport du caissier et des vérificateur·rices des comptes
- Approbation des comptes 2021
- Adoption des activités et du budget 2022
- Élection du comité et des vérificateur·rices des comptes
- Divers et propositions individuelles

Tous les détails et documents de l'AG seront disponibles sur notre site internet www.ate-vaud.ch dans la rubrique «Agenda», le 1^{er} juin 2022 au plus tard.

Conférence publique:

«Véhicules hybrides rechargeables: la solution ou la nouvelle arnaque?»

Le lundi 13 juin à 19h30, après l'Assemblée générale, la section vaudoise organise une conférence sur la thématique suivante: «Véhicules hybrides rechargeables: la solution ou la nouvelle arnaque?» avec la participation de Sébastien Munafò, géographe et Directeur de la filiale suisse du bureau de recherche 6t.

Cette conférence, ouverte au public, aura lieu au même endroit que l'Assemblée générale et permettra d'échanger sur cet enjeu important, son traitement par les autorités politiques et les possibilités d'action.



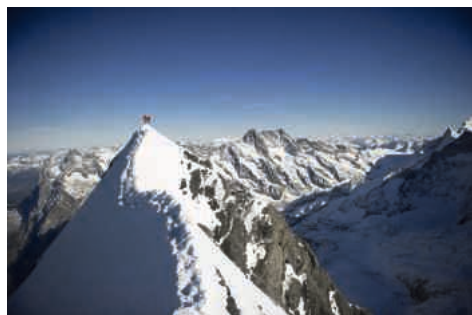
© JUNGFRAUBAHNEN

ET QUAND COMMENCE VOTRE MEILLEUR VOYAGE?

Vous êtes fasciné par le monde de la montagne et vous vous sentez chez vous dans une nature intacte. Vous aimez découvrir les beautés de la faune et de la flore. Nous allons à la découverte et vous mettons en contact avec des personnes extraordinaires.

AVEC THOMAS ULRICH DANS LA FACE NORD DE L'EIGER

30 juin - 1er juillet 2022



Vous avez la nostalgie de la montagne. Vous ressentez l'envie de profiter d'une expérience en pleine nature et de passer une journée pleine d'adrénaline. Partez avec l'aventurier et guide de montagne Thomas Ulrich pour ces micro-aventures extraordinaires dans la face nord de l'Eiger et sur le glacier d'Aletsch.

Votre hôte : Thomas Ulrich

Arrangement à partir de CHF 950.00 p.p.

RANDONNÉE ET VIN AVEC BENEDIKT WEIBEL

5 au 9 septembre 2022



Randonnez avec Benedikt Weibel, ancien chef des CFF et guide de montagne, sur des itinéraires à l'écart des flux touristiques et savourez les nombreuses expériences ahurissantes que vous ferez. Ceux qui, en raison de leurs capacités physiques, préfèrent suivre la devise «C'est dans la brièveté que réside l'essentiel», peuvent entreprendre chaque jour une randonnée facile.

Votre hôte : Benedikt Weibel

Arrangement à partir de CHF 1'460.00 p.p.

SAUVAGE, MARAIS & PLUS

21 - 23 septembre 2022



La Lombachalp, entre le Hohgant et l'Augstmatthorn, est un paradis pour les amoureux de la nature. Observez les cerfs, les chevreuils, les chamois et les bouquetins avec les deux chasseurs Thomas Ulrich et Walter Zybach. Accompagnez le ranger Lukas Frei à travers un paysage marécageux unique et fabriquez votre propre Mutschli sur l'alpage de Heubühlen. Le romantisme de la cabane n'est pas en reste.

Arrangement à partir de CHF 690.00 p.p.

Réservez votre voyage sur www.edelline.ch ou par téléphone au 031 978 00 00 !

La protection intégrale
pour des vacances
et des loisirs



Que ce soit en Suisse ou à l'étranger, avec le
Carnet d'entraide ATE vous pouvez planifier
vos vacances sans soucis.

Vous pouvez composer la couverture d'assurance individuellement en fonction de vos besoins et elle offre une protection complète pour tous les voyages, séminaires, cours, excursions, randonnées, concerts et bien plus encore.

Davantage d'informations :

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

Pour une mobilité
d'avenir

ate

En route avec Bertolt Brecht

Par Urs Geiser

À quelques kilomètres à l'ouest des gorges de Douanne – classique des courses d'école bernoises – se cache la Combe du Pilouvi. Sans doute la plus belle balade que nous ayons faite aux alentours du lac de Biene.

La bourgeoisie de La Neuveville sait mettre ses atouts en valeur. Sa petite réserve forestière de Pilouvi – Côte de Chavannes compte

pas moins de quatre types de forêt, explique-t-elle fièrement sur l'un de ses panneaux d'information: «C'est la riviera du Jura bernois. Seule la mer manque au rendez-vous.» Elle fait référence à la garide, dont le nom dérive de la garrigue extrêmement aride, et aux chênaies à l'allure méditerranéenne. Plus haut dans la combe, c'est le hêtre qui domine.

Qu'il s'agisse d'arbres fruitiers en fleurs – en ce moment surtout le cornouiller mâle – ou d'une forêt en particulier, ces symboles de vie tiennent toujours un rôle important dans les histoires de randonnées. Seulement voilà, nous écrivons au début du mois de mars 2022 et même le plus bel arbre n'arrive pas à nous rasséréner face à la grisaille de l'actualité. Raconter une randonnée comme d'habitude? Chanter imperturbablement un paradis de la nature où tout ce que l'on touche favorise la biodiversité? Impossible ou alors seulement en citant Bertolt Brecht:

*«Que sont donc ces temps, où
Parler des arbres est presque un crime
Puisque c'est faire silence sur tant de forfaits!»*

Nous avons emporté dans notre sac les Poèmes de Svendborg pour les relire à l'occasion d'une pause au soleil en commençant par le célèbre «À ceux qui viendront après nous». «Et devant la nature j'étais sans indulgence», lit-on plus loin. Qu'écrivait-on en ce moment en Ukraine, où comme on le sait la poésie est très appréciée?

Un ruisseau plus allègre que nous

À La Neuveville, la vieille ville pleine de ce charme romand n'est qu'à quelques pas de la gare. Des tours impressionnantes perturbent les suites compactes de maisons aux façades colorées. De petits bistros nous invitent à profiter de la zone piétonne. Nous choisissons le restaurant bio «Le Mille Or» pour sa limonade maison et traversons pour y arriver l'ancienne rue principale où la vitesse est limitée à présent à 20 kilomètres à l'heure. Du moins en théorie. On regarde au coin de la rue et, en cas de doute, on renonce à la priorité.

Le constat est partagé par une femme très sympathique qui gère la boucherie au pied de la tour rouge et nous recommande son fromage préféré de Lignièrès, le but de notre excursion. Pour les enfants, l'endroit est dangereux et il devrait y avoir plus de radars pour freiner les récidivistes: «Deux ou trois amendes par jour, cela aurait de l'effet.»

En traversant une zone 30, nous arrivons dans une petite cuvette à travers laquelle le Ruz de Vau ou ruisseau de Vaux poursuit son but le long de sa canalisation. Sur les terrains plats et les pentes douces environnantes pousse notamment le pinot gris. On croit véritablement sentir ce microclimat particulier. Mais près de l'eau, la température est encore très fraîche; la grande barre rocheuse qui marque l'entrée dans la Combe du Pilouvi accumule et réverbère beaucoup d'énergie solaire.



© Esther Weitmaier

La randonneuse se dirige vers la sortie de la gorge. La grande chute d'eau (en haut) est déjà dans son champ de vision.



© Urs Geiser



Carte postale de La Neuveville (date inconnue). Un petit cadeau pour les touristes déniché à la boucherie près de la Tour Rouge.

Le ruisseau se précipite dans ce dernier passage escarpé en faisant de l'écume, ce qui est naturellement très spectaculaire pendant la fonte des neiges. On grimpe le long du ruisseau ou du versant ensoleillé. Les chemins se rejoignent à l'endroit de la première cascade. On pourrait parler d'un toboggan aquatique sur lequel glisse le ruisseau pour finir sa course dans un bassin.

Pavillon avec vue sur le lac et les Alpes

En hauteur, un peu à l'écart du chemin, un lieu idyllique nous attend pour une pause; un panneau de bois indiquant «lac des fées» nous y conduit. Nous avons visité cet endroit pour la première fois pendant le confinement. Tout était pénible et beaucoup ont encore plus souffert. Que donnerions-nous aujourd'hui pour revenir en arrière aussi loin que possible et nous réveiller un jour meilleur.

Le chemin, un chemin de montagne très bien aménagé, s'écarte brièvement du ruisseau, mais les eaux du Jura réapparaissent bientôt: elles bondissent à chaque étage, érodent les gros rochers, se fauillent dans les passages étroits et coulent sur les dalles lisses. À la fin, le ruisseau traverse une haute barre rocheuse. Elle est tellement en surplomb que l'on peut voir le spectacle par l'arrière si l'on ne craint pas les éclaboussures. Des escaliers de bois rendent la véritable entrée dans la combe accessible.

Plus haut, le chemin va vers l'est en direction du point de vue du pavillon. Ce sera notre itinéraire pour le retour, avec mention: «hautement recommandé». Nous attaquons les derniers 100 mètres sur environ 400 mètres de dénivelé. Sur ce sentier forestier agréable qui longe le ruisseau, calme à cet endroit, c'est à peine si on les remarque. Derrière le village qui borde le Plateau de Diesse, le Chasseral, majestueux, nous fait signe. À Lignièrès, les jolis coins du centre contrastent

avec les récentes constructions mal réalisées en dehors. Le panneau Pedibus à l'hôtel de ville et la zone 30 témoignent tout de même des progrès de la civilisation à petite échelle. Il y a d'ailleurs deux restaurants, l'un proposant une cuisine raffinée.

Une histoire ancienne très actuelle

De retour au lac, La Neuveville scintille de l'autre côté de la ligne ferroviaire et de l'auto-route. Un panneau nous apprend que le petit bourg vieux de 700 ans garde le souvenir d'une histoire qui a soudain retrouvé une actualité. Entre 1685 et 1689, 7000 personnes d'origine huguenote et vaudoise ont été hébergées à La Neuveville, qui comptait alors 800 âmes, dans leur périple vers le nord. Certaines sont restées plus longtemps ou s'y sont implantées.

Que pouvons-nous espérer? Que voulons-nous ou que pouvons-nous décemment espérer? Nous nous sommes posé la question en marchant et en lisant Brecht: «J'aimerais aussi être un sage.» Il semble que la Suisse veuille ajouter un chapitre louable à son histoire de l'asile. Alors, à cet espoir

La rue du Marché, au cœur de la vieille ville, et le panorama alpin souligné par le chemin de bruyère menant à l'île Saint-Pierre.



Informations pratiques

- Train régional à partir de Neuchâtel ou Biene. À Lignièrès, connexions avec le CarPostal (21.132, La Neuveville-Nods).
- Environ 1h30 de montée et de descente
www.laneuveville.ch
www.via-huguenots.ch

réaliste, nous ajoutons un vœu plus ambitieux, celui de pouvoir visiter un jour une Ukraine libérée. ■

Rédacteur pour le Magazine ATE, Urs Geiser regarde le monde sur les sentiers à travers sa vision de la politique (des transports).





Tantôt d'un bleu profond, tantôt laiteuse: l'eau des gorges de la Jogne.

Là où la nature fait son chemin

Texte et photos: Silvia Schaub

Quand le soleil tape, les gorges de la Jogne offrent leur fraîcheur tout au long d'un itinéraire très varié. Passerelles, escaliers et tunnels ténébreux ouvrent la voie vers un monde féérique.

Enfin, les gorges de la Jogne (ou Jaunbachschlucht, puisque la frontière linguistique est proche) se trouvent juste devant nous. Nous sommes sur le barrage du lac de Montsalvens. Quelques instants plus tôt, nous admirions l'impressionnant mur du premier barrage-voûte à courbure horizontale et verticale d'Europe, haut de 52 mètres et long de 115. La construction de ce chef-d'œuvre de l'ingénieur Heinrich Eduard Gruner s'est étendue de 1918 à 1921. Heureusement, nous n'avons pas eu besoin d'emprunter l'escalier en métal vertigineux qui longe le mur.

Notre randonnée a commencé à une température estivale au-dessus de Charmey (FR), à l'arrêt de bus de Corbettaz. Bien qu'il évoque le charme, le nom du village signifie en réalité «région de montagne abandonnée». C'est précisément d'ici que vient le célèbre fromage de Gruyère, fabriqué depuis

1115. Rien d'étonnant à ce que la route qui mène à Gruyères ait été une voie de transport aux 17^e et 18^e siècles déjà: on y acheminait les énormes meules de fromage.

Ponts suspendus et «fjords»

Le chemin côtoie d'abord des maisons d'habitation et de vacances, puis il descend vers le lac de Montsalvens jusqu'à la bien nommée Presqu'île. Le premier pont suspendu nous attend... et il est plutôt tanguant. Il ne franchit pas une gorge profonde, heureusement, mais un bras du lac de Montsalvens qui ressemble à un fjord. Après quoi le sentier étroit longe le lac, généralement en hauteur. Cela n'empêche pas roseaux et broussailles de masquer souvent la vue sur le lac. Dommage que le chemin ne soit pas plus près de la rive, mais quand même, nous apercevons de temps en temps l'eau et des cercles qui se forment régulièrement à sa surface. Ils

trahissent peut-être la présence d'ablettes, ombres, truites de rivière et vairons censés se trouver ici. Sans doute la chaleur les incite-t-elle à se cacher. À propos d'ombre, les arbres bordant le sentier n'étaient pas avares de la leur, et nous en avons bien profité.

Le moment d'entrer dans les gorges arrive enfin. Elles viennent de rouvrir après avoir été bouclées plusieurs semaines à cause des intempéries. En descendant prudemment sur les marches encore mouillées, on a la sensation de plonger dans un autre monde. Soudain, le bruit de fond de la route du col du Jaun, qui nous accompagnait jusqu'alors, disparaît. Nous n'entendons plus que le grondement de la Jogne. L'air est humide et agréablement frais.

D'étranges formations rocheuses

L'aventure commence! Une succession de montées et de descentes. Des escaliers et



Notre cœur balance sur le pont suspendu au-dessus d'un bras du lac de Montsalvens, qui fait penser à un fjord.

des sentiers en alternance, des balustrades en bois quand ça devient raide. Même si ce n'est jamais dangereux, mieux vaut avoir le pied sûr. Le début du chemin surplombe les gorges et longe la pente, puis se rapproche de l'eau. À chaque altitude son privilège: vue spectaculaire en haut, féerie en bas le long des étranges formations rocheuses. Selon l'angle du soleil, l'eau est tantôt laiteuse, tantôt intensément bleue. Les enchevêtrements de roches donnent une idée du temps qu'a duré l'ouvrage de la nature, encore inachevé. Des rampes en bois endommagées rappellent qu'il faut toujours s'attendre à des chutes de pierres. L'eau dégringole aussi, jaillissant parfois des parois.

Dès que le chemin change de rive, les gorges offrent une nouvelle perspective. Au Creux des Tines, elles rétrécissent et s'ensauvagent. On ne peut qu'admirer la façon dont la Jogne s'est frayé un chemin à travers les marmites glaciaires. Nous empruntons des passerelles, gravissons des escaliers et – ce qui contribue à l'originalité du lieu – traversons de petites galeries rocheuses et des tunnels très sombres. Une lampe de poche a toute son utilité pour repérer et éviter les flaques d'eau.

Enfin, nous atteignons une triple cascade, joyau de cette randonnée. Et tout près, comme le cadeau d'une fée sylvestre, une agréable place de repos. Tant mieux, car nos estomacs râlent et réclament une pause depuis longtemps. Le ravitaillement se compose évidemment de gruyère. Nous l'avons acheté la veille à l'alpage de Béat Piller, sur la montagne panoramique de Vounetz (ou Vounetse, sur la carte) qui domine Charmey. Avant d'entamer la suite de notre parcours, nous nous offrons encore un bain de pied rapiculant.

Une chapelle au lieu du chocolat

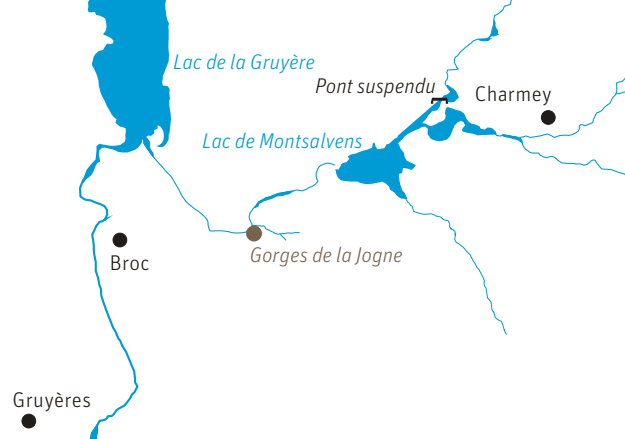
En quittant la forêt au bout des gorges, on peut ressentir comme un choc culturel. La transition d'un monde mystique au cœur de la civilisation se fait sans douceur et nous oblige, hélas, à longer un bon bout de route. L'idée nous vient d'interrompre la balade et de faire un crochet par la chocolaterie Maison Cailler, à Broc. Nous résistons à cette tentation sucrée et n'avons pas à le regretter, car bientôt, le chemin traverse de nouveau pâturages et champs. Avec d'un côté la vue sur les Marches, jadis grand marais alimenté par la Sarine, et de l'autre sur la Dent de Broc. La région est connue avant tout pour sa chapelle Notre-Dame des Marches, vers laquelle nous nous dirigeons. Non pas par la belle allée de tilleuls, mais par le sentier. L'édifice religieux, avec sa Vierge gothique, est un site de pèlerinage fort couru.

Et voilà qu'apparaît notre destination: la petite ville médiévale de Gruyères, posée sur la colline à quelques kilomètres d'ici. L'occasion d'asséner une précision orthographique. Si la localité est Gruyères, la région se nomme la Gruyère, sans «s». Et le fameux fromage le plus vendu en Suisse, qui a agrémenté notre pique-nique, a aussi pour nom Gruyère, ou plutôt «Le Gruyère AOP». Les Gruériennes et Gruériens tiennent beaucoup à cette appellation: leur fromage est un bien culturel.

La portion finale du chemin suit la Sarine jusqu'au Pont qui branle. Plutôt stable, il nous semble bien moins mériter son nom que la première passerelle de notre randonnée. Nous parcourons les derniers mètres de dénivelé à belle allure, tout au plaisir d'avoir atteint notre but. Gruyères est vraiment une destination enchanteresse avec ses ruelles pavées, ses jolies auberges et son admirable château. ■

Silvia Schaub est journaliste et autrice indépendante. Elle succombe facilement à la fièvre du voyage, parfois dans des contrées lointaines, mais souvent juste au coin de la rue.

Temps fort: la triple cascade.



Informations pratiques

Les gorges de la Jogne sont accessibles entre avril et octobre. Il est conseillé de se renseigner auprès de l'office du tourisme avant de s'y rendre (tél. 026 919 85 00, charmey@la-gruyere.ch).

Le trajet entre Bulle et Charmey prend une petite demi-heure avec le bus TPF. Retour depuis Gruyères en train, via Bulle.

Durée de la randonnée: de Charmey à Gruyères, 3 h 15. Montée: 380 m. Descente: 520 m. Longueur: 11 km. On peut aussi faire le parcours en sens inverse.

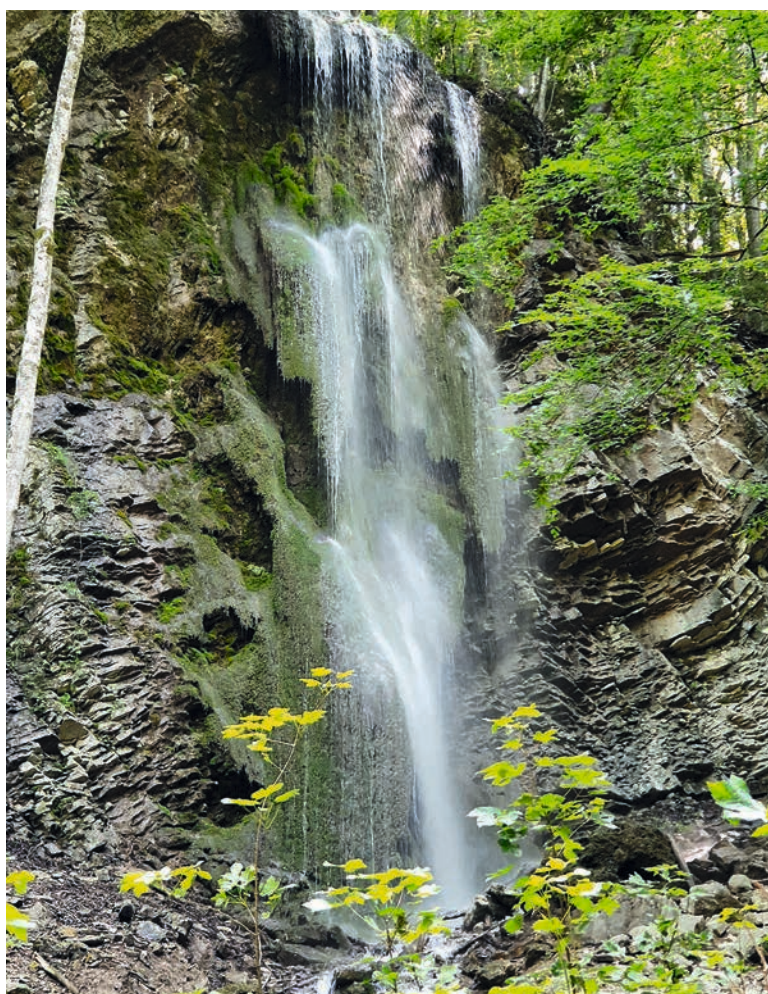
Charmey: Bains de la Gruyère, www.bainsdelagruyere.ch

Broc: Maison Cailler, www.cailler.ch

Les Marches: chapelle Notre-Dame des Marches, www.lesmarches.ch

Gruyères: château, HR Giger Bar, Tibet Museum, fromagerie de démonstration, www.la-gruyere.ch/gruyeres

Informations générales: www.la-gruyere.ch





LNM NAVIGATION SUR
LES TROIS - LACS

CÉLÉBRONS ENSEMBLE

UN SPECTACLE SUR NOS LACS POUR NOS **150 ANS**

LNM.CH

NAVIGATIONLNM



**À VOIR À BORD DE
NOTRE BATEAU OU
LIBREMENT DEPUIS
LES BERGES**

13 mai

YVERDON-LES-BAINS

A l'entrée du canal
de la Thielle

08 juillet

ESTAVAYER-LE-LAC

Débarcadère **LNM** à côté
du port d'Estavayer

16 septembre

MORAT

Devant la plage à
l'est du port de Morat

**150 ANS
JAHRE**

**... et des offres spéciales
toute la saison 2022!**

150 Voyagez sans limite sur les
Trois-Lacs et d'un bout à l'autre du
canton avec l'offre 150+10

Au prix de CHF 160.-
Abonnement disponible dans tous les
points de vente **LNM** et **TransN**.



Glace offerte

à bord pour les enfants tous les
mercredi après-midi.



Course gourmande

Repas à bord = course à CHF 5.- !*



Âge d'Or

En semaine, la carte journalière à
CHF 28.-. pour les Seniors !



Course d'affaires

Pour les entreprises, dès 4 personnes :
repas à bord = course gratuite !*

*sur les courses 103, 203 & 52, uniquement sur
réservation au plus tard la veille de la course.

À partir de
Fr. **110.-**
par an*



Zurich Assurance vélo

Vélo de descente, VTT, vélo de course, vélo de ville ou vélo électrique: lorsque l'on aime son deux-roues, on veut pouvoir l'utiliser. Avec la Zurich Assurance vélo, votre précieux vélo ou e-bike bénéficie d'une protection complète en cas de vol ou de dommages.

- Votre vélo ou e-bike est assuré All Risk et ainsi complètement protégé en cas de vol ou de dommages.
- Assurance dans le monde entier: vous pouvez partir sereinement à l'étranger avec votre vélo.
- Vous recevez jusqu'à 100% de la valeur à neuf actuelle en cas de vol ou de dommage total, selon l'âge de votre vélo.
- En cas de dommage, nous prenons en charge les frais de réparation.
- Vous bénéficiez de notre service de dépannage 24h dans toute l'Europe grâce au module complémentaire.
- À partir de Fr. 110.- par an * (pour un vélo dont la valeur à neuf est de Fr. 1 000.-)

Accès rapide à l'offre:

- par téléphone au **031 328 58 22** ou
- par internet à l'adresse www.ate.ch/assurance-objets-de-valeur

*Exemple: vélo d'une valeur à neuf de Fr. 5 000.-; prime à partir de Fr. 155.-

Assureur: Zurich Compagnie d'Assurances SA

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Recette pour des voyages écoresponsables

Par Nadja Mühlemann

Les portes du monde sont à nouveau ouvertes et l'envie de voyager s'intensifie. Alors, en route pour l'aéroport? Non, il y a moyen de faire autrement! Petit guide en quatre étapes.

Étape 1: Motivation

Dans le cadre de l'Ecotrip Challenge de l'ATE, les élèves des gymnases peuvent consigner leurs voyages durant une année scolaire et ainsi voir la quantité d'émissions de CO₂ générée par leurs déplacements. À la fin du concours, chaque classe constate son volume total d'émissions pour une année. Les trois classes qui ont été les plus respectueuses de l'environnement lors de leurs déplacements remportent des prix offerts par Interrail et les CFF.

Suite à une première édition réussie de l'Ecotrip Challenge durant l'année scolaire 2019-2020, les élèves de la classe gagnante de Brunnen (SZ) avaient hâte de profiter des bons Interrail remportés d'une valeur de 250 francs par personne. Cependant, en raison de la crise sanitaire, de nombreux projets ont dû être mis entre parenthèses. Comme la situation semble désormais s'améliorer, le Magazine ATE a pris des nouvelles des élèves. Quelles destinations sont au programme? Quels sont les avantages à voyager en train? Voici leurs réponses.



www.ecotrip-challenge.ch

«J'ai vécu ma plus belle expérience en train lorsque j'ai pris le train toute une journée avec mon père. Nous n'avions pas de destination précise, nous montions et descendions de différents trains. À la fin, nous avons atterri au Musée des Transports, à Lucerne.»

Alice



«Je me suis rendue à Rome en train et le voyage a été facile et super confortable.»

Eliz



«J'aime les pays nordiques et j'ai toujours rêvé d'aller en Norvège ou à Amsterdam.»

Seraina

Étape 2: Achat des billets

Interrail fête son anniversaire! Depuis 50 ans, le billet de train nous fait voyager dans toute l'Europe à travers 33 pays, de la Finlande à la Turquie en passant par la Croatie. Le concept simple et flexible d'Interrail a fait son succès. Un mois de voyages illimités, un pass pour un pays entier, quatre jours répartis sur un mois: il existe un billet pour toutes les envies. Les récentes liaisons de nuit entre Zurich et Amsterdam et entre Paris et Vienne offrent de nouvelles possibilités de faire de beaux voyages en toute simplicité.

www.cff.ch/interrail

«Avec les trains de nuit, je peux voyager de ville en ville, utiliser le train comme hôtel et me réveiller chaque jour dans une ville différente. C'est un peu comme une croisière sur la terre ferme, avec énormément moins d'émissions de CO₂.» Sara

«J'aimerais beaucoup voyager en Italie ou en Croatie, où je ne suis encore jamais allée.»

Sonja

Étape 3: Planification

Lorsque l'on voyage avec un billet Interrail, il n'est pas forcément nécessaire de préparer son itinéraire à l'avance. Mais comme se réjouir est le plus grand des bonheurs, les voyageuses et voyageurs trouveront toutes les informations sur les destinations, les temps de trajet, les correspondances et d'autres conseils utiles sur la plateforme «L'Europe en train». Le site de l'ATE est régulièrement mis à jour et sa carte offre une excellente vue d'ensemble des itinéraires en Europe.



www.europeentrain.ch



Étape 4: Savourer

«C'est souvent lors des voyages en train qu'on a les meilleures discussions entre amis.» Lena



«Je vais voyager en France, sur la Côte d'Azur et en Provence. Depuis là, je me rendrai peut-être aussi à Lisbonne.» Rahel

«Voyager en train est bon pour l'environnement. On ne doit pas se concentrer sur la route et on peut faire d'autres choses durant le trajet. C'est bien plus agréable.» Laura



Les élèves de la classe FMS 3B du Thérésianum Ingenbohl se réjouissent de leurs futurs voyages en train.



Un éloge de la lenteur

Texte et photos: Camille Marion

La région de Morges est un vaste jardin au bord de l'eau. Autour de ses nombreux massifs piqués de tulipes multicolores, on cultive également l'amour du terroir et un goût pour le «slow tourisme».

Respirez, admirez et surtout prenez le temps. Il y a quelques années, Morges s'est donné l'ambitieux objectif de devenir la première destination «slow tourisme» de Suisse. Derrière l'anglicisme se cache une promesse, comme un antidote au stress de la vie quotidienne: la petite ville vaudoise vous invite à ralentir.

Pour cultiver l'esprit slow tourisme et créer des offres de qualité, l'office du tourisme morgien s'est entouré de partenaires comme le Parc Jura vaudois et les entreprises des transports publics de la région. Morges est également la première destination de Suisse romande à rejoindre le programme «Cause we care» de myclimate. Il permet à la clientèle touristique d'investir volontairement une petite somme supplémentaire en faveur du développement durable lors de la réservation de séjours et d'activités. Morges Tourisme double ensuite la mise en finançant par un montant similaire des projets environnementaux

à l'échelle locale. D'excellentes raisons de s'intéresser de plus près aux richesses de cette région.

À pied au marché

Les pieds dans les eaux du Léman, la tête blottie dans les collines du Parc naturel régional du Jura: sa position privilégiée fait de la région de Morges une destination aux mille facettes. Avant d'explorer la campagne vaudoise et ses villages pittoresques, nous débutons notre séjour par une visite du centre-ville.

Depuis la gare, nous rejoignons la rue principale en quelques enjambées pour plonger dans la foule venue profiter du marché. Tous les mercredis et samedis matin, les stands investissent la rue piétonne pour le plus grand plaisir de la population locale comme des touristes de passage. Sur les étals se côtoient des produits du terroir, des aliments en vrac, des fruits et légumes de toutes les couleurs et de l'artisanat.

Grâce à sa taille modeste, le centre-ville de Morges se visite volontiers à pied. Après l'agitation citadine, le bord du lac offre une promenade méditative. Les adeptes de culture et d'histoire se régaleront dans l'un des cinq musées qu'abrite le majestueux Château de Morges.

Coquette fleurie

Diverses raisons rythment l'année de Morges et lui valent le surnom de «La Coquette». Au printemps, elle revêt ses plus beaux atours pour célébrer son emblème: la tulipe. De mars à mai, le public afflue pour découvrir les plus de 100 000 tulipes qui tapissent le parc de l'Indépendance. L'événement célèbre cette année sa 52^e édition avec un spectacle son et lumière initialement prévu pour la 50^e mais repoussé en raison de la pandémie. En été et jusqu'en automne, ce sont les dahlias qui orneront le quai Igor Stravinsky.

Il est maintenant temps des s'éloigner de Morges pour explorer sa région. La bonne



Au Moulin de Sévery, on perpétue les techniques traditionnelles de fabrication d'huile de noix, noisette, pistache, colza et une quinzaine d'autres types de produits pressés à l'ancienne.

Morges et sa région invitent à la contemplation – le long des rivages fleuris du Léman (à gauche) comme dans le cadre idyllique de la fondation Michalski, à Montricher.

desserte des transports publics permet de sillonner la campagne vaudoise sans tracas. Par la fenêtre, le regard se perd entre les champs cultivés et les villages pittoresques.

Un court trajet en bus permet de rejoindre le château de Vullierens et de plonger dans la magie de ses somptueux jardins. Les iris sont les stars de cet écrin de nature, mais on y admire également des tulipes, des roses, des rhododendrons ou des lys. Il vaut la peine de prévoir une journée entière pour découvrir le domaine. Cela permet d'arpenter les 30 hectares et les neuf jardins thématiques, et d'admirer son impressionnante collection de sculptures. Dans ce cadre idyllique, on profite d'une vue impressionnante sur les Alpes et le Mont Blanc.

On presse et on vinifie

Après le plaisir des pupilles vient celui des papilles. Dans la philosophie du slow tourisme, la gastronomie est une savoureuse porte d'entrée; on découvre une destination au travers de produits qui racontent son histoire, sa culture et son paysage.

En arrivant au Moulin de Sévery, c'est l'odeur de l'huile pressée à l'ancienne qui nous accueille. Véritable institution pour les adeptes des gourmandises du terroir, le moulin-huilerie perpétue un savoir-faire ancestral depuis six générations. On y produit des huiles artisanales, des moutardes aromatisées et des vinaigres pulpeux. Lors d'une visite guidée, l'équipe passionnée nous décortique le processus de fabrication de

l'huile de noix – spécialité de la maison – que l'on déguste chaude, à la sortie de la presse.

Nous quittons Sévery pour rejoindre le village d'Echichens. Au domaine Henri Cruchon aussi, l'amour du terroir est une histoire de famille. Dans le joli carnotzet de la cave, nous dégustons quelques-uns des seize cépages cultivés en biodynamie, méthode qui proscrie toute utilisation de produit chimique, d'herbicide et d'engrais de synthèse. Le vignoble morgien séduit par la qualité de ses vins – le fameux chasselas vaudois, mais également de nombreux autres cépages. Sur le domaine Henri Cruchon, la nouvelle génération est entièrement féminine et a lancé, en clin d'œil, la gamme «Les filles vinifient».

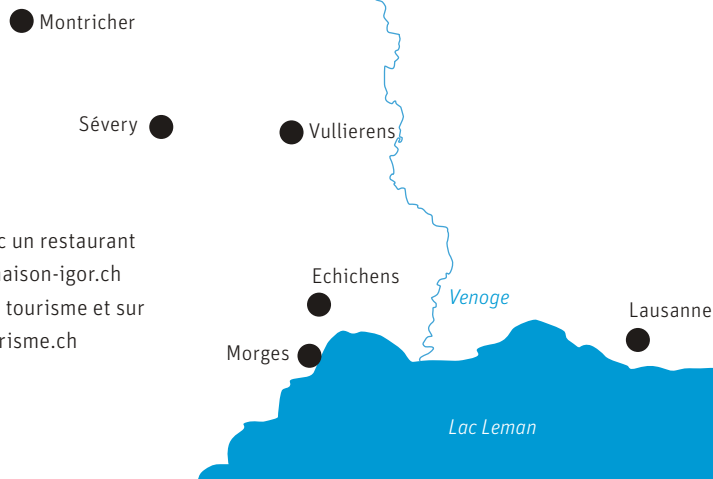
Calme et littérature

En guise de dessert, notre séjour à Morges s'achève par une visite à Montricher. Sur les hauts du village, un enchevêtrement de bâtiments cubiques lovés sous un étrange auvent blanc détonne dans le décor verdoyant. La fondation Michalski a été créée en 2004 dans le but de favoriser la création littéraire et d'encourager le goût de lire. Le complexe comporte un auditoire et une salle d'exposition. Jusqu'en juillet, l'exposition «Le reflet des mots» revient sur l'œuvre de l'artiste bernois Markus Raetz.

Le complexe compte également des résidences d'écrivain-es et une impressionnante bibliothèque. Dans ses rayons, plus de 80 000 ouvrages de la littérature moderne et contemporaine attendent les curieuses et les curieux. La fondation Michalski est à l'image de la région de Morges; un havre de tranquillité où il fait bon s'arrêter le temps de contempler la nature, le lac et les montagnes. ■

Informations utiles

- Hébergement: la Maison d'Igor, non loin du centre-ville de Morges. Hôtel de charme dans une très belle bâtisse où vécut le compositeur russe Igor Stravinsky, avec un restaurant italien et un beau jardin. www.maison-igor.ch
- Plus d'informations sur le slow tourisme et sur la destination: www.morges-tourisme.ch





Le moyen de transport recherché est idéal pour une promenade dans la nature.

© Adobe Stock/M. Bauer

CONCOURS

Unir ses forces pour avancer

En 2016 aux Pays-Bas, un groupe d'hommes astucieux a construit la plus longue version possible du moyen de transport que nous recherchons: il mesurait exactement 35,79 mètres. Négocier les virages, s'est avéré compliqué avec pareil engin, mais c'était un cas exceptionnel car ce genre de véhicule mesure généralement environ 2,5 mètres.

Le premier précurseur de ce moyen de transport est apparu dans les années 1890. À l'époque des calèches et des locomotives, l'invention est très vite devenue populaire. Toutefois, durant les prospères années 1920, l'intérêt s'est émoussé. L'automobile était devenue beaucoup plus accessible et «passe-partout».

De nos jours, ce genre d'engin est plutôt rare. Celles et ceux qui s'en servent pour

parcourir la campagne apprécient de pouvoir bavarder ensemble sans problème. La personne qui occupe le siège arrière confie le pilotage à celle qui est à l'avant et peut, si besoin, se reposer un peu. Comme on est deux à actionner les pédales, rouler sur les routes et chemins est globalement moins fatigant. Les modèles de compétition sont étonnamment rapides, puisqu'ils permettent d'atteindre des vitesses étourdissantes de près de 80 kilomètres à l'heure.

Le moyen de transport qui nous intéresse dans notre concours offre de nombreux avantages aux personnes avec handicap. Dans les compétitions des jeux paralympiques, par exemple, des athlètes aveugles ou malvoyant-es s'affrontent dans des courses sur une distance de 4000 mètres, sous la conduite de leur pilote. À Berne, il existe une association qui réunit des équipes de personnes avec ou sans handicap tous les mardis et mercredis soirs, d'avril à octobre.

Vivian Barben est stagiaire à l'ATE Suisse. Elle a eu l'occasion de tester ce moyen de transport lorsqu'elle était à l'école.

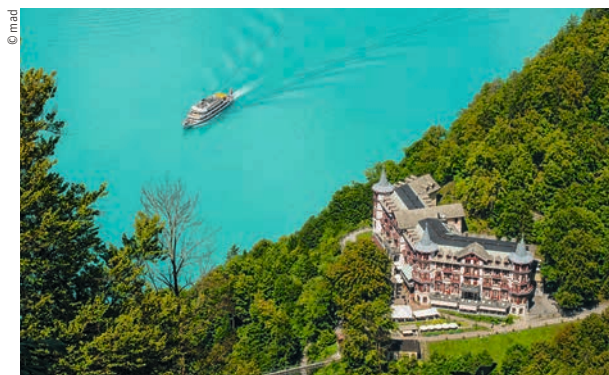
À GAGNER:

Une nuit avec repas du soir et déjeuner au Grand Hôtel Giessbach d'une valeur de Fr. 950.-.

Nous tirons au sort une nuit pour deux personnes en chambre double Deluxe avec vue sur le lac, déjeuner et dîner Giessbach 4 plats compris. Profitez en plus du Passeport Giessbach Nostalgie avec les avantages suivants: toute la journée, navigation gratuite sur l'ensemble du réseau du lac de Brienz (en 2^{ème} classe);

l'après-midi, à partir de 13h58, libre circulation avec le Brienz Rothorn Bahn; toute la journée, entrée gratuite au musée en plein air du Ballenberg et libre accès au funiculaire historique du Giessbach; visite guidée et accès gratuits à l'école de sculpture sur bois de Brienz.

Vous trouverez de plus amples informations sur l'hôtel sur www.giessbach.ch



© mad

Réponse du dernier numéro:

Le vélo cargo.

Gagnant-es: Marguerite Rochat de Corcelles (NE), Peter Bandi de Berne, Verena Davatz de Trin (GR), Chantal Favarger des

Brenets (NE) et Martin Lüdi de Goldbach (BE) remportent des cartes journalières pour la croisière des Trois-Lacs.

Prix offert par



Quel est le moyen de transport que nous recherchons?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 29 mai 2022 pour participer au tirage au sort.

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

Une seule participation par personne.

«La guerre en Ukraine nous rappelle que la crise climatique n'est pas la seule catastrophe déclenchée par l'usage immodéré des ressources fossiles.»



STÉPHANIE PENHER

L'essence contribue à financer les guerres

Chaque année, nous dépensons des milliards en essence, en huiles et en gaz. Cet argent sert à alimenter le pouvoir dans les pays de provenance. Un pouvoir qui déferle aujourd'hui comme une tornade de feu sur un pays démocratique, balaye des vies humaines, met à mal des projets d'avenir. La guerre en Ukraine nous rappelle que la crise climatique n'est pas la seule catastrophe déclenchée par l'usage immodéré des ressources fossiles.

Que faire? Donner de la voix dans des manifestations, participer à des collectes de dons, accueillir des personnes migrantes? Les images de désolation et de souffrance me soufflent que cela ne suffira pas, et que bien davantage d'efforts sont encore nécessaires.

Pour la paix, nous devons nous défaire de nos dépendances lourdes de conséquences. En matière de transports, cela implique de passer le plus rapidement possible à des carburants non-fossiles. C'est possible en suivant un paquet de mesures cohérent, comme l'a démontré le Masterplan de l'ATE pour un

trafic sans énergie fossile, publié l'an dernier. Il prévoit des développements technologiques, tels l'électrification du trafic routier, auquel contribue notamment l'ATE avec son eco-auto.info.

Toutes les mesures ne peuvent être réalisées du jour au lendemain, mais nous ne pouvons pas, aujourd'hui, attendre les changements technologiques. Chacun et chacune peut évidemment agir en renonçant à des trajets motorisés inutiles, car chaque plein évité contribue à assécher les ressources financières de la Russie. Reste que le cœur du problème tient à notre dépendance au trafic individuel motorisé: soutien au trafic pendulaire, obligation de construire des places de stationnement, infrastructures et constructions auto-centrées. Il s'agit d'un problème structurel, et les majorités bourgeoises se mobilisent pour éviter le changement et contre l'élaboration d'alternatives.

Stéphanie Penher est responsable du secteur Politique des transports et campagnes à l'ATE Suisse.

ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. Adresse de la rédaction: ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Viviane Barben, Yves Chatton, Selim Egloff, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Flore Maret, Anette Michel, Nadja Mühlemann, Stéphanie Penher, Silvia Schaub, Lea Schmutz, Martin Winder, Fanny Zürn. Sections: Camille Marion.

Annonces: tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch.

Graphisme: www.muellerluetolf.ch. Impression, distribution: AVD GOLDACH SA. Papier: Lesbebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. Tirage: 77213 (français 20355, allemand 56858). Prochaine édition: 8 septembre 2022. Remise des annonces: 8 août 2022. Changements d'adresse: mga@ate.ch

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

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

Achats à pied ou à vélo

Notre façon de nous rendre en magasin pèse autant dans notre empreinte environnementale que ce que nous y achetons. En Suisse, les trajets liés aux courses représentent la troisième cause de trafic, après le travail et les loisirs. Le 24 septembre, l'ATE organise la deuxième édition du «Carfree shopping day». Les sections organiseront des stands d'information pour sensibiliser les acheteurs et acheteuses aux alternatives à la voiture. Dans le prochain Magazine ATE, vous découvrirez plus d'information sur cet événement ainsi que des conseils et des bons exemples en matière d'achats et de livraisons sans voiture.



Jusqu'à **20%**
d'économies!*



Rouler écologique, ça vaut la peine!

L'Éco-assurance véhicules pour tous ceux qui pensent environnement et veulent réduire leur prime.

Accès rapide à l'offre de l'Éco-assurance véhicules ATE:

- par téléphone au **031 328 58 22** ou
- par internet à l'adresse **www.ate.ch/eco**

*Exemples: prix hors TVA et frais d'inscription pour l'assurance responsabilité civile automobile.

Tesla Model 3 (voiture électrique), conduite par une femme de 57 ans (canton de Zurich).

Prime standard: Fr. 557.80, prime ATE: Fr. 426.70, différence: Fr. 131.10 (plus bonus écologique Fr. 85.30).

VW Golf (voiture à essence), conduite par un homme de 35 ans (canton de Berne).

Prime standard: Fr. 441.50, prime ATE: Fr. 337.80, différence: Fr. 103.70.

Assureur: Zurich Compagnie d'Assurances SA

Pour une mobilité
d'avenir

ate


GOMMEZ VOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE!

FREINAGE PLUS COURT.
MOINS DE BRUIT.
ÉCONOMIE DE CARBURANT.



WWW.ETIQUETTE-PNEUS.CH

 suisseénergie

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de l'énergie OFEN

Office fédéral des routes OFROU

Office fédéral de l'environnement OFEV

