

# ATE MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE




## De l'étal au frigo

Marche, vélo et autres options durables pour transporter ses achats

Page 24

Pour une mobilité d'avenir

**ate**



Je ne veux plus soutenir la guerre avec ma consommation de gaz et de pétrole !

LES MOTIVATIONS POUR PROTÉGER LE CLIMAT SONT NOMBREUSES. VENEZ EN PARLER POUR LES TRANSFORMER EN ACTIONS GRÂCE AUX **CONVERSATIONS CARBONE**. DÈS FIN AOÛT DANS PLUS DE DIX LIEUX DE SUISSE ROMANDE.

[www.conversations-carbone.ch](http://www.conversations-carbone.ch)

**ArtisansdelaTransition**

LaRevue  
Durable



## 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](http://www.ate.ch/legs)

Simon Hofmann  
Responsable Marketing et Produits

ATE Association transports et environnement  
Aarberggasse 61, 3001 Berne

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

- 4 **En bref**
- 6 **Vélo et train:** combinaison pratique ou stressante?
- 7 **Prix de l'essence:** des comptes d'apothicaire
- 8 **Bâle à vélo:** interview avec Rudolf Rechsteiner
- 10 **Pedibus:** à pied à l'école, et plus encore
- 12 **Circulation routière:** la loi joue les prolongations
- 13 **Mobilité piétonne:** villes suisses sous la loupe
- 14 **Chemin de l'école:** dans les yeux des enfants
- 16 **Mobilité électrique:** trois semaines avec le «Wave Trophy»
- 17 **À pied à l'école:** les enfants célèbrent leurs super-pouvoirs
- 18 **Voiture autonome:** le défi e la cohabitation
- 19 **Assurances:** prévoir ses loisirs sans risque
- 20 **JeuneATE:** discussion sur la mobilité et le climat
- 23 **Greenwashing:** quand les voitures sauvent la planète



© Uirs Geiser

40 **Lötschenpass:**  
des beautés évanescences

- 43 **Destination Nature:**  
chasse aux trésors culinaires au Pays d'Enhaut
- 44 **Tyrol autrichien:** accueil familial et démarche durable à Seefeld
- 46 **Vélo:** un voyage sur les traces du réchauffement climatique
- 34 **Offres pour les membres**
- 36 **Rapport des sections**
- 51 **Concours**
- 53 **Réfléchissez-y! avec Simon Hofmann**
- 54 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

## DOSSIER

### Faire ses achats à pied, à vélo et en transports publics

Pour les trois quarts de la population suisse, les commerces se trouvent à moins de cinq kilomètres de la maison. À pied, à vélo, en transports publics: les options sont nombreuses pour éviter les embouteillages, limiter les émissions de CO<sub>2</sub> et contribuer à préserver notre qualité de vie.

## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur,



© mrad

Pour fêter mon dernier anniversaire, je suis allée acheter deux caisses de bière, un pack de six bouteilles d'eau minérale et un sac plein de snacks.

Sur le chemin du retour – à pied car j'habite à une centaine de mètres d'un commerce bien assorti – j'ai dû me rendre à l'évidence qu'il serait impossible de tout transporter en une seule fois.

Mes collègues de l'équipe de campagne le savent: de telles courses sont loin d'être fréquentes. 60% des achats tiennent dans un sac et pèsent rarement plus de cinq kilogrammes. En septembre, par le biais d'actions dans différentes régions de Suisse, l'ATE et ses sections mettent en évidence les possibilités de faire ses achats du quotidien de manière durable à pied, à vélo ou en transports publics. Dans notre dossier, vous trouverez des informations intéressantes et utiles à ce propos.

Je vous souhaite une agréable lecture et profite de l'occasion pour remercier mes voisines et voisins de ne pas avoir volé l'eau minérale que j'ai dû laisser quelques minutes au bord de la route. L'année prochaine, je prendrai la remorque vélo!

Nelly Jaggi  
Co-rédactrice en chef





## La fin des voitures à essence et diesel dès 2035

### Le bruit des motos n'est pas une fatalité

La protection contre le bruit stagne en Suisse, alors que rouler à moto fait de plus en plus d'adeptes. Ainsi, la pollution sonore des motos – qui font partie des véhicules les plus bruyants – est en forte hausse. Ce problème pourrait être partiellement résolu par des contrôles accrus et l'installation de radars acoustiques. Mais la réduction du bruit des moteurs à combustion étant limitée, seuls les moteurs électriques permettront d'abaisser encore le niveau sonore. Cette transition est de toute façon incontournable à long terme, compte tenu de l'abandon nécessaire des carburants fossiles. Michael Töngi (Verts/LU), membre du Comité central de l'ATE et conseiller national, a interpellé le Conseil fédéral pour savoir s'il était disposé à limiter la vente des motos à moteur à combustion. Le gouvernement a répondu par la négative, arguant qu'il ne veut pas «restreindre le marché plus qu'il ne faut» et qu'il allait se pencher sur «des mesures anti-bruit globales pour tous les types de véhicules». L'ATE attend ses propositions avec impatience, et continuera à défendre des mesures efficaces contre le bruit du trafic.



La campagne de l'ATE contre le bruit des motos: [www.ate.ch/bruit](http://www.ate.ch/bruit)

### Pour réussir la transition énergétique

Les plus grandes menaces d'origine humaine qui pèsent sur notre planète concernent la biodiversité et le climat. Une transition énergétique qui les protège est néanmoins possible d'ici 2035. Les organisations membres de l'Alliance-Environnement, dont l'ATE fait partie, ont présenté des solutions il y a peu. Le but? Limiter le réchauffement climatique à maximum 1,5 °C. Pour cela, la Suisse doit opter pour un approvisionnement en énergie prévoyant et neutre en carbone d'ici 2035 en misant sur l'efficacité, l'énergie solaire et en réduisant sa consommation.

Toutes les solutions sur: [www.alliance-environnement.ch](http://www.alliance-environnement.ch)

En juin, le Parlement européen a adopté une proposition de la Commission européenne visant à interdire l'immatriculation des voitures et véhicules utilitaires légers émettant du CO<sub>2</sub> dès 2035. Cet objectif ne pourra être atteint qu'au moyen de véhicules électriques et à pile à combustible. Le durcissement de l'objectif intermédiaire pour 2030 est lui aussi confirmé: les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme et des utilitaires légers neufs doivent baisser de moitié par rapport à 2021. Ces décisions doivent encore être approuvées par les États membres, probablement d'ici la fin de 2022.

L'ATE invite la Suisse à prendre le même chemin. D'après le Conseil fédéral, les émissions de gaz à effet de serre du pays doivent être réduites à zéro d'ici 2050. Mais il manque, dans le domaine du trafic routier, des objectifs comparables à ceux que l'UE s'est à présent fixés. Face à la crise climatique, il s'agit de faire preuve d'ambition.

### Les entreprises doivent réduire leurs vols d'affaire

Dans le cadre de sa nouvelle campagne «Travel Smart» soutenue par l'ATE, notre organisation faitière Transport & Environment (T&E) a publié un classement de 230 sociétés selon leurs objectifs de réduction en matière de vols d'affaire. Si certaines sociétés, dont quelques suisses, font des efforts louables, bien davantage d'ambition est nécessaire. La campagne demande aux sociétés de s'engager publiquement à réduire d'ici 2025 leurs vols d'affaires d'au moins 50% par rapport à 2019. Poursuivre un tel objectif serait bénéfique tant pour la protection du climat que la qualité de vie du personnel.

Plus d'informations:  
[www.travelsmartcampaign.org](http://www.travelsmartcampaign.org)

© Rainer Sturm/Pixello.de



### 30 km/h: faire le premier pas

L'ATE présente le «Guide Zone 30 à l'intention de ma commune» pour stimuler l'engagement en faveur de la réduction de la vitesse. Le 30 kilomètres à l'heure est une mesure efficace et peu chère contre le bruit et pour la sécurité sur les routes. Le guide l'ATE s'adresse à toutes les personnes qui souhaitent agir en ce sens – riverain-es, exécutifs communaux, groupes d'intérêt. À la clôture de la rédaction, la décision du Conseil fédéral quant à la facilitation de la création de zones 30 (dont l'entrée en vigueur est prévue en 2023) était encore inconnue. D'ici là, le guide montre ce qu'il est possible de faire, sachant que la hausse de la sécurité et de la qualité de vie et la réduction du bruit profitent à tout le monde.



Le guide complet sur [www.zone30.ch](http://www.zone30.ch) > Guide

## Séminaire: moins de voitures, aussi hors des villes

Le lundi 31 octobre 2022 aura lieu à Lausanne le 5<sup>ème</sup> séminaire annuel du Programme Habitat à Stationnement réduit de l'ATE. Il portera cette année sur la réalisation de projets d'habitat avec peu de stationnement se situant hors des villes, donc à l'écart des réseaux de transports publics et des commerces. Des personnes porteuses de projets en cours de réalisation ainsi que des représentant-es des transports publics et des communes discuteront du potentiel et des freins à de tels projets et des mesures à envisager pour les contourner.

Informations: [www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch)

## Nouveaux visages au Comité central

Lors de l'Assemblée des délégués de l'ATE, les conseillères nationales Natalie Imboden (BE) et Isabelle Pasquier-Eichenberger (GE) ont été élues au Comité central. Elles remplacent Lisa Mazzone et Franziska Grossenbacher. La JeuneATE est désormais représentée au Comité par Dominik Beeler, étudiant en sciences politiques. En créant ce siège, les délégué-es donnent du poids à la voix des jeunes.



Émerveillement: la classe gagnante des semaines d'action «Walk to school» 2021 en visite au Musée des transports à Lucerne.

## Ecotrip Challenge: inscriptions ouvertes!

Dans le cadre de l'Ecotrip Challenge de l'ATE, les élèves du degré secondaire II de toute la Suisse peuvent consigner leurs voyages en ligne pendant toute une année scolaire et voir combien d'émissions de CO<sub>2</sub> sont ainsi produites. À la fin du concours, toutes les classes participantes découvriront les résultats et les plus raisonnables seront récompensées. Les inscriptions pour l'année scolaire 2022/2023 sont ouvertes jusqu'au 18 septembre. Des Pass Interrail et des bons CFF sont à gagner.



Informations et inscriptions sur [www.ecotrip-challenge.ch](http://www.ecotrip-challenge.ch)

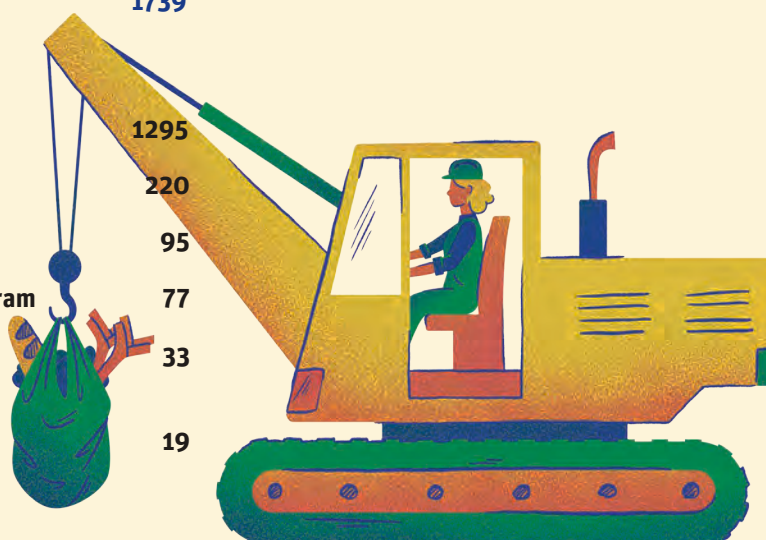


Chaque habitant-e de la Suisse effectue en moyenne 1739 kilomètres par année pour aller faire ses courses. C'est dans les Grisons que ces trajets sont les plus longs, avec 3191 kilomètres par personne et par an, dont 3010 kilomètres sont effectués en voiture. Dans tout le pays, la voiture reste le moyen de transport privilégié pour faire ses courses: chaque année, chaque individu effectue en moyenne 1295 kilomètres à cette fin. Les transports publics n'atteignent pas tout à fait la barre des 300 kilomètres alors que 128 kilomètres en moyenne sont effectués à pied ou à vélo. Cette thématique est approfondie dans notre dossier, à partir de la page 24.

## 1739 kilomètres par an pour faire ses courses

MOYEN DE TRANSPORT KILOMÈTRES PAR AN, PAR PERSONNE

<b>TOTAL</b>	<b>1739</b>
<b>Voiture</b>	<b>1295</b>
<b>Train</b>	<b>220</b>
<b>À pied</b>	<b>95</b>
<b>Car postal/bus/tram</b>	<b>77</b>
<b>Vélo/vélo électrique</b>	<b>33</b>
<b>Autres</b>	<b>19</b>



# Pratique ou stressant?

**Multimodalité** En matière de mobilité, le duo vélo et transports publics est pratiquement imbattable dans la lutte contre la crise climatique. Et pourtant, la combinaison n'est pas optimale en Suisse. Les membres de l'ATE témoignent.

Compilé par Selim Egloff et Nelly Jaggi

«J'avais un billet valable pour mon vélo et on m'a demandé d'en acheter également pour les vélos 16 pouces de mes jumeaux de 4 ans. Suite à ma plainte, le service client m'a informé que **les vélos des enfants de moins de 6 ans sont considérés comme des bagages à main** – et cela qu'ils soient accompagnés ou non par un adulte avec vélo. Pour les enfants de moins de 16 ans, avec la carte Junior ou la carte Enfant accompagné, le transport des vélos est gratuit s'ils sont accompagnés d'un adulte qui voyage également avec un vélo.»



Une image rare? Des vélos bien alignés dans l'InterRegio Berne-Genève.

«Ce qui est pénible, c'est que certaines gares ne disposent pas de rampes. Heureusement, selon notre expérience, **le personnel ferroviaire donne volontiers un coup de main.**»

«**L'accès aux compartiments vélos des trains du RER Schaffhouse-Winterthour se fait par des escaliers**, alors que le wagon pour les poussettes et les fauteuils roulants est prévu pour que l'on puisse entrer sans obstacle. Je ne comprends vraiment pas. Parfois, je voyage avec un vélo lourdement chargé ou même un vélo électrique.»

«Réserver sa place vélo s'avère utile dans la mesure où cela permet de savoir dans quel wagon il y a de la place. Dans le train InterRegio, **nous avons cependant dû pousser nos vélos électriques à travers les wagons** pour trouver une place libre.»

«**Le vélo pliable est pour moi la solution la plus simple**: je le plie avant de monter dans le train, une housse par-dessus et me voilà avec un bagage à main qui voyage gratuitement.»

«L'introduction de la réservation obligatoire sur certaines lignes CFF **m'a décidé à désormais emmener mon vélo dans un sac de transport**, ce qui n'est pas idéal, car je dois le porter lorsque je change de train.

De plus, la plupart du temps je bloque une place vélo avec mon sac. Ça ne fait aucun sens, mais les CFF en ont décidé ainsi.»

«En Suisse: **une catastrophe!**»

«**En tant que pendulaire, j'ai un vélo à mon domicile et un autre sur mon lieu de travail**: cela ne me viendrait pas à l'esprit de transporter un vélo dans le bus ou le train aux heures de pointe.»

«Si l'on voyage à deux et qu'il faut réserver, **il est possible qu'une personne doive charger son vélo en tête et l'autre en queue de train**. Ce qui n'est pas seulement désagréable, mais peut aussi s'avérer compliqué en raison des bagages.»

«**La réservation obligatoire pour les vélos, je peux comprendre**. Cependant, je me suis déjà fait attribuer à deux reprises une place dans la voiture 1ère classe la plus éloignée. Comme je ne souhaite pas devoir traverser plusieurs wagons pour rejoindre la 2e classe, j'ai cherché une place pour mon vélo en 2e classe, ce qui n'a heureusement pas posé problème aux heures creuses.»

«**Dans une certaine mesure, c'est vraiment frustrant**, car les trains ne disposent que de très peu de places pour les vélos. La Suisse à vélo aurait dû intégrer bien plus tôt les développements liés aux TP et au vélo dans la planification des trains.»

«Le compartiment vélos est affiché dans les secteurs C et D, alors que **le train ne s'arrête même pas dans le secteur D.**»

«Soleure-Munich, deux vélos, deux personnes. **En ligne: réservation impossible**. Au guichet CFF, comptez au minimum 30 minutes, pour autant que le personnel s'y connaisse. Au final, tout cela s'est soldé par huit documents différents!»

«Les réservations demandent de la rigueur et il faut parfois planifier longtemps à l'avance – **on y perd beaucoup du sentiment de liberté lié au vélo.**»

«Le fait de devoir réserver une place vélo dans de nombreux bus et trains est handicapant. Notre état de fatigue ou une météo capricieuse nous donnent parfois envie de **mettre spontanément le vélo dans le bus ou le train pour quelques arrêts.**»

# Prix de l'essence et comptes d'apothicaire

**Automobile** À 2000 kilomètres à l'est, des obus s'abattent sur les villes et réduisent un pays en cendres. Pendant ce temps, dans le reste de l'Europe et en Suisse, on discute du prix de l'essence qui renchérit de quelques centimes le prix du kilomètre en voiture.

Par Andreas Käsermann

Chez nous, c'est l'UDC principalement qui se pose en protectrice de la classe moyenne et qui réclame une réduction des taxes sur les carburants, prétendant vouloir éviter l'effondrement de notre économie. Louvoyant au gré des courants de l'opinion publique, le parti estime – tenez-vous bien – qu'il est temps que l'État intervienne et qu'il subventionne l'essence et le diesel.

Un très mauvais calcul, constate Martin Winder, responsable de projets de politique des transports à l'ATE: «En se focalisant sur le prix des carburants, on grossit le problème.» En Suisse, le coût d'exploitation annuel moyen d'une voiture est de 10 000 francs – soit de 69 centimes le kilomètre. «Si bien qu'une augmentation du prix de l'essence de 48 centimes fait passer le coût d'exploitation à 72 centimes le km, soit une augmentation de 3 centimes seulement.»

## La demande ne faiblit pas

La hausse se fait certes sentir, mais pas gravement. Car il faut bien constater que le trafic routier n'a pas réagi à l'augmentation des prix. Selon Avenery (anciennement Union pétrolière), la demande en carburant reste inchangée. Si, à moyen terme, la logistique d'approvisionnement n'a guère de solution de rechange, Martin Winder voit un important potentiel d'économie dans les déplacements liés aux loisirs, lesquels représentent la plus grande part du trafic routier. «C'est dans ce secteur que l'on doit s'attendre en premier à un recul des déplacements. Or, comme il n'en est rien, il faut en conclure que la hausse des prix des carburants est supportable en Suisse.» Ce qui s'explique par le haut niveau des salaires.

Il ne faudrait cependant pas minimiser le problème des ménages à faible revenu dépendant de la voiture. Ils ne doivent pas être laissés pour compte. «Une solution serait d'augmenter provisoirement les subsides à



À l'avenir, les stations-services ne devraient plus faire partie du paysage.

l'assurance maladie», propose Martin Winder. Par contre, subventionner les carburants serait contre-productif.

## Un mauvais calcul

Une régulation des prix des carburants par l'État aurait un potentiel de perturbation du marché: en réduisant les taxes sur les carburants, l'État devrait lui seul supporter les hausses de prix. L'intervention des caisses publiques supprimerait l'effet régulateur des prix sur la demande, le niveau des ventes resterait identique et les gains des groupes pétroliers augmenteraient. La hausse des prix du brut a déjà permis, d'un jour à l'autre, au secteur pétrolier d'encaisser de juteux profits, explique Martin Winder: «C'est lui le principal bénéficiaire des prix élevés et des baisses de taxes.»

Il voit tout de même un aspect positif au débat sur le prix des carburants. «Lorsque

l'on se rend compte que la hausse des prix est due à une pénurie, notre dépendance aux carburants fossiles et ses conséquences néfastes ne peuvent plus être ignorées. Les alternatives sont à présent connues et éprouvées, et les fluctuations du marché leur donnent un coup de pouce bienvenu. Il ne reste plus qu'à se décider à en faire usage.»

L'UE planche déjà sur les possibilités de sortir de la dépendance au gaz (russe) et au pétrole. Martin Winder s'attend à une baisse de la consommation de pétrole ces prochaines années. Au mieux, cela ne fera qu'accélérer l'abandon des énergies d'origine fossile. ■

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



Plus d'informations:  
[www.ate.ch/prix-de-lessence](http://www.ate.ch/prix-de-lessence)

# «Le réseau cyclable n'existe que sur le papier»

Propos recueillis par Nelly Jaggi

**Rudolf Rechsteiner, vous vous engagez pour des voies cyclables sûres à Bâle. La situation y est-elle plus précaire qu'ailleurs?**

Bâle a bougé plus vite que Berne ou Zurich. Mais Berne a aujourd'hui le concept le plus moderne et a beaucoup inspiré le lancement de notre initiative. Nous avons aussi à l'esprit le succès de Zurich (ndlr: avec le «oui» aux itinéraires cyclistes et au plan directeur). Notre initiative vise la sécurité à vélo, mais bien évidemment aussi la sauvegarde du climat.

**L'inaction des autorités en matière de vélo vous fâche-t-elle?**

Ça n'avancait tout simplement plus et les mesures étaient seulement ponctuelles. Aujourd'hui, nous avons un splendide raccommodage, mais aucune voie ininterrompue et sûre. Les voitures disposent de beaucoup d'espace et de confort avec l'autoroute de

**Infrastructure cyclable** Rudolf Rechsteiner est un politicien bien connu. Spécialiste de l'énergie, il est à la fois très engagé et maître de ses dossiers. Il a développé une passion pour le vélo et a lancé à Bâle une initiative pour des voies cyclables sûres.

menté. Mais il n'y a pas de continuité avec les quartiers périphériques. De plus, les intersections dangereuses engendrent deux à trois morts par année et chaque semaine un accident grave à vélo. Plusieurs accidents mortels se sont produits sur les tronçons sans marquage, bordés de places de parc. Jusqu'ici, l'administration cantonale n'a pas suivi ses propres directives. Elle les considère comme non contraignantes. À Bâle, 80% des accidents légers, graves ou mortels concernent des personnes à pied ou à vélo. Sur la route, c'est uniquement en voiture que l'on est en sécurité. Depuis des décennies, les autorités accordent toujours plus de surface routière à la voiture.

**Quelles mesures demande l'initiative?**

Pour que le vélo soit aussi sûr que la voiture, il faut des espaces routiers sécurisés – c'est-à-dire un marquage des pistes sur le réseau

**Puisque nous parlons de séparation des flux de trafic: la coexistence du trafic cycliste et piéton sur une même surface génère des conflits. La dissociation des deux mobilités empiète sur l'espace voitures – un dilemme?**

Je suis opposé à la ville sans voitures mais il faut réduire l'espace monopolisé par le trafic motorisé. C'est surtout le stationnement des véhicules qui prend énormément de place, alors que beaucoup de parkings de la ville sont sous-occupés. Les taxes de parking pour un stationnement illimité dans les zones bleues sont affreusement basses: 80 centimes par jour pour une place de la taille d'une chambre d'enfant.

L'idée à la base de la séparation est la suivante: en aménageant des pistes cyclables sûres, davantage de gens opteront pour le vélo, parce qu'il sera considéré comme étant sûr. Dès lors, le volume du trafic automobile diminuera et, avec lui, les embouteillages et les besoins en places de parc. Tout le monde y gagne. Les modèles électriques rendent la mobilité cycliste accessible aussi dans les régions de collines. Le vélo commence à remplacer la voiture.

**La loi fédérale sur les voies cyclables est achevée. Est-elle insuffisante pour rendre plus sûre la pratique du vélo à Bâle?**

La formule de la loi sur les voies cyclables est la bonne: les voies doivent être ininterrompues et organisées en réseau. Dans leur planification, les cantons doivent proposer de véritables solutions de transit praticables, aussi aux endroits difficiles. Son défaut, à mon avis, est qu'elle se contente de permettre de prendre diverses dispositions, sans être véritablement contraignante: la voiture pourra ainsi continuer de marginaliser le vélo ces cent prochaines années sans qu'on puisse s'y opposer.

**«Jusqu'ici, l'administration cantonale n'a pas suivi ses propres directives. Elle les considère comme non contraignantes.»**

transit et les axes périphériques, alors que le vélo – le moyen de transport le plus rapide, sain, économique et efficace qui soit – est laissé pour compte. C'est pourquoi tant de gens ne se risquent plus à circuler à vélo et préfèrent la voiture.

**Quels sont les principaux problèmes de sécurité?**

L'absence de voies cyclables et de marquage crée de graves zones de danger. En fait, le réseau cyclable n'existe que sur le papier. C'est une tromperie envers les cyclistes. Bien sûr, il y a aussi des réalisations à succès à Bâle, notamment aux abords de la gare. Ce n'est pas pour rien que la circulation cycliste a aug-

vélo officiel. En outre, l'initiative demande des itinéraires vélo prioritaires dans chaque quartier, d'une largeur de 2,4 mètres dans chaque sens, à l'exemple de Copenhague ou du plan directeur vélo de Berne.

En outre, les corridors vélo le long des axes principaux devraient être protégés par des seuils ou de petites bornes. Aux intersections, de nouvelles solutions s'imposent: un meilleur marquage, davantage d'espace, des passages souterrains et des passerelles pour faire gagner du temps aux cyclistes. Il faudrait envisager l'élargissement des passages existants pour permettre l'accès à vélo, avec voies cyclistes et voies piétonnes séparées.



Rudolf Rechsteiner est économiste. Lorsqu'il était conseiller national, il s'est engagé pour une politique énergétique durable. Plus récemment, il a lancé à Bâle l'initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» pour des itinéraires cyclables sûrs à Bâle-Ville, avec le soutien de la section bâloise de l'ATE.



**Quelle est votre position par rapport aux appels à une stratégie nationale, à un plan directeur vélo, comme le propose l'ATE?**

Quand il s'agit d'obtenir certains instruments de la Confédération, il est assurément utile de s'unir. Mais c'est pour moi avant tout la mission des centres. C'est à eux de veiller à leur accessibilité et de se relier à leur périphérie. En principe, c'est la tâche des cantons. C'est pourquoi je ne suis pas sûr que l'on gagnera beaucoup en la confiant à la Confédération.

Un des grands problèmes, c'est l'écart latéral entre voitures et cyclistes. À vélo, on se rend compte chaque jour que les automobilistes négligent dangereusement la marge. Si la Confédération pouvait prescrire une largeur minimale des voies cyclable, ce serait déjà un progrès.

**Quels sont les bons exemples d'infrastructure vélo qui devraient nous inspirer?**

Au Danemark et aux Pays-Bas, la situation est assurément meilleure. Cela est dû au partage de la chaussée et au fait qu'il y a de larges voies cyclables dans les deux sens – exactement ce que nous demandons maintenant pour Bâle: depuis le centre de la ville, jusqu'à la frontière cantonale et si possible avec une suite dans le canton voisin.

**En parlant de règles: les cyclistes ne les respectent pas non plus toujours...**

C'est un problème, mais c'est dû au rapport de forces. Je n'ai jamais entendu dire que des cyclistes avaient écrasé des automobilistes. C'est toujours le contraire. Quand vous êtes au guidon de votre vélo est que les voitures vous coincent au bord, la plupart du temps les automobilistes n'en ont même pas conscience. Ça peut susciter des comportements agressifs. Mais je trouve qu'on devrait

aussi imposer le 30 km/h aux vélos dans l'espace urbain. Je ne soutiens pas les cyclistes qui circulent sans phare ou sur le trottoir.

**Mais souvent on monte sur le trottoir parce que la route est précisément trop dangereuse.**

Exactement, mais là aussi, c'est la faute aux autorités. Trop longtemps, on n'a pas eu le courage de planifier des voies cyclables car

ter les larges SUV quand ils «scotchent» les cyclistes contre les colonnes de voitures stationnées.

Les attentes envers les autorités sont bien entendu diverses et variées, ce qui crée une pression politique. À Bâle, le lobby des automobilistes est bruyant, mais il n'est plus majoritaire. Il se comporte cependant encore comme si davantage de voitures et davantage de places de parc contribuaient à résoudre

**«Beaucoup de gens parcourent en voiture des distances parfaitement praticables au guidon d'un vélo-cargo, d'un vélo électrique ou usuel, ou simplement à pied.»**

on les trouvait superflues, les vélos devant rouler avec les voitures. À Bâle, on doit les améliorations à des initiatives populaires. Les autorités de la ville sont très créatives quand il s'agit de protéger les automobilistes. Elles ont, par exemple, supprimé les voies cyclables dans les zones 30. On se fiche du monde! Elles préconisent le parage des deux côtés de la route en argumentant qu'il produit un effet de modération de la vitesse des voitures, par exemple quand elles doivent freiner pour croiser un vélo. Les services de la circulation n'ont, semble-t-il, pas envie de comprendre la panique que peuvent susci-

les problèmes de transport. C'est pourtant le contraire: les vélos réduisent la densité du trafic et sont bien plus efficaces. Beaucoup de gens parcourent en voiture des distances parfaitement praticables au guidon d'un vélo-cargo, d'un vélo électrique ou usuel, ou simplement à pied. Voilà pourquoi, dans les villes et les agglomérations, il faut donner la priorité au vélo – et aux transports publics – pour aboutir à des chaussées sûres et des itinéraires vélo attractifs. ■

# À pied à l'école, et plus encore

**Mobilité scolaire** Un nouveau rallye ludique permet de faire connaître les avantages du Pedibus et les bienfaits de la marche sur le chemin de l'école. Organisé pour la première fois à Courtepin (FR) en juillet, il a permis l'ouverture d'une nouvelle ligne de Pedibus dans la commune.

Par Camille Marion



Avec les camarades de classe, les frères et sœurs ou les grands-parents: les enfants ont pu participer au premier rallye Pedibus organisé à Courtepin cet été.



Depuis l'ouverture de ses premières lignes il y a plus de 20 ans, le Pedibus a toujours eu à cœur d'assaisonner son travail de sensibilisation et d'apprentissage par une pincée de jeu. Sur l'impulsion du conseil des parents de l'école de Courtepin, dans le canton de Fribourg, le réseau des coordinations Pedibus de l'ATE a organisé un rallye inédit présentant les bienfaits du «bus scolaire en baskets».

thème sous forme de questions et de réponses. «L'aspect participatif et ludique du rallye a séduit les familles, explique Lyane Wieland, coordinatrice du Pedibus Fribourg. C'est une activité parfaite pour les vacances scolaires!»

## S'étendre et se diversifier

L'expérience fribourgeoise a rencontré un joli succès et même débouché sur l'ouverture

d'une nouvelle ligne de Pedibus à Courtepin. Le rallye sera repris dans d'autres communes prochainement, notamment à Vionnaz, en Valais.

Bien au-delà du chemin de l'école, le Pedibus initie de nombreux autres projets. Ces dernières années, d'encourageantes synergies ont été développées avec des communes et des associations engagées pour la sécurité et la santé des enfants. Cela passe notamment par l'intégration des seniors sur les lignes ou par des activités pédagogiques sur les stands et à l'école.

«L'organisation d'activités en parallèle des lignes de Pedibus est une opportunité d'ouvrir le dialogue et de créer des liens avec les communes et les parents», conclut Lyane Wieland. ■



Pour en savoir plus: [www.pedibus.ch](http://www.pedibus.ch)



1	18064	Vaude Manukau Lady	159.00	11	17831	Grüezibag Lightful DownWool	309.00	21	13498	Lowa Renegade GTX Lady	249.90
2	18068	Vaude Rienza III	119.00	12	17830	Grüezibag Lightful DownWool Lady	309.00	22	13499	Lowa Renegade GTX	249.90
3	17857	Icebreaker Tech Lite II SS Tee Ski Lady	95.90	13	12852	Light & Motion Vis 500 & Tya TL	109.90	23	13800	Scarpa Mojito GTX Lady	199.00
4	17861	Icebreaker Tech Lite II SS Tee Alps	95.90	14	15148	Pantalon de trekking H-S Luzern	79.90	24	13801	Scarpa Mojito GTX	199.00
5	18063	Vaude Moena Lady	99.00	15	18059	Pantalon de pluie Vaude Yaras Warm	189.00	25	15901	Ortovox 185 Merino Logo Spray	99.90
6	15873	Vaude Luminum Jacket II	159.00	16	12778	Luci Solar String Lights 18ft	59.90	26	15900	Ortovox 185 Merino Logo Spray Lady	99.90
7	15871	Vaude Luminum Jacket II Lady	159.00	17	9253	Couteau à Champignon Opinel	64.90	27	16740	Pantalon de trekking H-S Bavella Lady	79.90
8	14436	Goal Zero Yeti 500X	998.00	18	18516	Couteau No.7 Châtaignes Opinel	19.90	28	18058	Pantalon de pluie Vaude Yaras Warm Lady	189.00
9	14240	Panneau solaire Goal Zero Nomad 100	499.00	19	16763	Poêle à marrons Riess 26 cm	49.00				
10	17116	Chargeur Goal Zero Venture 75	169.00	20	18513	Opinel Kit Picnic Plus, Couteau No.8	29.90				



# La loi joue les prolongations

**Politique des transports** Lors de la session d'été, le Conseil des États a débattu de la loi sur la circulation routière. Certains assouplissements du Conseil national avaient certes été corrigés mais les coupables d'excès de vitesses s'en tiraient à meilleur compte. Le dernier mot n'a pas été dit.

Par Andreas Käsermann

Sur plusieurs points, le Conseil des États a accordé la priorité à la cohabitation sur la route: plusieurs éléments de sécurité routière en faveur de la mobilité cycliste et piétonne ont été pris en compte dans la révision de la loi. Ainsi, la proposition d'autoriser le parcage des motos sur le trottoir a été balayée. Cette sage décision permet d'éviter des conflits potentiels et de garantir toute la place nécessaire à la mobilité piétonne sur les trottoirs.

Par ailleurs, le stationnement automatique des voitures ne devrait pas s'effectuer au détriment des personnes qui se déplacent à pied ou à vélo (davantage à ce sujet en page 18). En effet, malgré les avancées technologiques du stationnement autonome, l'opération requiert bien plus d'espace que le stationnement usuel. Dès lors, le stationnement automatique doit être développé dans des endroits où la mobilité des autres usageres de la route n'est pas entravée, par exemple dans des étages de parking prévus à cet effet.

## Régression dans la lutte contre les excès

Pour l'ATE, l'abaissement de la durée minimale de retrait de permis pour excès de vitesse est une erreur. Les personnes qui dépassent gravement les limites de vitesse ne risqueront plus désormais qu'un retrait de permis de 12 mois au minimum, contre 24 mois précédemment. Ainsi, la nouvelle législation constitue un recul par rapport à «via sicura» dans la prévention des excès de vitesse – un mauvais signal et une nette régression dans la lutte contre les chauffardes.

L'association RoadCross a immédiatement réagi par une menace de référendum au cas où la nouvelle loi resterait si complaisante vis-à-vis des graves excès de vitesse. Cette annonce a eu son effet et la Commission des transports du Conseil national a remis l'ouvrage sur le métier. À présent, la nouvelle mouture prévoit un retrait de permis de deux ans en cas d'excès, soit comme la loi actuelle. Par contre, les juges auraient

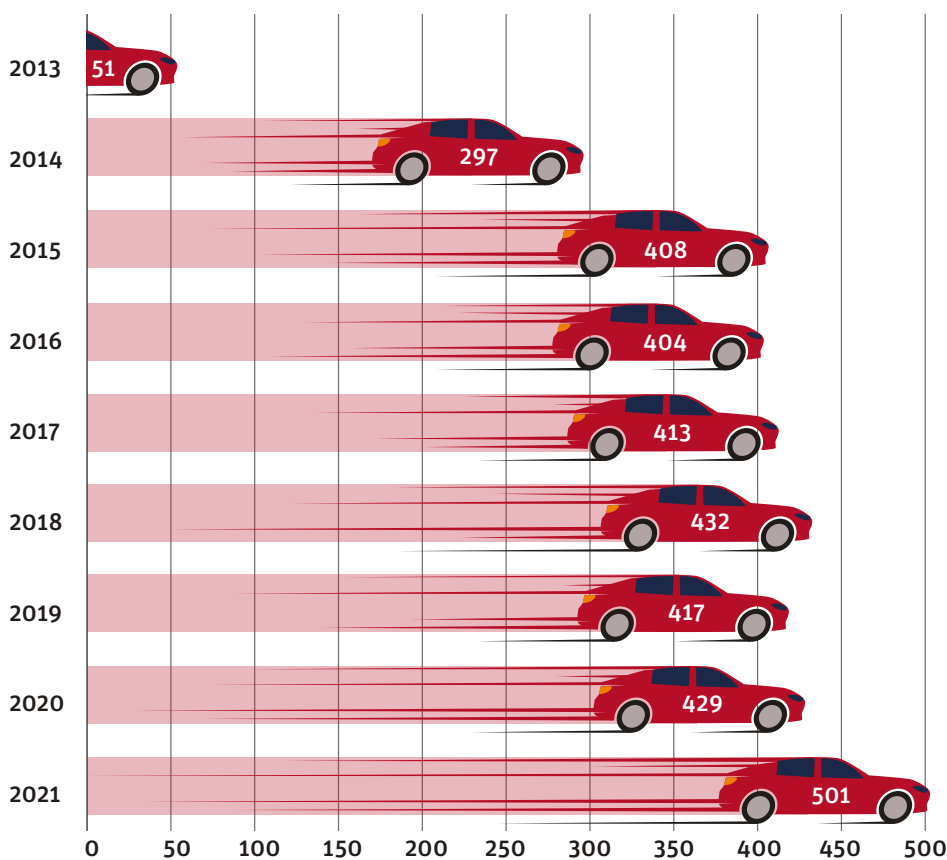
dorénavant la possibilité de raccourcir la durée de la sanction, par exemple en cas de circonstances atténuantes et de diminution de la peine privative de liberté minimale.

L'ATE y voit une nette amélioration par rapport aux anciennes moutures et la fondation RoadCross pourrait, semble-t-il, s'accommoder du compromis et renoncer au référendum. Reste à savoir si l'article sur les chauffardes revu et corrigé trouvera une

majorité au Parlement. Le taux de réussite élevé des référendums de ces dernières années devrait en tout cas avoir un effet motivateur au Palais fédéral. En effet, les dégâts seraient trop importants si l'ensemble de la révision de la loi devait capoter. ■

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

## Nombre de condamnations pour excès de vitesse de 2013 à 2021



Des chiffres qui parlent d'eux-mêmes: plus de 3300 fois, les tribunaux suisses ont condamné des automobilistes sur la base de l'article consacré dans la loi Via Sicura. Il punit les personnes qui roulent à une vitesse d'au moins 70 kilomètres à l'heure dans une zone 30 ou à plus de 140 hors des localités.

# La mobilité piétonne sous la loupe

**Étude** La situation de la mobilité piétonne dans 15 villes et communes d'agglomération suisses a été analysée dans le cadre de la deuxième étape du projet «Marchabilité et santé». Les résultats montrent qu'il est nécessaire d'intervenir.

Par Veronika Killer



L'étude «Marchabilité et santé» s'est penchée sur les efforts de 15 villes suisses en faveur de la mobilité piétonne.

Dans la deuxième étape du projet «Marchabilité et santé – comparaison entre 15 villes suisses», Adliswil, Allschwil, Bülach, Dübendorf, Emmen, Frauenfeld, Horgen, Meyrin, Nyon, Lyss Olten, Renens, Sion, Th une et Uster se sont attelées à améliorer la mobilité piétonne. L'objectif est de pouvoir dégager des affirmations spécifiques aux communes sous trois angles différents. À cette fin, des critères relatifs à l'infrastructure, à la réalisation concrète des aménagements planifiés et à la satisfaction de la population ont été évalués pendant près de deux ans. Pour chaque commune, une feuille technique résume les points forts et le potentiel d'amélioration.

Dans le cadre de la manifestation de clôture, trois communes ont reçu une «Brosse

à chaussure d'or» soulignant la qualité de la mobilité piétonne, mais rappelant aussi qu'elle doit être polie pour briller davantage. Adliswil a obtenu le meilleur score pour l'infrastructure. Des accès sans obstacle et des installations podotactiles pour les personnes malvoyantes ont été aménagés. Des améliorations sont toutefois encore souhaitables.

Horgen tire son épingle du jeu en matière de réalisation concrète des aménagements planifiés, avant tout dans le domaine du contrôle. Grâce à une analyse spéciale du microrecensement, Horgen dispose d'une bonne base de données en matière de mobilité piétonne. Meyrin peut se targuer d'avoir la population la plus satisfaite. L'aménagement des places et des parcs y est perçu comme quasi exemplaire.

## Améliorer les arrêts des TP

Les points faibles suivants ont été constatés dans toutes les communes examinées: il y a d'une part un besoin d'optimisation important en matière d'arrêts des transports publics. L'amélioration des espaces à disposition et l'élimination des obstacles sont des thèmes centraux, d'autant plus que d'ici 2023, tous les arrêts devront être conformes aux exigences de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées.

La population est par ailleurs très insatisfaite quant aux solutions où les piétons n'ont pas la priorité dans le trafic. Elle souhaite que les passages piétons soient maintenus dans les zones où la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure. Même quand il y a peu de place à disposition, une qualité de

séjour supérieure est nécessaire pour que la marche soit agréable. Des mesures comme la réduction du bruit ou l'offre de toilettes publiques peuvent y contribuer sans occuper trop de place.

Il est par ailleurs temps de prioriser systématiquement les plus faibles dans la planification du trafic. La population juge la sécurité et l'attractivité du chemin de l'école insuffisante. Les conflits entre les personnes qui se déplacent à pied et les cyclistes sont également récurrents. En route ou stationnés, les vélos sont source de tensions. Les parkings à vélos et les pistes cyclables doivent donc être placés hors des surfaces dédiées à la mobilité piétonne.

## Le projet se poursuit

Après la phase de développement et de test de quatre ans menée par actif-traffic, Mobilité piétonne Suisse et la HES des sciences techniques de Rapperswil, l'aventure doit se poursuivre. Toutes les communes de plus de 10 000 habitantes et habitants devraient effectuer un relevé continu de la marchabilité.

Des outils ont été développés pour permettre au plus grand nombre de communes possible d'effectuer un relevé. Bien que leur utilisation demande un peu d'expérience dans l'exploitation des données, ils sont à la libre disposition des bureaux de planification ou des communes. Les services cantonaux responsables de la mobilité piétonne sont par ailleurs invités à jouer un rôle de chef de file ou, du moins, de soutien en contrôlant les travaux. ■

Veronika Killer est responsable de projet Mobilité piétonne à actif-traffic.

Plus d'informations et d'outils sur: [www.actif-traffic.ch/marchabilite](http://www.actif-traffic.ch/marchabilite)

# Dans les yeux des enfants

**Mobilité scolaire** Les enfants voient le monde à leur manière. Bien que passionnant, le chemin de l'école n'est pas sans danger et les confronte à des situations délicates.

Par Nadja Mühlemann

Quel est le lien entre compétences cognitives et sécurité routière? «Se déplacer dans la circulation routière est une tâche complexe», rappelle Andrea Uhr, collaboratrice scientifique au Bureau de prévention des accidents (BPA), quand elle explique le lien entre compétences cognitives et sécurité routière. Pour traverser la route, il faut être en mesure de juger le trafic, d'évaluer la distance et le temps nécessaire pour atteindre l'autre trottoir. Les adultes font ce calcul automatiquement, en quelques secondes. «Les enfants ont besoin de plus de temps et ont du mal à évaluer cette situation complexe.»

## Tout est pensé pour les adultes

Souvent, le chemin de l'école est le premier que les enfants parcourent sans accompagnement. Mais l'espace public et la circulation sont généralement planifiés et conçus par les adultes ou pour les adultes, en négligeant les besoins des plus jeunes. «Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que les enfants exécutent toujours parfaitement ce qu'on leur enseigne. Nous avons besoin de solutions pour les protéger: une bonne infrastructure, la sensibilisation des automobilistes, des parents et du corps enseignant ainsi que des concepts de mobilité comme celui de l'ATE.»

L'éducation routière des enfants est très importante. Elle ne garantit toutefois pas que ses apprentissages soient toujours correctement mis en pratique par les enfants, précise encore la spécialiste. En effet, il ne s'agit pas seulement d'imiter le comportement correct dans la circulation, mais aussi de le comprendre.

## Chacun et chacune à son rythme

À la petite taille des enfants s'ajoutent des capacités cognitives en plein développement. Il faut beaucoup d'entraînement afin d'acqué-



rir les compétences nécessaires pour évoluer dans le trafic routier. Dans l'idéal, cet apprentissage doit se faire dans un cadre aussi sécurisé que possible.

En outre, les capacités cognitives ne peuvent pas être généralisées; chaque enfant se développe à son rythme. Des études ont montré qu'évaluer les distances est possible

à partir de sept à neuf ans environ. Pour les vitesses, il faut attendre dix à douze ans. «Quand la voiture sera-t-elle à ma hauteur?», «Quelle distance dois-je parcourir pour traverser la route?» ou «Quand dois-je me lancer et à quelle vitesse dois-je marcher?», sont autant de questions que les enfants doivent se poser avant de traverser.

## Assurer la sécurité

La sécurité est aussi décisive: le chemin parcouru plusieurs fois par jour par les enfants est-il sûr? Savoir s'il est raisonnable de laisser les enfants le parcourir sans accompa-

**Il ne s'agit pas seulement d'imiter le comportement correct dans la circulation, mais aussi de le comprendre.**

Les écoles peuvent participer activement à la campagne nationale de mobilité scolaire en créant des bannières avec les enfants.



© chemin-ecole.ch/Tom Baumann



Dans le trafic, les enfants sont en phase d'apprentissage: «Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que les enfants exécutent toujours parfaitement ce qu'on leur enseigne», dit Andrea Uhr du BPA. La campagne nationale pour le chemin de l'école de l'ATE et de Mobilité piétonne suisse va dans le même sens.

gnement est une question complexe. Andrea Uhr est d'avis qu'il faut juger au cas par cas: «Il n'y a pas de règle générale. Tout dépend de la situation et de chaque enfant.» L'analyse tient compte de critères tels que la distance, le dénivelé ou la présence de situations difficiles, mais aussi de l'âge ou de la maturité.

Et que peuvent faire les parents qui jugent déraisonnable de laisser leurs enfants se rendre à l'école sans accompagnement? L'ATE recommande d'en parler à la direction de l'établissement ou à la commune. Une analyse complète du chemin de l'école est une piste possible pour évaluer la situation en matière de sécurité. Dans les Plans de mobilité scolaire de l'ATE, des spécialistes examinent l'itinéraire et élaborent des solutions pour le rendre sûr.

#### Améliorer les capacités cognitives

«Le développement des capacités cognitives nécessaires pour évoluer en toute sécurité dans le trafic routier est un long processus de maturation, qui peut durer jusqu'à la fin de l'adolescence. L'entraînement et l'acquisition d'une certaine routine sont en tout cas utiles», ajoute Andrea Uhr. Elle conseille de choisir le chemin le plus sûr et de le parcourir à plusieurs reprises avec les enfants, pour leur permettre de bien l'intérioriser. L'ATE est du même avis. Les campagnes telles que

le Pedibus et les semaines d'actions «walk to school» sensibilisent les enfants, leurs parents et les enseignantes et enseignants à la question de la sécurité sur le chemin de l'école. L'accent est placé sur l'entraînement, la clé de la sécurité dans la circulation.

À quoi ressemble le chemin de l'école idéal? «Un environnement dans lequel les enfants pourraient évoluer de manière autonome et sûre, se permettre une inattention et être à l'aise. Le chemin de l'école devrait être un plaisir», répond la spécialiste. Des vitesses réduites, des passages aussi sûrs que possible pour traverser la route et toute l'attention des autres usagers et usagers de la route sont aussi importants. ■

Nadja Mühlemann est cheffe de projet à l'ATE et souhaite que le chemin de l'école soit sûr et débarrassé des SUV.

Informations complémentaires sur les campagnes de l'ATE pour le chemin de l'école sur [www.chemindelecole.ch](http://www.chemindelecole.ch)



### Campagne nationale: des apprentis-es dans le trafic

Cette année, la campagne nationale pour le chemin de l'école de l'ATE et de Mobilité piétonne suisse lance un appel sans équivoque aux automobilistes: «Arrêtez-vous pour les écolier-ères». En utilisant le «L» des futur-es conducteurs et conductrices, l'affiche rappelle que les enfants apprennent encore à aborder la circulation routière et ne sont pas infaillibles.

Les parents et les écoles peuvent participer activement à la campagne en réalisant des bannières avec les enfants, en distribuant des prospectus ou en ouvrant la discussion sur la question du chemin de l'école.

Informations et commande de matériel sur [www.chemin-ecole.ch](http://www.chemin-ecole.ch).

# Sous tension

**Mobilité électrique** Le «Solar Butterfly» a commencé son périple à Genève fin mai. Dans le cadre du «Wave Trophy 2022», il a sillonné la Suisse durant trois semaines, accompagné par d'enthousiastes «e-mobilistes». Il poursuivra son voyage autour du monde ces trois prochaines années.

Texte et photos: Viviane Barben



Le studio vidéo: Louis Palmer (à gauche) avec Martin Neukom, membre de l'exécutif du canton de Zurich et responsable de l'environnement.

On n'a pas tous les jours l'occasion de voir passer un «Solar Butterfly».

Quand la voiture électrique et sa remorque en forme de papillon passent devant nous, il faut presque se frotter les yeux: le «lépidoptère» mesure dix mètres de long, a un visage, des antennes et est multicolore. Ses ailes sont couvertes de cellules photovoltaïques et produisent l'électricité pour la voiture. En cas de pluie, l'équipage du «Solar Butterfly» s'approvisionne en courant issu d'autres sources d'énergie durables. L'objectif: rallier Paris en décembre 2025, à point nommé pour le dixième anniversaire de l'Accord sur le climat.

## La mission

Louis Palmer, l'initiateur du projet, veut attirer l'attention sur de possibles solutions de sauvegarde du climat – sur son parcours planétaire, le papillon rendra visite à d'innombrables personnalités et entreprises qui s'investissent pour un avenir durable. Parmi elles, le fabricant suisse Kyburz qui produit, notamment, les célèbres scooters électriques de la Poste.

Le «papillon solaire» abrite un studio vidéo où sont menées des interviews ensuite publiées sur le web afin de sensibiliser à grande échelle sur l'importance de la mobilité sans énergie fossile. Il est impératif d'y renoncer pour parvenir à atteindre l'objectif de zéro émission nette fixé par l'Accord de Paris. La récente décision du Parlement européen d'interdire la vente de voitures et utilitaires neufs émettant du CO<sub>2</sub> à l'utilisation à partir de 2035 en est la démonstration (davantage à ce sujet en page 4).

## Une volonté de changement

Le périple du «Solar Butterfly» a permis de passionnants échanges d'opinions et d'expériences entre les participant-es qui, on le constate très vite, partagent la même envie de faire bouger les choses – que ce soit à bord d'une voiture électrique, d'une e-moto ou encore d'une Twike. Beat Strickler, e-mobiliste depuis sept ans, en témoigne: «L'électromobilité est mûre pour une utilisation au quotidien.»

Pour l'ATE, c'est évident: le passage à la mobilité électrique est une mesure importante pour réduire la consommation d'énergie et faciliter la sortie des énergies fossiles. Mais passer à l'électrique dans les transports ne suffit pas. Dans son masterplan pour un «trafic sans énergie fossile», l'ATE propose un éventail de mesures nécessaires pour atteindre les objectifs climatiques. Il sera intéressant de voir comment les choses auront évolué d'ici à décembre 2025. ■

Viviane Barben est collaboratrice à l'ATE Suisse. Pendant quelques jours, elle a accompagné le cortège de véhicules électriques. À l'ATE, elle s'engage activement pour un avenir durable.

Retrouvez le masterplan sur [www.ate.ch/sansfossile](http://www.ate.ch/sansfossile) et le reportage de l'ATE sur le «Wave Trophy» sur [www.ate.ch/wave](http://www.ate.ch/wave).



Suivez la tournée du «Solar Butterfly» sur [www.solarbutterfly.org](http://www.solarbutterfly.org)



# Les super-pouvoirs de la marche

**Chemin de l'école** Sous la plume de l'illustratrice Peggy Adam, une clique de super-héroïnes et de super-héros annonce la prochaine édition de la Journée internationale à pied à l'école, le vendredi 16 septembre. De nombreuses actions sont prévues pour célébrer la mobilité piétonne.

Par Sarah Widmer

**M**archer active nos super-pouvoirs! C'est le message des personnages colorés de la Journée internationale à pied à l'école 2022. Cette campagne de sensibilisation est coordonnée par le Bureau romand de l'ATE depuis plus de 15 ans.

À cette occasion, les élèves du primaire de Romandie et du Tessin recevront en classe un dépliant d'informations les invitant à participer à cette journée festive. Les super-héroïnes et super-héros, qui plairont assurément aux enfants, transmettront un message résolument positif. Bonne pour la santé et pour la planète, conviviale, sûre: la mobilité active recèle de nombreux bienfaits, présentés ici comme autant de super-pouvoirs actifs au quotidien.

## Une journée pour changer les choses

L'ATE s'engage depuis de nombreuses années pour promouvoir la mobilité active des enfants et leur sécurité sur le chemin de l'école. Par rapport à des actions menées tout au long de l'année scolaire, comme le Pedibus ou Vélobus, la Journée internationale à pied à l'école se distingue par son caractère ponctuel.

Mais... une seule journée, n'est-ce pas trop peu pour favoriser un changement durable? Au contraire: cela permet justement d'organiser des actions qui sortent de l'ordinaire et qui marquent les esprits! C'est l'occasion, par exemple, de fermer une rue à la circulation pour donner un aperçu de ce que pourrait être une «rue scolaire» sans trafic ni pollution aux heures d'entrée et de sortie des classes. D'autres actions sont possibles: dérouler un tapis rouge sur une traversée dangereuse, inviter les autorités à cheminer avec les enfants, organiser un pique-nique sur le parking de l'école, inaugurer une nouvelle ligne Pedibus...

## Large mobilisation

Si les enfants du primaire sont le cœur de cible de cette campagne, toutes les personnes

qui se sentent concernées par la qualité et la sécurité du chemin de l'école sont invitées à y participer.

Les lignes Pedibus sont également très impliquées dans l'organisation d'activités pour la Journée internationale. Cette année, sous l'égide des coordinations cantonales du Pedibus, des événements-clés auront lieu dans chaque canton. Dans le canton de Fribourg, par exemple, l'école de Villa Th rèse dans le quartier du Schoenberg prévoit plusieurs cortèges d'enfants et la mise en valeur d'un chemin piétonnier assez peu usité. À Pully, dans le canton de Vaud, une fanfare toute de rose vêtue accueillera les élèves de trois établissements scolaires. Quant à Bernex, dans le canton de Genève, un parent de l'APE a été tant enthousiasmé par le thème qu'il prévoit

de déployer une troupe de super-héroïnes et super-héros grandeur nature, dans les rues de la commune... La fête du chemin de l'école s'annonce belle! ■

Sarah Widmer est responsable de projets au Bureau romand de l'ATE et organise la Journée internationale à pied à l'école... pour la première fois cette année! Pour l'instant, c'est sur le chemin de la garderie qu'elle et son fils activent leurs super-pouvoirs chaque matin.



Programme complet et inscriptions sur [www.journee-a-pied.ch](http://www.journee-a-pied.ch).



© Peggy Adam

# Pouvoir identifier les êtres humains

**Innovation** L'évolution technologique en direction de la voiture autonome ne cesse de progresser, tout en s'accompagnant de nouveaux défis: l'être humain et la machine doivent apprendre à communiquer.

Par Edward Weber



La conduite autonome a encore ses écueils: le chien ne sait pas lire.

Une jeune femme avance avec une poussette sur le trottoir. Elle est à l'évidence très fâchée et regarde sévèrement la voiture qui vient de quitter sa place de stationnement en traversant le trottoir. Elle cherche en vain à identifier une personne au volant.

Sans le savoir, cette dame participe à des essais en situation réelle à Thalwil (ZH): une voiture dotée d'un système de parcage automatique est activée au moment où des personnes s'approchent de la place de stationnement. Un membre d'une équipe de scientifiques observe la scène dans le but d'étudier les réactions des gens.

En considération des avancées technologiques enregistrées dans l'automatisation des véhicules, il est urgent de comprendre les réactions des êtres humains face à un véhicule autonome. Alors que les premiers degrés d'automatisation des véhicules se sont déjà bien établis auprès du public – régulateur de vitesse, assistance au freinage et adaptation intelligente de la vitesse –

l'émergence de l'autonomie totale des véhicules nous place devant des défis d'une dimension bien supérieure. À cet égard, la communication entre la voiture et l'humain est cruciale.

## Faire face à une machine

On distingue deux manières d'interagir avec les véhicules lorsque nous nous déplaçons à pied: soit nous nous contentons d'interpréter le comportement du véhicule proprement dit – vitesse, changement de direction, etc. – soit nous interagissons directement avec la personne au volant par des gestes, des mimiques ou, plus rarement, par la parole. L'agacement de la jeune dame de Thalwil est caractéristique: elle cherche le contact visuel pour analyser le danger potentiel.

L'absence de communication crée un vide qui engendre de nouveaux risques. Il ne sera pas facile de les appréhender et de les diminuer.

## Bien prévoir les intentions

Le premier obstacle vers une nouvelle communication est d'ordre purement technique: la voiture doit être capable d'identifier les piétons et les cyclistes comme des êtres

tituer l'ensemble de la scène et adapter son comportement aux circonstances. Prévoir les intentions est un défi gigantesque pour l'ordinateur. En l'espèce, nous avons encore beaucoup d'avance sur la machine.

## La communication par écran et ses limites

Quelles nouvelles formes de communication entre l'être humain et la machine faut-il imaginer? Une solution serait que la voiture communique avec les gens en affichant ses intentions sur un écran – ce qui s'accompagne évidemment de nouveaux problèmes: à qui ces informations doivent-elles s'adresser et tout le monde sera-t-il capable d'interpréter ces messages?

Les choses se compliqueront davantage encore quand plusieurs véhicules automatisés se concentreront dans un même endroit et qu'ils émettront des messages différents: auquel faudra-t-il réagir? Et que se passera-t-il si je ne suis pas d'accord avec les intentions affichées par la voiture? Pire encore, il se pourrait que la communication affichée par la voiture soit l'inverse de la communication non verbale de la personne à bord du véhicule. Une dangereuse incompréhension pourrait en résulter: l'écran demande à la piétonne de s'arrêter, alors que la personne à bord fait signe de passer.

**Les premiers degrés d'automatisation sont bien établis auprès du public, mais l'émergence de l'autonomie totale des véhicules pose de nouveaux défis.**

humains. Dans un deuxième temps, elle doit pouvoir évaluer leurs intentions pour réagir en conséquence.

Vraisemblablement, la voiture automatisée de Thalwil n'a eu aucune peine à identifier la femme sur le trottoir. Cependant, une autre voiture masquait la poussette, ce qui rendait celle-ci indétectable par la caméra. Ainsi, la voiture n'a tenu compte que de la femme dans son calcul, alors qu'une personne au volant aurait, elle, pu recons-

L'ATE s'investit pour que ce soient les voitures automatisées qui s'adaptent aux personnes se déplaçant à pied ou à vélo et non l'inverse. Contrairement aux gens qui voyageront dans des voitures autonomes, les piétons et les cyclistes n'ont pas eu le loisir de décider de participer ou non à cette révolution majeure de la circulation routière. ■

Edward Weber est responsable du secteur «Mobilité d'avenir» à l'ATE Suisse.

# Profiter sans s'inquiéter

**Assurances** Les gens veulent retrouver pleinement la vie sociale – se rencontrer, danser, fêter et se distraire. Grâce à la nouvelle assurance protection loisirs «My Time» de l'ATE, on peut planifier ses loisirs sans devoir craindre des risques financiers.

Par Tina Wälchli



© bernardthodo/AdobeStock

La nouvelle assurance loisirs de l'ATE vous invite à continuer de profiter sans vivre dans l'angoisse.

Qui ne se réjouit pas de participer à un festival, un concert ou une excursion? Et lorsqu'un accident ou une maladie vient gâcher nos plans? Le coronavirus peut encore et toujours venir jouer les trouble-fêtes – non seulement dans nos projets de vacances à l'étranger, mais aussi dans nos loisirs en Suisse. On doit encore et toujours s'attendre

## Des coûts non négligeables

Les incertitudes de ces deux dernières années ont changé nos habitudes. Les activités en Suisse ont gagné en attractivité. Mais en parallèle, on en oublie souvent la dimension couverture d'assurance ou on la juge inutile. Pourtant une entrée à un concert ou un abonnement de ski coûte facilement quelques

**Les incertitudes de ces deux dernières années ne doivent pas troubler la fête: il est possible de profiter pleinement de ses loisirs en s'assurant contre les mauvaises surprises.**

à des mises en isolation ou en quarantaine décrétées par les autorités sanitaires en cas de développement d'épidémies. Ces situations sont très fâcheuses et l'événement raté l'est à jamais. Par contre, il y a moyen d'éviter que ce désagrément ne se double d'une perte financière.

centaines de francs. Et, précisément, des prestations de loisirs, telles qu'excursions d'une journée, cours de formation, abonnements de ski, entrées à des concerts ou inscription à une compétition sont assurables.

On peut aussi très bien opter pour la stratégie psychologique consistant à être

toujours prêt à rater l'événement pour être moins déçu. Mais plutôt que de vivre dans l'angoisse, on peut aussi s'assurer.

La nouvelle assurance loisirs «My Time» de l'ATE couvre toutes les prestations de loisirs commerciales en Suisse et en Europe, à concurrence de Fr. 500.– par événement et Fr. 2000.– par année. Les membres de l'ATE bénéficient d'un tarif spécial de Fr. 45.– par an.


## Large couverture

Les frais d'annulation sont couverts en cas de maladie, d'accident, de malaises liés à la grossesse, de décès de la personne assurée ou d'un proche. Mais pas uniquement! Par exemple, on se réjouit d'un séjour reposant dans les Alpes. La veille du départ, un gros orage inonde votre cave et voilà que le week-end de wellness tombe littéralement à l'eau. Or les dégâts naturels ou les sinistres dus à un cambriolage qui nécessitent la présence de la personne assurée sont également pris en compte.

En outre, les annulations en cas de suppression ou de retard des transports publics pour cause de panne technique dans la localité de destination sont couvertes. Ce principe s'applique naturellement aussi lorsque la personne assurée se déplace dans son propre véhicule et qu'une panne ou un accident l'empêche de participer. ■

Tina Wälchli est conseillère en assurances à l'ATE Suisse. Après deux ans de renoncement à des concerts live, elle a enfin pu assister au Montreux Jazz Festival.

Vous trouverez davantage d'informations et offres à l'adresse [www.ate.ch/assurances](http://www.ate.ch/assurances). L'équipe des assurances ATE est volontiers à votre disposition pour toute question au

 031 328 58 11 ou par e-mail à [assistance@ate.ch](mailto:assistance@ate.ch).

# Débats enflammés à Berne



Le 30 juin s'est tenu à Berne un débat sur le climat, avec pour thème la mobilité. JeuneATE a appelé le monde politique et économique à faire preuve de courage pour accélérer le tournant énergétique des transports.

Par Nadja Mühlemann

Concevoir une mobilité durable et respectueuse du climat – oui, mais comment? Des personnalités issues des milieux politiques, économiques, scientifiques et de la société civile ont débattu – avec la participation du public – d'électromobilité, du dilemme entre réglementation étatique et responsabilité personnelle, ainsi que de la mobilité en 2050. Jelena Filipovic, cofondatrice de la JeuneATE, faisait partie des membres du podium. Elle en a profité pour exposer les revendications de la JeuneATE dans la discussion.

La JeuneATE plaide pour des itinéraires raccourcis, la fin des énergies fossiles et un aménagement du territoire répondant aux besoins de toutes et de tous. Actuellement, la politique des transports nationale accorde la priorité aux besoins des automobilistes qui subissent leurs embouteillages aux heures de pointe, au détriment des objectifs climatiques et de l'avenir des jeunes générations.

Vouloir répondre aux exigences de mobilité du siècle passé n'a pas d'avenir. Nous devons changer nos habitudes. Andreas Burger, directeur d'Auto-Suisse, n'était pas de cet avis: l'être humain veut des transports individuels motorisés, il veut être mobile! Faut-il comprendre posséder une voiture? Ce n'est pas ainsi que nous parviendrons à nous départir de l'énergie fossile. Un ingénieur en électricité parmi le public l'estimait aussi: «Nous devons non seulement trouver d'autres sources d'énergie, mais aussi en réduire la consommation et rapidement.»

## L'électromobilité?

Dans l'Union européenne, la vente de voitures neuves à moteur à combustion sera interdite dès 2035. Au lieu de jouer les précurseurs, le monde politique suisse somnole et attend les décisions de l'UE. Pour pouvoir atteindre

les objectifs climatiques, il faudrait que la mise en circulation de nouvelles voitures à moteur thermique cesse maintenant déjà. Le débat a logiquement dévié sur la question de l'électromobilité. Pour que l'ensemble du trafic routier de Suisse puisse passer à l'électrique, il a besoin de 14 térawattheures de courant, selon Peter Affolter, professeur en technique automobile à l'Université de Berne. C'est techniquement possible. Mais

pour la JeuneATE, se contenter de passer à l'électrique n'est pas une solution.

## La responsabilité personnelle?

Les milieux favorables à la voiture persistent à faire le pari de la responsabilité personnelle et exigent des solutions techniques. La hausse records des prix des carburants montre clairement que ni les solutions techniques, pourtant existantes, ni les incitations tarifaires fonctionnent – on roule toujours autant.

La JeuneATE préfère miser majoritairement sur la réglementation étatique. Une décision politique est nécessaire pour interdire les énergies fossiles et assurer la sécurité de planification, tant pour la population que pour l'économie. C'est sur cette base qu'il faut créer les conditions-cadres permettant à la société de se déplacer sans nuire au climat – et sans mettre toute la responsabilité sur les épaules de l'individu.

Au terme du débat, on semblait bien loin d'avoir trouvé une solution commune, ni même une compréhension mutuelle du problème. La JeuneATE en est convaincue: ce n'est pas une raison pour abandonner. Les changements ne seront possibles qu'avec la pression de la société civile sur la politique et l'économie. Nous persévérons et faisons du bruit: pour une mobilité respectueuse du climat! ■

Nadja Mühlemann est responsable de projet à l'ATE Suisse et active dans la JeuneATE. Elle se réjouit d'une première action en septembre.

## Faire du bruit?

En octobre aura lieu la première action de la JeuneATE. Nous vous tenons au courant via



[www.jeune-ate.ch](http://www.jeune-ate.ch) ou sur Instagram @jeuneate.



Une vision pour la mobilité en 2050: davantage de place pour les vélos cargos et moins pour les voitures.

## Par où commencer?

Aujourd'hui déjà, nombreuses sont les personnes qui optent résolument pour une vie sans voiture. Mais comment créer les conditions leur permettant de fonctionner parfaitement, quel que soit leur lieu de domicile? Aujourd'hui, il est nécessaire que la volonté politique s'exprime et que l'économie reconnaisse les atouts du tournant énergétique de la mobilité.



## Votre plus à la KPT

En tant que membre de l'ATE Association transports et environnement, vous et les membres de votre famille profitez d'un rabais allant jusqu'à 10 % sur de nombreuses assurances complémentaires.

Passez maintenant à la caisse-maladie KPT: [kpt.ch/ate](https://kpt.ch/ate)

**kpt:** la caisse maladie  
avec un plus



## Emprunt vert: 3% d'intérêts en investissant dans la production d'énergie solaire

Avec une durée de cinq ans (01.12.22 – 30.11.27) et un rendement de 3%, le nouvel emprunt d'Edisun Power, un producteur suisse d'électricité solaire coté en bourse, représente une opportunité d'investissement attrayante et durable. En souscrivant à l'emprunt obligatoire jusqu'au 15.11.22, vous apportez également une précieuse contribution à un approvisionnement énergétique climatiquement neutre.

Plus d'informations sous:



[www.edisunpower.com](https://www.edisunpower.com)  
téléphone +41 44 266 61 20  
[info@edisunpower.com](mailto:info@edisunpower.com)



1-30 SEPTEMBRE 2022

# LE DÉFI CYCLISTE NATIONAL



Les inscriptions  
sont possibles tout  
au long du mois



UNE ACTION DE :



EN PARTENARIAT AVEC :



AVEC LE SOUTIEN DE :



# Sauver la planète: rien de plus facile!



Améliorer le monde est très simple, il suffit d'acheter une voiture. C'est du moins l'impression que peut avoir une personne potentiellement intéressée par l'achat d'une voiture en s'informant auprès des fabricants.

Par Anette Michel

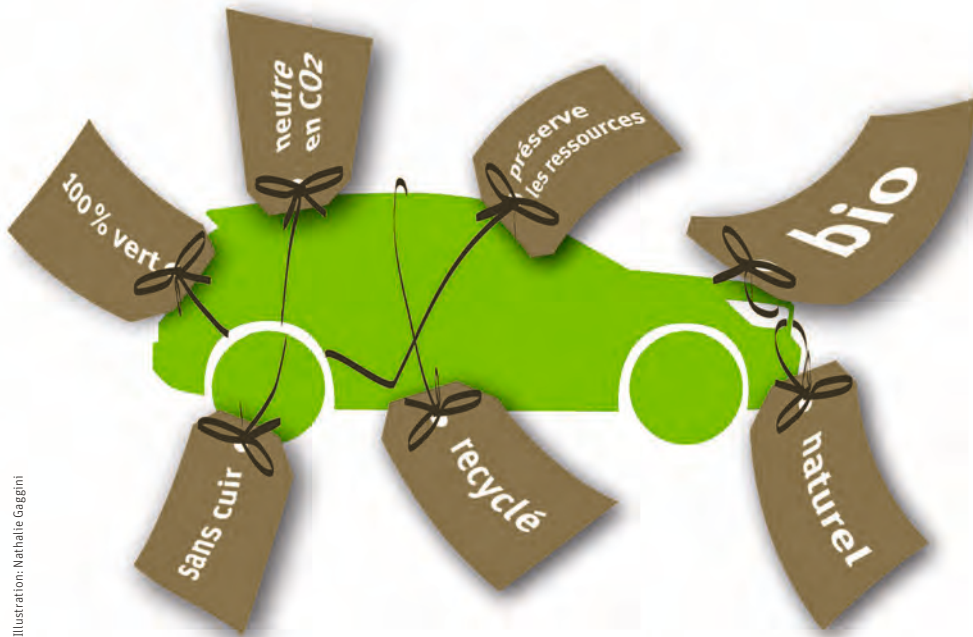


Illustration: Nathalie Gaggini

Imaginons une cliente hypothétique désireuse d'acquérir un nouveau véhicule. À la lecture des sites internet des différentes marques, elle découvre que les voitures sont construites «pour la planète, pour les humains» (Fiat) et qu'elles sont conçues pour celles et ceux «qui se soucient de notre monde et des autres» (Volvo). Elle apprend également que le dernier SUV «a été développé selon le principe «moins est plus», inspiré de la pensée japonaise de coexistence avec la nature» (Mazda).

La cliente est impressionnée: tout paraît en parfaite harmonie avec l'univers, notre terre mère et nos semblables. Nul doute n'est possible, elle est forcément en train de choisir le produit idéal. Peut-être même qu'en achetant une de ces voitures, elle devient une personne foncièrement bonne.

## L'électrique pour réduire le CO<sub>2</sub>

Notre future acheteuse poursuit ses recherches, motivée par ces perspectives réjouissantes. Les informations deviennent plus concrètes encore et il s'avère rapidement que l'industrie automobile fait partie intégrante de la solution au changement climatique – et non du problème.

Ainsi, par exemple, Mercedes s'engage pour la sauvegarde du climat et la protection de l'air par son concept de mobilité à zéro émission. D'ici à 2030, la marque à l'étoile prévoit de réaliser la moitié de ses ventes avec des modèles à motorisation électrique – tant hybrides que purement électriques.

Sur son site, on apprend que BMW est «100% vert» puisque depuis 2020, l'entreprise approvisionne ses sites dans le monde entier uniquement en électricité renouvelable. VW, quant à elle, annonce que le mode de production de ses modèles électriques est neutre en termes de bilan CO<sub>2</sub> et de vente à sa clientèle. Par «neutre en termes de bilan CO<sub>2</sub>», il faut comprendre que les émissions inévitables, sont compensées par l'achat de certificats d'émission.

## Recyclé et sans cuir

La cliente fronce les sourcils et se demande ce que toutes ces affirmations signifient exactement. On admet volontiers que le passage à la motorisation électrique et aux énergies renouvelables n'est pas une mauvaise chose, et l'acheteuse, convaincue, continue à cliquer plus en avant dans ces pages web. Là, elle est complètement subjuguée par la diversité des

possibilités de créer un monde meilleur... dans le confort de sa petite voiture.

Pour la BMW iX, «son concept global permet de retrouver le développement durable, y compris sous la forme de matériaux naturels ou recyclés. Ainsi, le cuir de l'habitacle est tanné avec un extrait naturel de feuilles d'olivier et donc exempt de résidus chromés». Pour la Hyundai Ioniq 5, le rembourrage des sièges est constitué de PET recyclé et le revêtement des sièges, du sol et du plafond est dérivé de déchets de maïs et de canne à sucre. La teinture des cuirs est à base d'huile de lin. Les portières et les garnitures ont été recouvertes de laques écologiques à base d'huile de colza et d'extraits de maïs. L'intérieur de l'Audi e-tron GT est entièrement dépourvu de cuir, ce qui permet de préserver les ressources.

À l'évidence, les voitures sont écologiques et en grande partie véganes, fabriquées avec des végétaux non traités, des textiles recyclés et exemptes de produits chimiques et de cuir. On peut respirer. Les voitures font partie de ce monde – et de celui de demain. Tout va bien. ■

Anette Michel est chargée de projet pour la plateforme eco-auto.info. Elle s'emploie à y diffuser des informations fiables sur l'impact environnemental des voitures.

## L'UE vérifie les promesses «vertes»

Les caractéristiques durables de certains produits peuvent s'avérer trompeuses. L'Union européenne entend créer les bases scientifiques pour réglementer ce genre d'affirmations. La Commission européenne travaille à un projet d'obligation d'étayer les allégations sur les performances environnementales des produits et des entreprises. Le but de la démarche est d'appliquer une méthode uniformisée aux déclarations de durabilité des produits. Elle s'appliquera à l'intégralité du cycle de vie des produits.





Grâce à des conseils pratiques et à des solutions innovantes, il n'est pas nécessaire de prendre la voiture pour remplir son frigo. Les achats du quotidien peuvent être effectués à vélo, à pied, avec les transports publics et sans même bouger de chez soi,

grâce aux divers services de livraison (à vélo). Dans le dossier de cette édition, découvrez les avantages des achats durables – pour les commerces, pour l'environnement et la qualité de vie de chacun et chacune.



# Les courses autrement

# De l'étal au frigo

Par Yves Chatton et Carine Stucki-Steiner

Les achats sont le troisième motif de déplacement derrière les loisirs et le travail. Souvent de courte distance, ils pourraient être effectués sans véhicule. Avec sa campagne dédiée aux achats sans voiture, l'ATE tourne les projecteurs sur nos habitudes et sur les alternatives durables.



© Fabian Lütolf / setrunners.ch

Bien équipé, le vélo est le compagnon idéal pour les achats du quotidien.

## Ce qu'en pensent les gens

Comment motiver les achats sans voiture? Ce printemps, un groupe d'étudiant-es de l'Université de Neuchâtel a analysé les solutions que l'ATE pourrait proposer lors du Carfree Shopping Day et abouti sur quatre recommandations:

- Donner la possibilité de tester un vélo cargo afin de montrer que ce n'est pas si compliqué;
- Mettre à disposition des cartes de pistes cyclables montrant les chemins sûrs;
- Offrir des cartes journalières pour motiver les personnes non-initiées à essayer les transports publics;
- Développer des sites ou applications d'informations qui favorisent les commerces locaux.



Vous avez d'autres idées? Venez discuter sur les réseaux sociaux:  
[www.facebook.com/ATEcarfree](https://www.facebook.com/ATEcarfree)

Les bonnes pratiques en matière d'alimentation sont plutôt bien connues: manger local et de saison, diminuer la consommation de viande et préférer le bio à l'agriculture conventionnelle, etc. Par contre, la mobilité liée aux achats est souvent oubliée. Réfléchir à la provenance des aliments est une chose, mais penser à comment notre salade va passer de l'étal du magasin à notre frigo en est une autre.

### La voiture est encore reine

En Suisse, trois quarts de la population vit dans des villes ou des agglomérations. Si la plupart des trajets vers les commerces sont relativement courts, la majorité des gens s'y rendent tout de même en voiture. Or vous le constaterez dans ces prochaines pages, ce moyen de transport peut peser lourd dans le bilan climatique de nos courses. Il convient donc de trouver les meilleures solutions selon chaque situation.

Si l'utilisation de la voiture est inévitable, la meilleure option est de combiner ce trajet avec d'autres, par exemple en faisant ses achats en revenant du travail. Lorsque l'on peut s'en passer, il existe beaucoup d'alternatives.

Il y a évidemment les classiques: à pied ou en transport public avec un chariot à commission, le vélo avec un panier ou une remorque. Mais il existe aussi d'autres solutions. Qu'il s'agisse d'un vélo cargo en location ou en partage, d'achats livrés à un point de retrait ou de paniers de légumes déposés à domicile par un service de livraison à vélo, les possibilités sont larges et l'offre tend à se développer de plus en plus.

### Relevez le défi!

Pour changer les comportements, il faut faire connaître ces alternatives. C'est l'objectif du «Carfree Shopping Day», organisé pour la première fois en mai 2021 par l'ATE. Une dizaine de sections étaient alors dans la rue et près des centres commerciaux pour sensibiliser la clientèle des magasins. Entre la présentation de services de livraison à vélo, des essais de vélo cargo ou un simple stand d'information avec du café, les actions ont été autant variées qu'appréciées. Suite au succès de cette journée, une édition 2022 est prévue cet automne. Quelques stands seront organisés par les sections et complétés par une vaste campagne en ligne.

Vous aussi, participez à la mobilisation en faveur d'une mobilité plus durable sur le chemin des magasins. Si ce n'est pas déjà le cas, pourquoi ne pas essayer de faire vos courses sans voiture durant une semaine? Les astuces et les offres présentes sur notre plateforme

**En Suisse, les trois quarts de la population vivent dans des villes ou des agglomérations. Si la plupart des trajets vers les commerces sont courts, la majorité des gens s'y rend tout de même en voiture.**

ATE Carfree vous seront sûrement d'une grande aide. Et profitez de votre passage sur notre plateforme pour participer aussi aux différentes activités en ligne. Non seulement celles-ci vous inspireront, mais vous contribuerez aussi à élargir notre communauté et à inspirer davantage de personnes! ■

Respectivement Chargé de projets pour la vie sans voiture et Coordinatrice des sections à l'ATE Suisse, Yves Chatton et Carine Stucki-Steiner s'occupent de l'organisation du Carfree Shopping Day.

### L'ATE vous accompagne!

Sur la plateforme «Carfree» de l'ATE et auprès de nos sections, retrouvez conseils et astuces pour vivre – et faire ses achats – sans voiture.

- **Services de livraison et points de retrait:** la plateforme «Carfree» liste les différents services existant dans chaque canton. S'il manque des informations, n'hésitez pas à nous en informer. Avec votre soutien, nous pouvons avoir une liste aussi complète que possible.
- **Transporter ses courses à vélo:** Des vélos cargos aux différents types de remorques, la plateforme vous livre un guide d'achat détaillé sur les multiples options que vous offre le transport à vélo. Et pour celles et ceux qui préfèrent partager, vous trouverez aussi les différents services disponibles en Suisse.
- **Astuces des sections:** Au-delà de leur engagement quotidien en faveur d'infrastructures pour la mobilité cycliste et piétonne ainsi que des transports publics de meilleure qualité, nos sections proposent également des offres intéressantes pour faire ses achats sans voiture, notamment pour celles et ceux qui souhaitent tester le vélo cargo. N'hésitez pas à consulter notre plateforme ou le site internet de votre section pour en savoir plus.
- **Offres pour les membres ATE:** La boutique ATE dispose de nombreux produits qui vous facilitent les déplacements sans voiture. Nous vous proposons régulièrement des rabais attractifs dans notre magazine et nos newsletters. Cet automne, à l'occasion de cette campagne de sensibilisation, nous vous avons sélectionné une large palette d'offres préférentielles. Rendez-vous en ligne ou à la page 34 pour un premier aperçu!
- **Portraits:** Au fil des pages de ce dossier, découvrez le quotidien de celles et ceux qui font déjà leurs courses sans voiture. Les portraits complets, dont certains en vidéo, sont disponibles en ligne. Laissez-vous inspirer et envoyez-nous votre propre portrait!
- **Concours photo:** Vous faites vos courses sans voiture? Montrez-nous comment en nous envoyant une photo d'ici au 26 septembre 2022, et gagnez peut-être un sac à dos Deuter.



### CRISTEL MUÑOZ

Cristel Muñoz est mariée et a trois enfants adultes. Elle habite à Courtemaury, à deux kilomètres de la gare de Courgenay dans le canton du Jura, et travaille en tant qu'infirmière à Porrentruy. Ne possédant plus de voiture depuis une année, elle fait ses achats avec son vélo ou le vélo-cargo que lui prête l'ATE Jura. Elle n'y voit que des avantages: on bouge, on prend l'air, on ne pollue pas, on ne fait pas de bruit, c'est convivial et on prend le temps.

**ON BOUGE, ON PREND L'AIR, ON NE POLLUE PAS,  
ON NE FAIT PAS DE BRUIT**

MERCI DE VOTRE INTÉRÊT!

Magazine ATE 3/22, Dossier sur les achats sans voiture

08.09.2022

# L'enjeu du dernier kilomètre

Par Romain Pilloud

Sur la Riviera vaudoise, un système de micro logistique permet(tra) de préserver la qualité de vie, diminuer les émissions carbone et sécuriser l'espace public. Pour pérenniser et étendre le projet, des politiques urbaines ambitieuses doivent émerger.



## THOMAS ROSENBERG

Thomas Rosenberg habite à Thoun avec son épouse Mélanie et leurs trois enfants. La famille n'a jamais eu de voiture personnelle mais utilise de temps en temps une Mobility. Même si cela peut paraître compliqué, se déplacer à vélo avec les enfants est tout à fait faisable en ville. De plus, la période durant laquelle les trois enfants sont à la maison est courte – deux allant déjà à l'école. La famille a grand plaisir à faire du vélo et les enfants aiment autant pédaler que profiter de la grande remorque. Cette dernière leur permet d'ailleurs aussi de transporter des objets plus volumineux et plus lourds. Thomas estime qu'il y a presque plus de place dans sa remorque que dans le coffre d'une petite voiture.

### GRAND PLAISIR À FAIRE DU VÉLO

MERCI DE VOTRE INTÉRÊT!

Magazine ATE 3/22, Dossier sur les achats sans voiture

08.09.2022

L'agglomération Rivelac, située aux abords du Lac Léman, regroupe près de 90 000 habitant-es et plus de 37 000 emplois. La région fait face à de très nombreux défis en matière de mobilité. L'espace urbain y est dense et contrairement à l'ensemble des autres régions urbanisées du canton de Vaud, aucun projet d'agglomération n'a encore été financé par la Confédération. Mais indépendamment de ce retard, des projets ambitieux voient néanmoins le jour. À Vevey, une solution innovante a été mise en place, pour transférer les marchandises de manière écoresponsable sur «le dernier kilomètre».

### Vers une ville sans camion

MicroHUB, une plateforme de transbordement multimodale, a donc été mise en place à l'entrée de la ville de Vevey et permet de centraliser les colis d'une même zone urbaine. Les camions y transfèrent leur marchandise dans un entrepôt, et la livraison jusqu'à la destination finale est assurée par des vélos cargos. Le projet a été lancé en 2019 par une association à but non-lucratif, AMELIVE, soutenue notamment par la Confédération et la ville de Vevey.

En 2021, MicroHUB a assuré quelque 1600 livraisons, permettant d'économiser l'équivalent de 5,4 tonnes de CO<sub>2</sub>. La plateforme travaille aujourd'hui avec quelques partenaires de transport mais vise une évolution lui permettant d'être pérennisé. À terme, peut-on rêver d'une ville sans camion? Associée à d'autres solutions, on ne peut que l'espérer.

### Des mesures nécessaires

MicroHUB devra également son développement futur à la mise en place de po-

litiques urbaines ambitieuses. Bien que l'accueil volontariste soit un premier pas, les obstacles sont encore nombreux pour que la micro logistique domine en ville.

Afin de concurrencer la logistique traditionnelle, un financement public du projet MicroHUB est nécessaire. Les communes ont tout à gagner à apporter leur soutien à une solution grâce à laquelle les voies de circulation se dégradent moins vite et les espaces publics sont préservés.

L'aménagement et l'accès des centres-villes doit également être repensé. Une restriction d'accès des poids-lourds en ville pour la livraison est indispensable afin d'exprimer dans l'espace public la volonté des autorités de préserver la tranquillité du centre, mais aussi sa sécurité et la baisse des émissions polluantes. Par ailleurs, des pistes cyclables continues renforceront l'attrait du service. La région reste aujourd'hui très mal dotée en infrastructures cyclables.

### Esquisser la ville de demain

Si nous libérons les espaces aujourd'hui régulièrement occupés par les camionnettes et camions de livraison, nous avons de multiples opportunités pour les valoriser. Végétaliser, créer des îlots de fraîcheur et des espaces de repos pour les piétons, mettre en place des stationnements pour vélos ou simplement laisser de l'espace libre pour que la population puisse se l'approprier librement sont autant d'exemples de ce qu'il est possible de faire – sur la Riviera vaudoise comme ailleurs en Suisse. ■

Romain Pilloud est secrétaire général de l'ATE Vaud.

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

# No parking, no business?

Par Camille Marion

Contrairement aux idées reçues, les centres-villes dans lesquels la circulation a été réduite se portent à merveille. De nombreux exemples internationaux le confirment. La Suisse fait aussi ses preuves.

Des Trente Glorieuses, on conserve plus volontiers les inspirations musicales que les politiques d'urbanisme. Dès la sortie de la seconde Guerre mondiale, les villes se développent en priorité autour de la voiture, synonyme de liberté et de réussite sociale.

Dans les années 1950, l'économiste américano-colombien Bernardo Trujillo rédige un ensemble de principes théoriques dédiés à la grande distribution. Il livre notamment la formule magique «no parking, no business» qui traduit l'idée selon laquelle chaque place de parking est génératrice de chiffre d'affaires. Depuis, les habitudes en matière d'achats comme de déplacement ont changé.

Les projets de requalification de l'espace public visant à réduire la circulation automobile en centre-ville provoquent bien souvent des levées de boucliers de la part des commerçantes et commerçants qui s'inquiètent de la possible baisse de fréquentation induite par la disparition des places de stationnement devant leur vitrine. Si la crainte semble a priori justifiée, plusieurs expériences récentes montrent l'inverse.

## Les vélos augmentent le chiffre d'affaires

L'association «Rue de l'avenir» a compilé diverses études concernant l'impact du remplacement du stationnement dans les rues commerçantes par des pistes cyclables. De Vancouver à Melbourne en passant par Dublin, les conclusions sont unanimes: les entreprises ne subissent aucune baisse de leur chiffre d'affaires, au contraire. Les cyclistes dépensent généralement moins d'argent par visite que les automobilistes mais se rendent plus

fréquemment dans les magasins, contribuant davantage à la croissance de l'économie locale au fil du temps.

Des études comparatives menées à Graz et à Bristol révèlent par ailleurs une erreur de perception: les commerçantes ont tendance à surestimer la part de leur clientèle qui vient en voiture et à sous-estimer celle qui vient à pied, à vélo ou en transports publics.

## Ralentir et revitaliser

En Suisse aussi, les exemples positifs se multiplient. À Neuchâtel, la zone piétonne a fait ses preuves depuis de nombreuses années et continue de se réinventer; de nouvelles mesures visant à renforcer son attractivité – notamment la création de stationnement supplémentaire pour les vélos et l'interdiction stricte d'accès au centre en-dehors des heures de livraison – ont été pérennisées cet été, après une phase d'essai concluante.

À Berthoud (BE), la création de la première zone de rencontre de Suisse il y a plus de vingt ans a placé la marche et le vélo en priorité dans l'espace public. Parmi les bienfaits, on note dès les premiers mois un apaisement général: on ne se déplace pas seulement, on se promène. Un nouveau rythme qui profite aux commerces puisque la clientèle est plus à même de se laisser tenter en passant devant une vitrine.

C'est confirmé, favoriser le vélo, la marche ou les transports publics contribuent à la revitalisation des centres-villes. Il s'agit désormais d'en convaincre les autorités et les commerçantes, qui ont tout à y gagner. ■



## MARIA DOBRINAS

Maria Dobrinas est pharmacienne clinicienne et vit à Aigle. Composée de trois enfants, la famille n'a jamais eu de voiture et se déplace à pied, à vélo ou en transports publics. Pour les destinations mal desservies, une voiture de location fait toujours l'affaire. À la naissance des enfants, la famille a investi dans un vélo électrique et une remorque mais lorsque les objets sont trop volumineux, elle fait appel à des services de livraison. Au-delà des avantages écologiques, Maria apprécie beaucoup ce style de vie. Comme elle nous le fait remarquer: il n'y a pas de mauvaises conditions, juste de mauvais équipements – on peut se préparer à tout!

NOUS APPRÉCIONS BEAUCOUP CE STYLE DE VIE

MERCI DE VOTRE INTÉRÊT!

Magazine ATE 3/22, Dossier sur les achats sans voiture

08.09.2022

# «Les commerces sont un lieu de rencontre»

Propos recueillis par Yves Chatton et Nelly Jaggi

Achat en ligne ou en magasin, quel comportement est le plus durable? Cela dépend, explique Maïke Scherrer. Chercheuse à la ZHAW, elle s'intéresse entre autres aux chaînes logistiques; il y a peu, elle s'est penchée sur la durabilité des pharmacies «classiques» et des services de livraison de médicaments.

## Maïke Scherrer, quelle est la valeur du commerce en ligne dans notre pays?

La part d'achats en ligne par rapport au commerce stationnaire n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années. Aujourd'hui, sa part de chiffre d'affaires s'élève à 12%. En 2008, elle n'était que de 3,5%.

## Constate-t-on une différence entre les branches?

Pour l'alimentaire, le commerce en ligne représente 4% de tout le panier alors que pour le reste des achats, ce sont tout juste 20%. La croissance n'est pas la même pour tous les secteurs. La branche du voyage, par exemple, a atteint son point de saturation, ce qui n'est pas le cas de l'habillement. On prévoit la plus grande croissance dans le domaine de l'alimentation et des médicaments; en effet, ces produits ne sont encore que peu vendus en ligne.

## Comment ces grandes différences s'expliquent-elles?

### Webinaire en allemand

Le 21 septembre, Maïke Scherrer sera l'invitée du webinaire gratuit de l'ATE. Inscription sur [www.verkehrsclub.ch/webinare](http://www.verkehrsclub.ch/webinare). Une option en français est étudiée mais pas encore confirmée au moment où nous bouclons cette édition.



Les infos suivront sur [www.ate-carfree.ch](http://www.ate-carfree.ch)

Les services ne sont pas des produits que l'on peut toucher. Aujourd'hui, les DVD se font rares et il suffit de télécharger un film sur son ordinateur. Le passage à l'e-commerce a donc été aisé pour ce type de produits. Pour les produits physiques achetés en ligne, les frais de livraison entraînent le taux d'interruption dans le processus d'achat le plus élevé, soit environ 70%. Et cela, même si se rendre au magasin en voiture ou en transports publics reviendrait certainement plus cher.

## Qui effectue ses achats en ligne?

Plutôt les hommes que les femmes. Et plus la clientèle est jeune, plus elle commande sur internet. Mais 38% des plus de 75 ans achètent de temps à autre en ligne. On constate des différences au niveau du panier d'achat: les personnes âgées se procurent plutôt des médicaments contre les maladies chroniques alors que les jeunes achètent de tout. Enfin, plus le niveau de formation est élevé, plus on achète sur internet.

## Dans le cadre d'une étude, vous avez comparé la durabilité des services de livraison des médicaments et celle des pharmacies traditionnelles. De quelles dimensions avez-vous tenu compte?

Nous avons pris en compte les trois piliers de la durabilité: l'aspect économique, l'aspect écologique et l'aspect social. Pour ce qui est de l'économie, nous

nous sommes demandé quelles seraient les répercussions sur la prospérité de la Suisse si les chaînes de pharmacies déplaçaient leur siège principal dans un canton avantageux sur le plan fiscal. Par contre, nous n'avons pas été en mesure de déduire les conséquences économiques des achats de médicaments en ligne pour les individus.

## Que pouvez-vous dire sur l'aspect social de la durabilité?

Pour un village ou une ville, une pharmacie traditionnelle joue un rôle social essentiel. Les pharmaciennes ont indiqué que pour la clientèle, la discussion était souvent plus importante que le panier d'achat. Les personnes âgées et celles qui ne sont pas bien intégrées sur le plan social se rendent par exemple plusieurs fois par semaine dans la même pharmacie et achètent peu. L'interaction avec le personnel joue donc un rôle-clé.

## Et comment avez-vous calculé la durabilité écologique?

Nous avons comparé les émissions de CO<sub>2</sub> des achats en ligne et celles des achats dans une pharmacie. Par quel chemin passe un colis, du premier entrepôt de stockage en Suisse, en passant par les stations intermédiaires, jusqu'à l'adresse finale? Nous avons comparé des envois réels et tenu compte du moyen de transport utilisé, de la fréquence à laquelle la livreuse ou le livreur se rend à la même adresse parce que personne n'est pas à la

maison et de ce qui se passe si le colis retourne au dépôt.

Pour ce qui est des achats en magasins, nous avons étudié les transports multimodaux, donc les moyens de transport utilisés par les consommatrices et consommateurs. Nous avons retenu plusieurs scénarios: achats uniquement, achats sur le chemin du travail et achats combinés avec un trajet privé. Nous avons comparé un environnement citadin à l'agglomération et à la campagne.

### Quelles sont vos principales conclusions?

Sur le plan social, le commerce stationnaire est plus précieux que les achats en ligne. Mais du point de vue écologique, c'est le contraire. Les personnes qui vivent à la campagne et font leurs achats elles-mêmes causent trois fois plus d'émissions de CO<sub>2</sub> que si elles passaient commande en ligne. Dans les agglomérations, les émissions sont deux fois plus élevées. En ville, les chiffres des deux modes d'achat sont comparables, car les gens se déplacent plus à vélo et à pied. Ainsi, du point de vue écologique, mieux vaut faire ses achats sur internet quand on vit à la campagne ou dans une agglomération.

### Ces résultats permettent-ils de tirer des conclusions pour d'autres biens? L'aspect social est plutôt spécifique, non?

Pour ce qui est de la durabilité sociale, les pharmacies représentent un cas un peu à part. Leur personnel accorde du temps à la clientèle et s'enquiert de l'état de santé de celle-ci. Mais les autres commerces représentent aussi un lieu de rencontre. Les gens tiennent à conserver des magasins en ville et dans les zones d'habitation. Néanmoins, le type de commerces risque de changer. Nous allons passer de magasins purement stationnaires à des commerces multicanaux, qui ne proposeront qu'un petit assortiment sur place et où la clientèle pourra découvrir les produits, puis passer commande sur place ou en ligne. Quelle que soit la branche, l'effet cumulatif du commerce en ligne se répercute

de manière positive sur les émissions. Mais attention, même en achetant en ligne, les gens se déplacent et n'ont pas forcément émis moins de CO<sub>2</sub>.

### La situation est donc complexe...

L'étude visait à savoir quel comportement est le plus durable. Nous avons constaté qu'il était impossible de fournir une réponse claire. Cela dépend de si l'on accorde plus d'importance à l'aspect social ou écologique. Il s'agit d'une décision personnelle, dont dépend le comportement de chacun-e.

### Quel est le rôle du dernier kilomètre, que ce soit en ligne ou dans un magasin, par rapport à toute la chaîne logistique?

Pour le commerce en ligne, il cause environ 50% des émissions de CO<sub>2</sub>. Prenons l'exemple de l'électronique grand public fabriquée en Chine: le trajet de l'usine jusqu'au port de Shanghai, de celui-ci à Rotterdam et de Rotterdam en Suisse cause autant d'émissions de CO<sub>2</sub> que celui du centre de distribution en Suisse jusque chez la ou le client-e. On retrouve l'effet cumulatif. La part de CO<sub>2</sub> d'un appareil photo numérique sur un énorme cargo est négligeable. Plus le véhicule est grand, plus la part de CO<sub>2</sub> par produit est faible. Mais si je me rends en voiture dans un commerce pour y acheter un appareil photo, le dernier kilomètre produit même deux fois plus de CO<sub>2</sub> que tout le reste du trajet de livraison.

### Le fait de se déplacer à vélo ou à pied joue donc un grand rôle?

Oui. La thématique de la voiture est donc tout à fait justifiée. Pour le commerce en ligne, la vitesse de livraison n'est pas non plus négligeable. Lorsqu'on parle de dernier kilomètre, on pense à l'effet susmentionné. Mais entre-temps, certaines entreprises promettent une livraison dans l'heure. Cela va à l'encontre de tous les avantages du commerce en ligne, car cette promesse réduit la possibilité de livrer plusieurs colis en même temps.

### En tant que client-e, que puis-je faire pour que mes achats soient le plus durables possible?

Il serait intéressant d'avoir le choix: quel est le délai de livraison? Le moyen de transport? À domicile, en magasin ou dans un dépôt? Si je suis pendulaire et que je passe près d'une boîte à colis, il est judicieux d'aller y chercher mon paquet. Par contre, si cela représente un détour, mieux vaut me faire livrer chez moi.

Mais nous pourrions aussi tout simplement moins consommer. Tant de produits commandés ne sont utilisés qu'une fois avant de finir à la poubelle. Inverser la tendance serait le levier le plus efficace sur la durabilité. ■



## CHRISTOPH SALZMANN

Âgé de 75 ans, Christoph Salzmann habite à Liebefeld, près de Berne. Depuis qu'il a 12 ans, il a fait la grande majorité de ses déplacements vers l'école et le travail à vélo, et c'est aussi ce moyen de transport qui lui permet de faire ses courses. Il a acquis une certaine habileté à attacher de gros objets sur le porte-bagages, mais utilise de temps en temps une Mobility pour transporter des objets très encombrants. Il apprécie la rapidité des déplacements qu'offre le vélo dans les régions urbaines. En cas de pluie, il a toujours des pantalons adaptés dans sa sacoche.

### ON ACQUIERT UNE CERTAINE HABILITÉ À ATTACHER DE GROS OBJETS

MERCI DE VOTRE INTÉRÊT!

Magazine ATE 3/22, Dossier sur les achats sans voiture

08.09.2022

# Attelez et roulez!

Par Viviane Barben

Les remorques à vélo se prêtent parfaitement aux concepts de partage. Elles ont un grand potentiel auprès des coopératives d'habitation, comme le montre un exemple de Winterthour.



## ARNAUD BURKHALTER

Habitant du Mont-sur-Lausanne, Arnaud Burkhalter est infirmier. Il fait presque tout à vélo. Grâce à ses sacs il peut transporter jusqu'à 40 kilos de matériel. Les rares fois où il doit transporter de grands objets tels que les meubles, il emprunte une voiture ou se fait livrer. Pour lui, se déplacer sans voiture c'est prendre le temps de faire les choses tranquillement, de bouger, de prendre l'air et de discuter avec les personnes qu'il croise. De plus, ça ne coûte pas cher et ça va vite!

**ÇA NE COÛTE PAS CHER ET ÇA VA VITE**

MERCI DE VOTRE INTÉRÊT!

Magazine ATE 3/22, Dossier sur les achats sans voiture

08.09.2022

Pour les habitant·es de la coopérative d'habitation Vogelsang, à Winterthour, faire ses achats est un jeu d'enfant: le lotissement est équipé de 14 remorques à vélo mises à la disposition des locataires. Sans procédure de réservation fastidieuse, on choisit une remorque, on l'attelle à son vélo et on se met en selle pour aller faire ses achats.

Les remorques à vélo proviennent de l'entreprise Polyroly, dont les ateliers de montage se trouvent en ville de Winterthour. L'entreprise les produit en acier chromé et en petites séries. Sa clientèle est constituée de particuliers, d'entreprises ou, précisément, de coopératives d'habitation.

La coopérative d'habitation d'utilité publique de Winterthour (GWG) a

### Simplement s'affranchir de la voiture

Un des grands avantages de ce concept de mobilité est sa facilité d'accès: il n'est pas nécessaire de réserver, ni de se servir d'une clé. Les remorques sont verrouillées au moyen d'un cadenas à chiffres, dont le code est connu des locataires. Les remorques s'utilisent avec son propre vélo, ce qui facilite l'emploi et évite par exemple les contraintes d'un cargo-vélo partagé – devoir ajuster la selle à chaque fois, maîtriser les manœuvres, trouver la place pour le stationner, etc.

Pour les coopératives d'habitation, la répartition des coûts et l'entretien des remorques partagées reste une tâche abordable. Comme les vélos sont du ressort des locataires, la coopérative se contente de gérer les remorques.

## Pas de réservation nécessaire, utilisation des remorques avec son propre vélo: le grand avantage de ce concept de mobilité est sa facilité d'accès.

financé l'achat des remorques et propose l'installation de dispositifs à des tarifs attractifs. En décembre dernier, Polyroly a mis sur pied des «journées d'attelage» qui ont permis d'équiper pas moins de 85 vélos. Les spécialistes de Polyroly ont démontré aux locataires du lotissement de Vogelsang avec quelle facilité les remorques s'attellent aux vélos.

Les résidentes et résidents des coopératives d'habitation en sont également copropriétaires et la notion de partage est une valeur bien comprise. Andreas Siegenthaler, directeur de la GWG en est convaincu: «Pour bon nombre d'objets, il est bien plus raisonnable de partager l'utilisation entre plusieurs personnes.»

D'autres coopératives ont des concepts comparables. Le lotissement «mehr als wohnen» de Zurich, par exemple, loue des vélos, des e-bikes et des remorques. Ce type de prestations permet de se passer plus facilement d'une voiture. L'exemple du lotissement Vogelsang en est la preuve: que ce soit pour faire ses courses, aller pique-niquer ou simplement transporter un objet volumineux, «les remorques sont très utilisées», constate Andreas Siegenthaler. ■

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



# Vous avez tout compris?

Maintenant que vous avez lu attentivement notre dossier,  
il est temps de tester vos connaissances! Par Yves Chatton et Flore Maret

## 1. Quel est le moyen de transport le plus utilisé pour les achats en Suisse?

- a) Le vélo
- b) La pelle de chantier
- c) La voiture

## 2. Quelle part de nos déplacements effectués pour les achats ne dépasse pas un kilomètre?

- a) Aucun
- b) Environ un tiers
- c) 100%



## 3. En allant acheter vos produits bio à vélo plutôt qu'en voiture, dans quelle mesure réduisez-vous le bilan climatique de votre panier?

- a) Je n'achète pas bio
- b) Environ de moitié
- c) Au contraire, le bilan augmente!

## 4. Parlons de volume. En moyenne, une personne sur deux peut ranger ses courses dans... ?

- a) Un seul sac
- b) Un conteneur
- c) Un cargo entier

## 5. En moyenne, combien de temps passons-nous par jour à nous déplacer pour nos achats?

- a) Un peu moins de 15 minutes
- b) Autant que le temps que je passe sur les réseaux sociaux
- c) 24 heures

## 6. De quoi profitez-vous si vous allez faire vos courses à pied ou à vélo?

- a) Vous vous façonnez un corps de rêve
- b) Votre porte-monnaie gonfle
- c) Vous contribuez à rendre votre quartier plus vivant, tout le monde en profite!



### Participez au tirage au sort!

Rendez-vous sur notre plateforme ATE Carfree pour faire le quiz en ligne et gagner un sac à dos Deuter: [carfree-quiz.ate.ch](http://carfree-quiz.ate.ch)

Illustrations: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

## Réponses

**1.** La voiture  
Selon le Microrecensement mobilité et transports (MRMT) de l'OFS, ¾ des déplacements pour les achats se font en voiture.

**2.** Environ un tiers  
Les trajets liés aux commissions sont relativement courts en Suisse: 36% de tous les trajets d'achats ne dépassent pas 1 km et 73% ne dépassent pas 5 kilomètres!

**3.** Environ la moitié  
Des organisations autrichiennes ont calculé que le bilan climatique total d'un panier de produits bios est 2 fois plus faible si vous allez le chercher à vélo. Nos déplacements jouent donc un rôle important si l'on veut se nourrir de manière durable.

**4.** Un seul sac  
Des sondages effectués à Glattal (ZH) ont montré que 58% des personnes pourraient transporter leurs commissions dans un seul sac de course. Une autre étude autrichienne précise qu'un achat alimentaire sur deux pèserait moins de 5 kilos.

**5.** Un peu moins de 15 minutes  
Les Suissesses et les Suisses dépendent moins de temps de trajet pour les achats (13,2 minutes) que pour les loisirs (45,2 minutes) ou le travail (17,3 minutes).

**6.** Toutes les réponses  
Pour celles et ceux qui le peuvent, faire ses courses sans voiture représente de nombreux avantages!



## Magie et poésie circassienne

Masha Dimitri, responsable avec Faustino Blanchut de la conception et de la direction de la nouvelle mise en scène, s'est inspirée de la magie et de la grandeur du désert. Dunes de sable impressionnantes, lumière chaude, couleurs mystiques et fleurs du désert uniques composent le décor fascinant du 37<sup>e</sup> programme du cirque Monti. Les idées et la pensée se libèrent quand la troupe de 14 artistes surgit dans ce désert infini, entraîne le public dans un monde plein de mystères, de magie et de défis et lutte contre les éléments ou contre vents et marées. Ce spectacle artistique est rempli de moments de bonheur, de poésie et de surprises féériques.

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

réduction de Fr. 5.- pour un billet au tarif normal dans les catégories Loge, 2 et 3 pour la tournée 2022. Offre valable pour deux personnes max., cinq pour les membres famille. Offre non cumulable avec d'autres réductions.

#### **Commander:**

[www.ate.ch/bonus](http://www.ate.ch/bonus) ou directement auprès du cirque Monti au 056 622 11 22.

## Réservez maintenant votre Indicateur 2023!

Après le succès des nouvelles éditions des années précédentes, l'Indicateur 2023 de l'ATE, de la CITraP et de Pro Rail sera publié une nouvelle fois en édition limitée. Cet horaire imprimé est idéal pour planifier les voyages de loisirs; il répertorie tous les horaires des chemins de fer et des bateaux ainsi que les principales liaisons des transports à câbles des transports publics suisses. L'Indicateur 2023 paraîtra à nouveau au format A5, très apprécié de la clientèle, en deux volumes pratiques Est et Ouest.

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

réserver l'Indicateur dès maintenant pour le recevoir simplement à la maison au changement d'horaire. Prix: Fr. 32.- auxquels s'ajoutent Fr. 7.50 de frais de livraison.

#### **Commander:**

[www.ate.ch/Indicateur](mailto:indicateur@ate.ch), par e-mail [indicateur@ate.ch](mailto:indicateur@ate.ch) ou par téléphone au 031 328 58 58.



## Sacoques de vélo et sacs à dos pour les courses à vélo



Pour les courses ou les sorties du week-end, les sacoches de vélo et les sacs à dos de la marque Ortlieb offrent toute la place nécessaire. Avec les sacoches de roue arrière Back-Roller Plus ou Back-Roller Free les courses et les affaires sont bien emballées et protégées de l'eau avant d'arriver à destination. Grâce à la sangle d'épaule, la sacoches Back-Roller s'utilise aussi facilement comme sac à bandoulière. L'atout supplémentaire de ces sacoches est de laisser le porte-bagages libre, qui peut encore servir pour les courses. S'il faut plus d'espace, un sac à dos étanche Ortlieb au choix peut compléter l'équipement. Ortlieb produit ses sacoches et ses sacs à dos en Allemagne depuis sa création en 1982.

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

bénéficiez d'un rabais de 15% sur tout l'assortiment Ortlieb avec le code CarFree2022 sur la boutique ATE. L'offre non cumulable, valable jusqu'au 9 octobre 2022 ou jusqu'à épuisement des stocks.

#### **Commander:**

[www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch).  
tél. 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).

## Plus de courant vert grâce au Pass solaire



Avec 90% d'hydroélectricité dans le mix de courant, les CFF font partie des chemins de fer les plus écologiques au monde. Mais 90%, ce n'est pas encore 100%! C'est pourquoi l'ATE et les CFF s'engagent ensemble pour développer ce potentiel vert. Le Pass solaire permet aux membres de l'ATE de se déplacer à l'aide d'une énergie encore plus propre. Il garantit une part fixe de 10% d'énergie solaire dans le mix de courant de chemin de fer. Ces 10% de courant vert remplacent les 10% issus d'autres sources d'énergie, notamment le nucléaire. Les CFF s'engagent à faire l'acquisition d'électricité solaire certifiée «naturemade star» et confirment l'achat à l'ATE.

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

vous choisissez entre la formule 5000 kilomètres (Fr. 20.-), 10 000 kilomètres (Fr. 40.-) et 15 000 kilomètres (Fr. 60.-). Le Pass solaire est valable un an.

**Commander:** directement sur [www.ate.ch/pass-solaire](http://www.ate.ch/pass-solaire).

## La voiture électrique par abonnement

Vous vous passez d'une voiture au quotidien mais en auriez parfois l'utilité? Avec l'abonnement pour voitures électriques de notre partenaire CARIFY, vous êtes mobile quand vous en avez besoin et vous roulez de manière écologique et silencieuse. CARIFY collabore avec les garagistes de la région et propose des voitures neuves et d'occasion.

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

profitez d'un rabais de bienvenue sur le premier mois de votre abonnement. Fr 100.- de réduction en cas de réservation pour 1 mois, Fr 300.- pour une réservation de 3 mois, Fr. 400.- pour une réservation de 6 mois et Fr. 500.- pour une réservation de 12 mois ou plus. L'offre comprend une carte de recharge avec crédit de départ pour plus de 2500 stations de recharge en Suisse.

**Commander:** directement sur [www.ate.ch/carify](http://www.ate.ch/carify)



## Le coffre idéal pour votre vélo

Les «shoppers» d'Andersen ont été conçus pour un faire ses courses de manière confortable et écologique à pied ou à vélo. Le coffre se fixe sur le vélo en un clin d'œil. Spacieux et étanche, il offre beaucoup d'espace (49 litres) pour les courses de la semaine ou pour partir en excursion avec tout votre équipement. Pour une fixation sur le vélo, le shopper doit être muni en plus d'un attelage et d'une goupille adaptée. Il s'attache et s'enlève facilement, laissant le porte-bagages libre si nécessaire. Lorsque le coffre n'est pas utilisé, le châssis se plie et se range sans prendre de place. Qu'il soit tiré à la main ou fixé sur le vélo, c'est l'accessoire d'une mobilité écologique.



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

bénéficiez d'un rabais de 15% sur tout l'assortiment Andersen avec le code CarFree2022 sur la boutique ATE. L'offre non cumulable, valable jusqu'au 9 octobre 2022 ou jusqu'à épuisement des stocks.

### **Commander:**

[www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch),  
tél. 0848 612 612 (boutique ATE,  
tarif normal).



Neuchâtel

## La section neuchâteloise se réorganise

Il y a du changement au bureau de l'ATE Neuchâtel. Kilian Winz succède à Anne Tissot et reprend la co-présidence en collaboration avec Christian Piguet. Ce duo est complété par l'appui de Nadège Graber, nouvelle secrétaire-coordinatrice.



© RTN

Le nouveau bureau de l'ATE Neuchâtel est composé de Nadège Graber, Christian Piguet et Kilian Winz.

La section neuchâteloise de l'ATE est désormais dirigée par une nouvelle co-présidence, récemment élue par le comité. Elle se compose de Christian Piguet, ingénieur, membre des Vert-e-s et déjà co-président de l'ATE-NE depuis 2016 ainsi que de Kilian Winz, docteur en sciences de l'éducation à l'Université de Genève et président de la section du Parti socialiste de la commune de Neuchâtel. Il succède à Anne Tissot. Ce duo permet d'assurer une continuité avec les activités passées tout en travaillant au re-

nouvellement de ses membres pour les années à venir. Il bénéficie de l'appui de Nadège Graber, récemment engagée comme secrétaire-coordinatrice.

### Un programme en trois axes

Dans le sillage des accords de Paris ou encore les différents rapports nationaux ou internationaux tels que ceux produits par le GIEC, l'ATE Neuchâtel se concentrera sur trois axes principaux pour poursuivre l'accompagnement des concitoyennes et concitoyens vers la mobilité douce:

- L'augmentation de l'offre des transports publics
- L'adaptation du nombre de places de stationnement
- L'adaptation de la vitesse en milieu urbain

En effet, face à la nécessité de faire évoluer nos pratiques pour tenter de limiter le réchauffement climatique, accompagner les individus en leur proposant des alternatives pertinentes est une nécessité aux yeux de l'ATE Neuchâtel. ■

## Val-de-Ruz: meilleure desserte de bus et vélos en libre-service

Après une opposition au projet de centre de logistique de Groupe E à Malvilliers et des négociations menées avec le Canton et la Commune de Val-de-Ruz, l'ATE Neuchâtel a signé une convention en faveur de la mobilité durable.

Il y a plus d'une année, le Groupe E mettait à l'enquête publique son futur centre de logistique à Malvilliers (Val-de-Ruz). L'ATE Neuchâtel a fait opposition à ce projet notamment parce que l'offre en places de parc était trop élevée, que le site en question n'était pas desservi par les transports publics et que rien n'était prévu pour les déplacements à vélo.

Au terme des négociations, l'ATE Neuchâtel a signé une convention avec le canton et la commune de Val-de-Ruz. La Commune de Val-de-Ruz mettra sur pied un système de loca-

tion de vélos en libre-service qui permettra de relier la gare des Geneveys-sur-Coffrane et l'arrêt de Boudevilliers au site. Elle s'engage également à le raccorder au tronçon 22 des itinéraires cyclables de Suisse Mobile.

### Plus de bus et de vélo, moins de voitures

De son côté, le Canton s'engage à desservir quotidiennement le site avec la ligne Car Postal 424 qui empruntera dès lors la route du Vanel du lundi au samedi dès la première paire de courses ainsi que le dimanche et ce depuis

la mise en service du nouveau centre d'exploitation. Il s'engage également après trois ans d'exploitation, à examiner la possibilité de créer un arrêt pour desservir le Centre pédagogique de Malvilliers situé à proximité ainsi que de mener après une année, une étude de satisfaction auprès des personnes qui travaillent sur le site.

À signaler également que le nombre de places de parc en sous-sol a sensiblement diminué passant de 74 à 43 et que le nombre de place pour les deux-roues est passé de 10 à 24 places.

L'ATE Neuchâtel se réjouit de cet accord qui permettra d'améliorer la desserte en transports publics et les conditions qui concernent la mobilité douce, non seulement pour le nouveau centre d'exploitation du Groupe E mais aussi pour les autres entités déjà implantées dans ce secteur, comme le Service cantonal des automobiles et de la navigation ainsi que le Centre pédagogique de Malvilliers tout en ayant la garantie qu'il n'y aura pas d'extension de la zone à bâtir dans ce secteur.

Nadège Graber  
Secrétaire-coordinatrice,  
ATE Neuchâtel

### Contact

FR: [www.ate-fr.ch](http://www.ate-fr.ch)  
Tél. 079 559 10 40

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

JU: [info@ate-ju.ch](mailto:info@ate-ju.ch)  
Tél. 079 788 56 25

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

VS: [www.ate-vs.ch](http://www.ate-vs.ch)  
Tél. 024 472 72 39

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

Groupe régional Bienne  
[www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch)  
Tél. 079 611 66 75

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

## Une réduction du trafic pendulaire est né essaire



L'ATE Jura déplore l'important volume de trafic pendulaire et encourage les entreprises et les autorités à promouvoir les alternatives durables.

Aux aurores et en fin de journée, d'importants bouchons sévissent sur l'autoroute A16. Ce trafic est dû aux déplacements pendulaires et non aux loisirs, comme la situation observée au Gothard par exemple. Pour l'ATE Jura, la solution n'est pas la création d'un nouveau tube mais bien la diminution de la circulation des voitures pour aller au travail.

Des solutions existent pour aller au travail en transports publics: la ligne Bienne-Delle-Belfort a été rénovée à grand frais et est sous-utilisée; Mobiju a renforcé la ligne 2 entre Courtételle, la Communance et Delémont; il faut quelques minutes à pied depuis la gare de Glovelier pour rejoindre la zone industrielle. Et pourquoi ne pas plus favoriser le covoiturage?

### Responsabiliser les entreprises et le canton

La balle est dans le camp des entreprises privées et publiques. C'est à elles de mettre sur pied des mesures financières incitatives favorisant les employés qui viennent en transports publics comme cela existe déjà dans d'autres cantons. En particulier, l'État jurassien, l'Hôpital du Jura et les grandes municipalités emploient de nombreuses personnes et ont un rôle important à jouer dans la réduction du trafic pen-

dulaire. Et le canton doit, à travers les plans de mobilité, contrôler les mesures prises et leurs avancées. Pour l'ATE Jura, de telles mesures doivent faire partie du plan climat qui est actuellement en discussion.

Jean-Marc Comment  
Président, ATE Jura

## Vaste mobilisation pour le funiculaire Sierre-Montana-Crans



Le funiculaire Sierre-Montana-Crans relie la plaine au plateau touristique de Crans-Montana au grand bénéfice de la population et des touristes. Lors de la mise à l'enquête du projet de réfection des voies, quatre arrêts sur les six existants n'étaient plus desservis. Un scandale qui a fait réagir les habitant-es de la région et l'ATE Valais.

Entre la ville de Sierre et la station touristique de Crans-Montana, qui compte saisonnièrement jusqu'à 50 000 habitant-es, se trouvent plusieurs petits villages dispersés dans la «Noble Contrée». Depuis 1911, ces villages sont reliés au funiculaire Sierre-Montana-Crans et bénéficient de leurs propres arrêts. C'est une histoire à succès: un moyen de transport public et rapide pour la population locale et les nombreuses personnes de passage.

Mais les rails, vieux de plus d'un siècle, sont usés et l'exploitation de la ligne ne peut plus être garantie à long terme sans une réfection complète des voies. Le Grand Conseil valaisan l'a bien compris. En 2019, il s'est prononcé en faveur d'un crédit de 8,3 millions de francs pour rénover le chemin de fer – l'ensemble du projet devant coûter 23,9 millions de francs suisses.

### Mobilisation et oppositions

Lors de la mise à l'enquête du projet de rénovation, fin mai 2019, il s'est avéré que quatre des six arrêts existants allaient être supprimés. La population locale, privée d'un transport écologique, pratique et rapide, s'est alors massivement mobilisée et a fondé l'association «F'unis», qui est rapidement devenue un groupe fort, soutenu par l'ATE Valais ainsi que par d'autres associations et partis politiques. Une pétition a été lancée qui a récolté plus de 10 500 signatures!

De très nombreuses oppositions, dont celle de l'ATE Valais, ont été adressées à l'Office Fédéral des Transports (OFT), en charge du dossier. En avril 2021, après des mois de procédure, l'OFT a malheureusement débouté les opposant-es, estimant que la mise à l'enquête ne concernait que la transformation et la reconstruction du funiculaire, et

non la question de la desserte des arrêts. L'OFT les renvoyait donc à la procédure de consultation des

horaires pour contester «l'éventuel abandon de la desserte des arrêts intermédiaires de Marigny, Darnona, Muraz et St-Maurice-de-Lagues».

### Un succès...

Dans sa décision, l'OFT confirmait cependant qu'aucun arrêt



Une vaste mobilisation s'est organisée contre la suppression de plusieurs arrêts du funiculaire Sierre-Montana-Crans.

du funiculaire ne serait démolli et que les arrêts intermédiaires pourraient être desservis potentiellement comme avant. De son côté, le service cantonal de la mobilité s'engageait à préparer une demande de financement auprès de l'OFT, afin d'adapter et de desservir les «arrêts les plus pertinents».

Sur la base de ces éléments, l'association «F'unis» et l'ATE Valais ont alors renoncé à faire recours pour concentrer leur action sur la procédure d'élaboration des futurs horaires.

### ... de courte durée

Quelle ne fut donc pas la consternation de la population locale,

lorsqu'elle constata, à la faveur de la consultation publique des horaires, en juin 2022, que les arrêts de Muraz, Darnona, Saint-Maurice-de-Laques et Marigny avaient bel et bien disparu de la planification 2023. À nouveau, la mobilisation fut générale. Les riverain-es et l'ATE Valais écrivirent au service de la mobilité de

l'État du Valais pour critiquer vivement la suppression de ces arrêts.

Actuellement, la procédure est en cours. Espérons que la pression exercée par la population de la «Noble Contrée» sera récompensée, afin que l'on puisse encore entendre «Prochain arrêt Darnona». ■

## L'initiative pour le vélo a le vent en poupe

En automne 2021, Pro Velo Valais, l'ATE Valais et d'autres associations lançaient une initiative cantonale en faveur du vélo demandant l'élaboration d'une loi sur la mobilité cyclable quotidienne. Elle prévoit la promotion du vélo dans les déplacements

quotidiens, la création d'un réseau cantonal de pistes cyclables et la concrétisation d'une stratégie cantonale en faveur du vélo.

L'ATE Valais a participé concrètement à la récolte de signatures par des actions de rue et des manifestations, incluant

notamment le simulateur vélo mis à disposition dans le cadre de la campagne de sensibilisation «Love is on the road». À ce jour, plus de 3000 signatures ont été récoltées sur les 4000 nécessaires. Lorsque paraîtront ces lignes, ce chiffre sera peut-être atteint,

mais il s'agit de le consolider. Si vous habitez en Valais, vous pouvez signer l'initiative sur [www.ate-vs.ch](http://www.ate-vs.ch)

Sonja Oesch et Evelyne Bezat  
Chargées d'affaires, ATE Valais



Vaud

### En juin dernier, l'ATE Vaud a organisé une conférence publique sur les enjeux liés au trafic individuel motorisé. Compte-rendu.

Le 13 juin 2022, lors de son Assemblée générale, la section vaudoise a organisé une conférence publique avec Sébastien Munafò, géographe et directeur du bureau d'études en mobilité 6t, ainsi que Sylvain Croset, membre du comité de la section vaudoise, autour d'une question centrale: la voiture est-elle un mal nécessaire?

#### La technique ne rattrape pas les mauvais usages

Malgré les efforts pour diminuer son usage, les intervenants ont rappelé que la voiture restera au cœur de la mobilité des Suisses-ses de demain. En revanche, les types de voitures et les usages vont très probablement évoluer. Lors de cette conférence-

## La voiture, un mal nécessaire?

débat, il a notamment été souligné que pour répondre aux enjeux environnementaux globaux et locaux, la voiture de demain devrait être électrique, compacte, légère et sobre, mieux occupée et partagée.

Aujourd'hui, les voitures deviennent certes plus propres, mais simultanément plus nombreuses et aussi plus grosses, ce qui produit un fort écart d'efficacité énergétique. De plus, les émissions réelles des véhicules dits «hybrides rechargeables» sont sous-estimées, constat démontré par des études européennes et suisses.

D'autres questions problématiques restent également inhérentes à tous les véhicules, notamment celle des particules fines générées par les pneus et les freins, qui dégagent une pollution importante. Si quelques éléments restent encourageants, telle l'augmentation de l'auto-partage (Mobility), le taux d'occupation des véhicules stagne à un niveau toujours trop bas (1,6 personne par véhicule).

#### Des solutions concrètes

Lors de la conférence, les intervenants ont évoqué différentes pistes d'action afin de mieux envisager l'avenir, dans trois domaines: le territoire, la demande et l'offre des transports.

Dans le domaine du territoire, il faut mettre fin à l'étalement urbain et diminuer de manière générale les distances parcourues. En effet, si le temps de trajet n'a que peu évolué ces dernières décennies, la distance, elle, n'a fait qu'augmenter. Il faut donc également repenser les espaces de vie, la distance domicile-travail et rapprocher la population des services publics.

Il faut également agir sur la demande et les modes de vie, en essayant de mieux orienter le choix du véhicule. L'encouragement à l'électrification doit être couplé à des mesures qui incitent à choisir les modèles les plus sobres, afin que le potentiel des nouvelles technologies soit exploité au mieux.

Enfin, il faut agir sur l'offre en transports, en limitant le sta-

tionnement des voitures, en augmentant le nombre de bornes de recharge pour les véhicules électriques, en conditionnant l'accès à certaines zones urbaines et en développant une politique de tarification de la mobilité («mobility pricing»).

#### Riches échanges avec le public

Après la conférence, les échanges ont en grande partie porté sur la question des nouvelles tarifications de la mobilité évoquées en fin de présentation comme mesures pour réduire ou étaler les déplacements dans le temps. Pour les intervenants, ce genre d'outil devrait s'appliquer non seulement aux distances et aux heures de déplacements, mais aussi aux types de véhicules automobiles (tarif différencié en fonction du modèle).

Le fait que la tarification de la mobilité puisse aussi s'appliquer aux transports publics a suscité un débat. En particulier, une partie des membres reste très attachée à l'abonnement général et à d'autres offres parfois très avanta-



© Romain Pilloud

geuses qui permettent de concurrencer sérieusement l'utilisation de la voiture individuelle – dont les coûts moyens avoisinent les

Fr. 10 000.– par année, charges et amortissement compris.

Sylvain Croset et Romain Pilloud  
Membres du comité, ATE Vaud

La conférence a permis de riches échanges entre le public et les intervenants, Sébastien Munafô et Sylvain Croset.

## Requalification de la place de la gare à Fribourg

La Ville de Fribourg a mis à l'enquête le dossier de la requalification de la place de la Gare et de ses abords dans le courant du mois de mai 2022. L'ATE Fribourg demande un suivi précis de l'efficacité des mesures d'accompagnement visant à éviter le report de trafic.

L'ATE section Fribourg se réjouit des ambitions et des actions de la Ville de Fribourg pour encourager le transfert modal en ville. Avec la ville, nous sommes convaincus que la fermeture de l'Avenue de la Gare au trafic individuel motorisé ainsi que le projet de zone de rencontre au carrefour Richemond vont induire un effet important de report modal.

Cependant, nous jugeons qu'il existe un risque non négligeable qu'une partie du trafic qui ne pourra plus passer par la gare se

reporte sur des routes adjacentes, en particulier, la Route Neuve et le carrefour Richemond. Il est ainsi indispensable de s'assurer que les mesures d'accompagnement déjà réalisées ou en cours de réalisation se révèlent suffisantes pour protéger les habitant-es de ces quartiers.

### Des comptages sont nécessaires

L'ATE section Fribourg a ainsi fait opposition à cette mise à l'enquête en demandant, d'une part,

que la Ville de Fribourg s'engage à faire des comptages un an, trois ans et cinq ans après la fermeture de l'Avenue de la Gare à la circulation, dans les zones pour lesquelles les études de circulation avaient recommandé des mesures d'accompagnement. Ces comptages doivent confirmer que les mesures d'accompagnement réalisées dans les secteurs du carrefour Richemond, du quartier de Gambach, de la Basse-Ville et du passage Cardinal se révèlent suffisantes pour éviter tout report

du trafic. D'autre part, si la circulation devait augmenter dans les secteurs précités, en particulier le quartier de Gambach et autour de la Place du Pertuis, nous demandons que la ville s'engage à renforcer les mesures de compartimentage jusqu'à assurer au minimum une stabilité du trafic journalier dans ces zones.

Gérald Collaud  
Membre du comité, ATE Fribourg

Fribourg





# Beautés évanescentes

Texte et photos: Urs Geiser

Six heures suffisent pour franchir le Lötschenpass. Mais notre point de départ, le Gasterntal, est si envoûtant et la cabane du col si accueillante, qu'il nous semblait logique de nous accorder trois jours pour ce périple.

Quiconque a des yeux a ici matière à s'émerveiller. De l'eau surgit depuis trois ou quatre ouvertures de la falaise au pied du Tatelishorn et se précipite en chute libre dans la vallée. «Non, non, nous assure le tenancier de l'Hôtel Waldhaus, qui nous sert de croustillants rôtis sur la terrasse, tout cela est le fruit de la nature», ajoutant que l'armée ou les entreprises productrices d'électricité n'y sont pour rien. En face, les strates géologiques d'une haute paroi rocheuse, sculptées par les forces telluriques qui ont donné naissance aux Alpes, décrivent un S presque parfait.

Plus en amont dans la vallée, le bois du Gaster, constitué principalement de saules et d'aulnes blancs, abrite une zone alluviale classée d'importance nationale et dans laquelle la Kander se fraie un passage. Là, déjà, elle charrie beaucoup d'eau qui tonne et gronde en dévalant les gorges en contre-bas. À l'inverse, le Schwarzbach serpente paisiblement dans la petite forêt derrière l'hôtel aux allures de maison de sorcière. Les alentours du Waldhaus sont pour les enfants un vaste terrain de jeu sorti d'un livre d'images. Authentique et bien préservé du trafic rou-

tier, le Gasterntal est une oasis de calme et l'endroit rêvé pour faire découvrir la montagne à ses enfants. Le premier quart des six kilomètres du chemin de Selden – d'où part l'itinéraire du col – est même praticable avec une poussette.

De vastes zones de ce vallon sont protégées. Selon une biologiste connaisseuse du lieu, la clématite des Alpes et le sabot de Vénus, qui fleurit en juin, sont les deux joyaux de la riche flore locale. La faune également y a ses raretés, puisque cette vallée est un des rares endroits où vipères aspics et vipères





La bosse de Schönbüel est idéale pour s'arrêter et admirer le Doldenhorn et le Kanderfirn comme il se doit.

Entre le lac du Lötschberg et le majestueux Bietschhorn se dessine le Lötschentäl. Il est notamment connu pour ses coutumes ancestrales.

nous portons notre regard vers le glacier de la Kander, à l'arrière duquel la cabane du Mutt-horn, menacée par des éboulements, fait face à un avenir incertain.

L'étage suivant, nous fait passer rapidement des verts pâturages à une plaine glacière «où apparaît la cassure du glacier du Lötschen», comme l'annonçait un guide de randonnée de 1990. Mais aujourd'hui, seule une chute d'eau y apparaît. Aussi belle soit-elle, son débit en eau de fonte est quelque peu préoccupant. Nous traversons la langue glacière, en grande partie recouverte d'éboulis et de caillasse pour gravir puis longer l'imposante moraine latérale jusqu'au dernier raidillon, un passage dans la falaise équipé de mains courantes fixes. Plus nous gagnons en altitude, plus le décor des reliques du glacier se révèle dans toute sa dimension. Randonnez-y tant qu'il

existe encore. La grande fonte a tout de même des avantages, puisqu'elle a livré des vestiges de l'âge du bronze, des arcs notamment, attestant que le col du Lötschen était fréquenté il y a plus de 4000 ans déjà!

### Vivre avec son époque

On en apprendra davantage grâce aux informations mises à disposition à la cabane du Lötschenpass, si l'on se prend le temps de les étudier ou, mieux encore, en séjournant dans l'un de ses dortoirs, en chambre double ou, pourquoi pas, dans le lit double installé à la belle étoile. Nous y lisons également que, depuis quelque temps, un groupe de bouquetins de la paroi du Balmhorn, au pied de laquelle notre chemin est passé, «passe presque chaque jour sur le versant nord du col». Nous en découvrons plus encore sur la géologie, les lago-

péliades se côtoient. Mieux vaut dès lors redoubler de prudence en cueillant des myrtilles. Mais la probabilité de rencontrer des animaux au capital de sympathie élevé – des marmottes, par exemple – est plus grande.

### Vaches stoïques, nêvés fondants

Contrairement aux balades en fond de vallée, franchir le col n'est pas vraiment une aventure destinée aux familles avec enfants. Son ascension nous fait passer de 1500 à près de 2700 mètres d'altitude. Un premier seuil nous mène, via Gfelalp, à la bien-nommée bosse de Schönbüel. Ce sont surtout les contreforts du Doldenhorn, au-dessus de Selden, qui nous fascinent. Ils sont hérissés de douzaines de tourelles et pics rocheux, dont certains ressemblent à des pièces de jeu d'échecs farfelues. En faire un tableau figuratif demanderait autant de patience que de talent. Plus loin, dans une cuvette herbeuse, un troupeau de vaches complète l'idylle alpine. Ruminant stoïquement, elles nous toisent de leurs grands yeux. Quant à nous,

C'est à peine croyable, mais un chemin mène aussi à ces nuages depuis la plaine près de la maison forestière, celui qui mène à la cabane du Balmhorn.

«Randonnez-y tant qu'il existe encore...» – on peut évidemment aussi s'y rendre en courant!



pèdes, les gypaètes et le panorama du site en parcourant la boucle du sentier «Fyrabewäg».

La cabane elle-même est aussi un sujet très étudié. Grâce à une bonne dose de technologie «verte» – de l'installation photovoltaïque à la centrale éolienne, en passant par le système de récupération de la chaleur solaire de l'enveloppe d'aluminium de la cabane – elle est à la pointe du progrès. Les plus jeunes s'intéresseront probablement davantage au jardin d'escalade ou au petit «zoo» composé d'un chien, de poules, de cochons et de quelques chats. Pour se rafraîchir, le lac tout proche et la ving-

La première cabane Minergie de l'espace alpin, avec la face est du Balmhorn derrière elle.



## Informations pratiques

Voyage en train jusqu'à Kandersteg ou Goppenstein. Depuis Kandersteg, bus local jusqu'à Eggenschwand ou minibus sur réservation – [www.kander-reisen.ch](http://www.kander-reisen.ch), rubrique horaire (Kursfahrten) – jusqu'à Waldhaus ou Selden; depuis Goppenstein, car postal jusqu'à Ferden ou Wiler/Lauchernalpbahn.

**Temps de marche jusqu'au col:** 6 heures ou davantage depuis Kandersteg, 3,5 heures depuis Selden; 2,5 heures depuis Lauchernalp, 4 heures depuis Ferden, bon balisage. Degré de difficulté T3 (Hockenhorn T4).  
[www.gasterntal.ch](http://www.gasterntal.ch); [www.loetschenpass.ch](http://www.loetschenpass.ch)



taine de mini bassins sont une aubaine. Ils sont creusés dans le rocher poli par d'anciens glaciers et aujourd'hui parsemé de fl urs.

Les deux variantes de descente vers le Lötschentäl offrent des possibilités de baignades. Nous renonçons à l'option confortable du téléphérique de Lauchernalp et nous lançons dans les 1300 mètres de dénivelé via Kummenalp. La splendeur du lieu, en particulier la couleur de la roche et la multitude de papillons, compense assurément le risque de courbatures. Qu'on choisisse de

descendre sur Ferden ou sur Lauchernalp, ou encore de franchir le col dans l'autre sens, le Lötschenpass mérite que l'on prenne le temps: pour l'une et l'autre vallée et pour la cabane de toute façon. Et le Hockenhorn (3293 mètres) est à deux heures de marche... Le petit exercice d'escalade à son sommet est une douce initiation à la randonnée alpine et le panorama en prime, un vrai cadeau. ■

Urs Geiser est rédacteur pour les pages régionales et amateur de cols sans voitures ni motos.

## PETITES ANNONCES

### LOGEMENT

#### A vendre:

au centre de **Miège VS ancienne maison**, 2 étages, surface habitable 180 m<sup>2</sup>. Combles, 2 caves. Matériaux naturels, équipement simple, esprit écologique. Pierre-ollaire, cuisinière à bois. Panneaux photovoltaïques. A 100 mètres de station bus, magasin, banque, école. Très tranquille.

CHF 490 000.–

[felix.kuechler@valnature.ch](mailto:felix.kuechler@valnature.ch)



3703 Aeschiried +41 33 654 18 42

### VACANCES EN SUISSE

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

**Mayen surplombant** le lac de Walenstadt à 1000 m d'altitude. Situation idyllique et calme. Avec sauna, hotpot et terrasse. [www.schwarzboden.ch](http://www.schwarzboden.ch)

**Bonheur en montagne!** Vacances dans une maison solaire à la **LENK**, dans le Simmental. [www.sunnehuus-lenk.ch](http://www.sunnehuus-lenk.ch)

**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](http://www.casa-cagiallo.ch)

Vacances dans la **vallée de Onsernone** – Baignade dans la rivière de montagne Isorno. **Deux maisons rustiques** à louer dans un hameau sans voiture. [www.mosogno-sotto.ch](http://www.mosogno-sotto.ch)

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

A louer à **Mosogno deux maisons** avec jardin. Transports publics devant la maison. [www.mosogno-geiger.ch](http://www.mosogno-geiger.ch) 079 509 43 55

### VACANCES À L'ÉTRANGER

**GR Peloponnes, Koroni:** maison de vacances soignée, direct à la mer, nature et silence. T 041 811 51 16. [www.koroni.ch](http://www.koroni.ch)

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



### 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](http://www.villa.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](http://www.ortasee.info)

**TOSCANE / Suvereto**, vacances dans maison de campagne soignée, calme, nature, vélo, près de la mer, [www.prata-suvereto.ch](http://www.prata-suvereto.ch), tél. 079 356 83 66

**CINQUE TERRE, Manarola:** côte 50 m, 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](http://www.manarola.ch)

### Délai des petites annonces

Edition n° 4, 10 octobre 2022  
[mediavermarktung@staempfli.com](mailto:mediavermarktung@staempfli.com)



Au premier arrêt de la Savurando, on déguste les fromages typiques du Pays d'Enhaut.

Les paysages vallonnés du parc Gruyère Pays-d'Enhaut s'étendent sur trois cantons, entre Montreux, Bulle et Gstaad.



# Chasse aux trésors culinaires

Texte et photos: Camille Marion

Découvrir de superbes paysages, résoudre des énigmes et déguster des produits locaux: la Savurando promet une délicieuse promenade ludique et informative dans les parcs suisses. En route pour Château-d'Ex, où la magie des Préalpes se savoure accompagnée d'un morceau de fromage.

Les vingt parcs suisses constituent un réseau de régions investies dans la sauvegarde et la mise en valeur de leur patrimoine naturel et culturel. Mais préserver la nature ne signifie pas que rien ne s'y passe; aux paysages intacts répondent des traditions bien vivantes! Les parcs suisses ont d'ailleurs pour mission d'assurer un équilibre viable entre les intérêts sociaux, écologiques et économiques en jeu sur leur territoire. Les diverses offres touristiques participent à la sensibilisation du public et à l'éducation à l'environnement.

## Une randonnée à déguster

De jolis itinéraires à vélo permettent de sillonner les parcs suisses, mais c'est à pied que le choix est le plus riche. Comme son nom le suggère, la Savurando propose de marier les plaisirs de la randonnée à des découvertes culinaires mettant en avant le terroir local.

L'offre se décline autour des spécialités de six parcs suisses. Les adeptes de gastronomie régionale se laisseront tenter par la fameuse Tête de Moine dans la région du Chasseral, les herbes aromatiques variées de l'Entlebuch ou les secrets des vignobles de Schaffhouse ou du parc naturel Pfyn-Finges.

## Au paradis du fromage

Pour notre part, c'est du côté du parc régional Gruyère Pays-d'Enhaut que nous nous aventurons. Il fait déjà très chaud sur l'espla-

nade de la gare de Château-d'Ex lorsque nous descendons des jolis wagons panoramiques du train Montreux Oberland Bernois. Au guichet, nous recevons une large enveloppe contenant les indices pour débiter la Savurando. Un code QR nous permet de télécharger davantage d'informations et de profiter d'une carte interactive qui nous évitera assurément de nous égarer.

La Savurando du parc Gruyère Pays-d'Enhaut met en valeur la qualité et la richesse du terroir montagnard – option végétarienne incluse. La randonnée d'un peu moins de dix kilomètres parcourt des paysages préalpins verdoyants et des villages authentiques. Six postes agrémentent la promenade et offrent une pause bienvenue combinant accueil convivial et découverte d'une spécialité locale. Fromage d'alpage, caramels à la crème, fruits et légumes bio, hydrolats: la sélection est issue d'une agriculture douce et durable et souvent agrémentée du label «Produit du Parc».

## Rébus, mots-croisés et anecdotes

À chaque arrêt, notre catalogue de «savurandonnée» s'enrichit de nouvelles anecdotes sur le produit dégusté et sur l'entreprise qui le fabrique. Nous en apprenons également davantage sur le parc et les traditions qui s'y perpétuent, à l'image de la subtile technique des tavillons recouvrant les chalets. Enfin, quelques indices ludiques – une photo, un

rébus, des mots-croisés – nous orientent vers la prochaine étape. Et si la destination s'avère introuvable, il suffira d'ouvrir l'enveloppe «SOS» pour pouvoir poursuivre l'aventure. ■

L'offre Savurando du parc Gruyère Pays-d'Enhaut est disponible du jeudi au dimanche jusqu'au 30 octobre 2022. Réservation obligatoire à partir de 10 personnes. Informations: [www.savurando.ch](http://www.savurando.ch)

## Trajet gratuit en TP

Depuis 2016, le Réseau des parcs suisses, l'ATE, les CFF, CarPostal et Birdlife s'engagent ensemble sous l'égide de la coopération «Destination Nature» pour une mobilité durable et un tourisme doux dans les parcs suisses.

Depuis le 1<sup>er</sup> août, une nouvelle offre est disponible: pour toute réservation de trois nuits ou plus dans un hébergement partenaire, les touristes reçoivent gratuitement le billet aller-retour en transports publics. En réservant leur séjour directement auprès de l'un des 50 hébergements participants, les touristes peuvent ensuite directement commander leur billet aller-retour depuis leur domicile en Suisse. Le billet peut être commandé en ligne jusqu'à 4 jours ouvrables avant le départ et est envoyé par e-mail.

Informations: [www.parks.swiss/voyagegratuit](http://www.parks.swiss/voyagegratuit)



# Au Tyrol, mais comme à la maison

Texte et photos: Camille Marion

Adeptes de randonnée, de vélo, de baignade ou de détente, tout le monde se laisse séduire par le Tyrol autrichien. À Seefeld, le sublime hôtel Klosterbräu marie avec subtilité un cadre luxueux à un accueil familial, le tout dans une démarche résolument durable.

À une demi-heure en train de la jolie Innsbruck et non loin de la frontière allemande, le petit village de Seefeld attire tout au long de l'année des touristes en quête de calme et d'air pur. En hiver, le ski de fond est roi et ses adeptes glissent silencieusement sur près de 250 kilomètres de pistes à travers les paysages immaculés du Tyrol. Lorsque la neige fond et que les prairies flurissent, la station invite à enfiler des chaussures de randonnée ou à partir à l'aventure à vélo – plutôt à plat le long des lacs sauvages ou à la recherche de fraîcheur du côté des sommets.

Avec une population d'un peu plus de 3000 habitantes et habitants, Seefeld garde une ambiance villageoise et conviviale. Dans les ruelles piétonnes du centre, on se salue en souriant. Derrière les vitrines, les enseignes proposent des articles de sport, de l'artisanat et des spécialités locales – autant de souve-

nirs à emporter en quittant le Tyrol. Mais il n'est pas encore temps de penser au départ; savourons plutôt l'accueil chaleureux d'un village habitué à recevoir.

## Un hôtel familial

Plus ancien hôtel de Seefeld, le Klosterbräu se trouve au centre du village, à quelques enjambées de la gare. Au 16<sup>ème</sup> siècle, l'empereur Maximilien 1<sup>er</sup> de la maison de Habsbourg tombe sous le charme de «Sevelt» lors d'une partie de chasse et y fait construire un monastère. Deux siècles plus tard, la famille Seyrling décèle un potentiel touristique dans la région et achète l'édifice après l'interruption de son activité religieuse. Le tourisme se développe et, bientôt, on vient de toute l'Europe recharger ses batteries dans les montagnes autrichiennes. Aujourd'hui, la sixième génération de la famille Seyrling nous

accueille dans les murs chargés d'histoire de Klosterbräu – en tenue tyrolienne traditionnelle, s'il vous plaît. Si le passé du lieu contribue à façonner son prestige, il n'est pas question pour autant de séjourner dans un décor austère et monastique; les chambres modernes et luxueuses, les épais tapis moelleux et les larges couloirs délicatement éclairés créent une ambiance chaleureuse gage d'une douce hospitalité.

## Local, bio, écologique

Peut-être vous demandez-vous, à ce stade de votre lecture, ce qu'un hôtel de luxe autrichien vient faire dans le magazine d'une association environnementale. Justement: Klosterbräu poursuit une ambitieuse démarche écoresponsable qui fait figure d'exemple pour les établissements hôteliers. Profondément ancrée dans sa région et cultivant un amour

Emblème de Seefeld, la petite église baroque Seekirchl se trouvait au milieu d'un lac artificiel. Aujourd'hui vidé, il est remplacé par une rivière sauvage.

du terroir, la famille Seyrling travaille exclusivement avec des entreprises de la région et, lorsque c'est possible, certifiées bio.

L'électricité nécessaire à l'hôtel provient à 100% de source renouvelable. Le bois local est la principale source d'approvisionnement de l'énergie thermique, complétée par du solaire. À terme, l'hôtel prévoit de construire sa propre installation de production d'énergie à partir de plaquette forestière, ce qui lui permettra d'alimenter également sa propre exploitation agricole. En effet, sur le territoire de Klosterbräu pousse une partie de ce qu'on y déguste – fruits, légumes, herbes et houblon.

À deux minutes à pied de l'hôtel, toute une ménagerie fait le plaisir des enfants en séjour à Klosterbräu. Isa, Olaf, Jürgen et les autres poules, notamment chargées d'éliminer les restes issus des cuisines, côtoient des ânes, des cochons, des lapins, des canards. Les ruches fournissent le miel du déjeuner et enrichissent les divers traitements proposés au spa.

L'espace bien-être intérieur et extérieur ainsi que les divers restaurants situés dans l'enceinte même de l'hôtel nous convainraient presque de ne pas poser le pied hors de Klosterbräu, mais les alentours de Seefeld valent vraiment que l'on s'y perde.

### Promenades alpines

Pour une courte promenade au lever du jour, on s'aventure sur les rivages du Wildsee, juste

à côté de l'hôtel. Le sentier se faufile dans les roseaux pour rejoindre une passerelle en bois sur laquelle nos pas résonnent. Au sud du lac se trouve, une réserve naturelle abrite pins, romarin des marais, rossolis et aireselles sauvages. Véritable havre de paix, le lac est protégé depuis les années 1920, ce qui n'interdit pas de s'y baigner.

Pour un peu plus de dénivelé, nous visons le Geschwandtkopf, sommet modeste qui culmine à 1495 mètres d'altitude. Nous traversons le jardin de l'hôtel et débutons très vite l'ascension dans les pâturages au-dessus de Seefeld. Dans notre dos, le clocher élancé de l'église veille sur le village. L'itinéraire à l'ombre de la forêt n'est pas très long mais bien escarpé. Nous cheminons les yeux au sol, évitant les racines biscornues qui sortent de la terre humide.

Lorsque nous relevons la tête, les arbres se font plus épars et le ciel reparait, baigné de soleil. Nous passons sous le télésiège, au chômage pour l'été, et rejoignons les rives du petit lac de retenue. En hiver, il sert à l'enneigement artificiel des pistes de ski. Aujourd'hui, sa surface turquoise reflète les montagnes environnantes.

Encore quelques efforts et nous voici au sommet du Geschwandtkopf. Sur la terrasse du restaurant Sonnenalm, un rafraîchissement bienvenu et une superbe vue sur la vallée de l'Inn nous récompensent. En descendant, on ne manquera pas de s'égarer du côté de la Seekirchl. Avec la rivière ondoyante et le tapis de fleurs sauvages à ses pieds, il n'est pas étonnant que la petite église trône sur tous les dépliants de l'office du tourisme de Seefeld. ■

Au cœur des montagnes tyroliennes – paradis du ski en hiver et de la randonnée en été –, l'hôtel Klosterbräu (à droite) est aménagé dans un ancien monastère.



Voyage réalisé sur invitation de Gretz Communication et de l'hôtel Klosterbräu.

Au cœur du village de Seefeld, la population locale et les touristes flânent volontiers autour du petit lac sauvage.





# Espoir à la montagne de l'oie

Texte: Florian Wüstholtz, Photos: Martin Bichsel

Fonte des glaciers, pollution de l'air ou surexploitation, c'est une évidence: notre planète est fragile. Mais l'espoir subsiste, puisque partout on trouve des gens qui s'investissent pour un avenir digne d'être vécu.

**L**e brouillard flûte à perte de vue, ce matin de janvier dans la lagune de Venise. Il y règne un calme religieux. Le ferry se glisse dans la soupe aux pois. Soudain, la sirène retentit; un petit bateau de pêche se trouve sur notre trajectoire. Nous le croisons puis il disparaît dans la brume. Le calme revient. Nous nous délectons de cette courte traversée avant de nous remettre en selle. Nous prenons un repas léger, tout en planifiant l'étape du jour – par où passer, où camper? Nous faisons un brin de lecture.

Nous en sommes au début de notre tour à vélo journalistique dans les hauts lieux du

réchauffement climatique. Nous avons quitté Berne au début du mois de janvier pour nous lancer dans la traversée des Alpes. Au col du Simplon, trente centimètres de neige recouvriraient la route. Cinq mois plus tard, les glaciers du Monte Leone et du Fletschhorn fondront sous les effets de la première vague de chaleur de l'année. Puis, laissant derrière nous le décor alpin, nous avons filé en direction des Balkans à travers les plaines ensoleillées de l'Italie du Nord.

À Punta Sabbioni, nous sommes descendus du ferry en poussant nos vélos, avons chaussé nos casques et bouclé nos sacoches

pour mettre le cap sur le flûve Tagliamento. Sur ses rives, des activistes de l'environnement se battent depuis des années contre des projets de barrages, des protections anticrues douteuses et des ponts autoroutiers – autrement dit, contre tout ce qui pourrait déséquilibrer l'écosystème de ce flûve relativement bien préservé.

## Retrouver le brouillard

En hiver, le centre commercial est fantomatique. Les stores métalliques des magasins sont verrouillés et quelques ouvriers travaillent à la réfection de l'accès aux commerces. Des ju-



Les cyclistes peuvent apprécier le brouillard dans la lagune de Venise, mais les 30 centimètres de neige seulement sur le col du Simplon en janvier les laissent songeurs. Le fleuve sauvage Tagliamento, comme ils l'apprennent au cours de leur voyage, se fraie chaque année un chemin un peu différent.

meaux d'un certain âge nous conseillent de ne pas laisser nos vélos sans surveillance. Nous perdons tout espoir de revoir apparaître le soleil mais les images en sont d'autant plus saisissantes. Ce soir-là, nous ne déplaçons pas nos tentes, l'avant-toit d'une petite église fera l'affaire. Les pâtes sont divines.

Le matin suivant, un café chaud nous attend à Lisana. Cette petite ville sur le Tagliamento a été gravement inondée en 1965 et en 1966. Des maisons ont été détruites et des gens y ont perdu tous leurs biens – certains même la vie. Depuis lors, le gouvernement veut avoir le fleuve sous contrôle – moyennant bulldozers et béton. Mais le problème est le fait des êtres humains, comme nous l'explique Chiara Scaini, scientifique originaire de la région qui étudie les catastrophes naturelles. Ses parents habitent toujours Belgrado, à quelques kilomètres du fleuve. Les villages ont été construits trop près de l'eau, tout comme les champs où l'on s'entête à cultiver du maïs fourrager. Elle nous montre un endroit où un méandre du Tagliamento a emporté une partie d'un champ.

Sur deux kilomètres, le lit du fleuve est large par endroits. Un grand espace où le Tagliamento se creuse chaque année un nouveau lit. Un espace où les oiseaux nichent et où les poissons viennent frayer. Depuis des années, Chiara Scaini et sa sœur Anna étudient l'importance de ce fleuve : pour la nature, pour l'écosystème, mais aussi pour les gens qui y vivent. Les digues et autres mesures anti-crues n'apporteront jamais la sécurité escomptée. Elles ne servent qu'au prestige des politiques qui se targuent de lutter contre les dangers. Il serait bien mieux, ajoute-t-elle, d'apprendre les enseignements de l'un des derniers fleuves naturels d'Europe. C'est-à-dire comprendre comment redonner davantage de place à l'eau et à la nature, sachant que les événements météorologiques extrêmes se multiplient avec le réchauffement climatique.

À Sarajevo, l'hiver nous rattrape. Alors que nous découvrons cette nouvelle étape de notre reportage, des flocons de neige tombent sur les pigeons de la fontaine Sebilj. L'air y est aujourd'hui un peu moins suffoquant – mais

il reste l'un des plus toxiques du monde. Les rares jours où la valeur de pollution admise n'est pas dépassée sont considérés comme de petits miracles. Les immeubles sont chauffés au charbon et partout des vieilles voitures engorgent les rues. En quittant cette ville enneigée, nos pauvres poumons sont douloureux.

Une fois encore, nos tentes resteront dans leur housse. À Foča, la nuit est si glaciale que nous nous accommodons de lits moisis. Lorsque le soleil nous réchauffe enfin le visage dans les gorges de la Piva frigorifiées, notre cœur s'emplit d'allégresse. Des chips et une bouteille de cola nous donnent le zeste d'énergie pour rallier la prochaine étape.

Nous traversons Podgorica, Tirana et Thessalonique et faisons souvent halte dans les villes pour rattraper le travail en retard ou le préparer. Nous menons des entretiens, rédigeons des articles, nouons des contacts et planifions les éventuels détours. Les nuits sous tente sont de petites parenthèses dans ce voyage – un peu de journal de route et quelques photos, dans la limite des possibili-



## Comparez pour choisir les meilleures assurances!

Votre assurance auto vous donne-t-elle toujours satisfaction? Que la réponse à cette question soit positive ou négative, il vaut toujours la peine de comparer les primes. Il faut savoir que les assurances de l'ATE vous offrent des conditions préférentielles en votre qualité de membre.

### Vos avantages

- E-Bike Assistance pour Fr. 25.– pour 1 an.
- Jusqu'à 20% de rabais sur l'assurance auto.
- Et les voitures les plus économes bénéficient d'une réduction de 30% supplémentaires grâce au tarif «eco». Vous ne trouverez mieux nulle part ailleurs!
- 20% de rabais sur l'assurance ménage et responsabilité civile privée.
- Protection loisirs My Time pour Fr. 45.– par année: Une maladie vous empêche de participer à un open-air? L'assurance annulation vous garantit le remboursement du billet d'entrée. Une assurance pratique pour de nombreuses prestations de loisirs.
- Wau-Miau 25% la 1<sup>ère</sup> année: en cas de maladie, d'accident ou de voyage, wau-miau vous couvre parfaitement, vous et votre animal domestique, contre les événements inattendus.

### Nous avons éveillé votre curiosité?

Demandez maintenant une offre comparative sans engagement:

- par téléphone au 031 328 58 22 ou
- par internet à l'adresse [www.ate.ch/bilan-des-assurances](http://www.ate.ch/bilan-des-assurances)

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**





À Sarajevo, ici près de la fontaine Sebilj, l'air pollué est l'un des plus nocifs au monde.



À Foča, le chauffage se fait majoritairement au charbon.



Visite à des activistes qui luttent contre la construction d'une mine d'or en Turquie.

lités de nos doigts engourdis. Mais voyager à vélo en hiver signifie surtout: se coucher tôt.

### Chez les activistes en Turquie

Le bus pour Çanakkale est à moitié plein. Nous atteignons cette ville riche en histoire après six heures d'autoroute et une brève traversée du détroit des Dardanelles. Le site de Troie est à quelques kilomètres d'ici et sur une falaise se dresse le monument de la bataille de Gallipoli. Mais c'est pour İlayda Gülsüm Çamlı que nous sommes ici. Cette activiste nous attend au port. Elle a fait deux heures de route en auto-stop depuis son village au pied du Kaz Dağı – la montagne de l'oie – pour venir nous rencontrer. Elle et d'autres activistes se sont battu-es contre un projet de mine d'or par l'organisation de veillées, de concerts et malgré la répression policière. Et un beau jour, un tribunal a stoppé les travaux. Depuis lors, la résistance est en veilleuse.

Çanakkale et le village de Çamlı se trouvent au sud-ouest d'Istanbul – loin de notre itinéraire vers l'est. Pour la deuxième fois, nous décidons d'enquêter en nous servant de moyens de transport motorisés. À vélo, ce serait bien trop long. Nous atteignons là les limites de nos efforts de combiner journalisme climatique et voyage à vélo.

Sur le chemin de son village, Çamlı nous montre la forêt où était prévue l'implantation de la mine d'or de Kirazlı. Nous traversons cette superbe forêt et tombons sur une vaste plaie ouverte où des milliers d'arbres ont été arrachés. Une friche gigantesque s'ouvre devant nous et des barbelés jonchent le sol. La barrière est rouillée, un panneau d'avertissement gît dans la boue. Là où des bulldozers et des gardiens étaient à l'œuvre, paissent aujourd'hui des vaches. Çamlı est d'avis que l'or doit rester sous terre. «Nous en avons assez

dans nos bunkers et personne ne se soucie de la pollution des eaux par le cyanure.»

### La lutte, l'espoir et un accent argovien

Le soir, nous buvons du thé turc – le çay – dans le petit appartement de Çamlı et de son ami. Le fourneau est brûlant et le plafond noir de suie. Ulaş et Işık, qui vivent à côté et sont également activistes, nous rejoignent à table. Il vient d'Izmir, elle a grandi en Argovie – la vie est pleine de hasards. Nous parlons d'activisme et de vie à la campagne. Les quatre pensent que le projet de mine n'est pas enterré. Un autre groupe minier le relancera et la lutte devra repartir à zéro.

Nos hôtes nous offrent du vin et nous leur montrons les photos de notre voyage de recherche. Ulaş reprend espoir. La lutte est difficile, reconnaît-il, et sans résistance, notre environnement est vulnérable. Mais

tous ces visages qui apparaissent sur les photos sont autant de gens qui s'engagent pour un monde meilleur. Une bonne raison de garder espoir. ■

Florian Wüstholtz, journaliste freelance, et Martin Bichsel, photographe indépendant, partagent la même passion pour le vélo.

Davantage d'informations sur le projet (en allemand) sur [www.gruenespur.ch](http://www.gruenespur.ch).



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**

Le train rouge et blanc de la ligne que nous recherchons traverse des villages authentiques perchés dans les montagnes.



© Marie-Cécile Donzé-Maret

# Dans le berceau de l'alpinisme

**P**aradis du rail, la Suisse a tissé l'un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde. Elle se démarque en particulier pour ses lignes alpines, et c'est l'une de celles-ci que nous recherchons.

Il faut pour cela se plonger en 1908 lors de l'inauguration de cette ligne de train, qui a renforcé le lien entre deux régions transfrontalières. Le tracé de cet emblème du réseau ferroviaire de montagne se développe sur 55 kilomètres et relie le canton du Valais à la capitale mondiale de l'alpinisme en moins d'une heure et demie.

Avant la ligne ferroviaire, les communes de la vallée ont décidé de faire construire une route carrossable afin de faciliter la liaison entre les deux pays. La «Route des Diligences» a ainsi été construite au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, permettant le développement de la région. La mise en service de la ligne de chemin de fer que nous recherchons a finalement détrôné les diligences et accéléré le développement économique et touristique de la vallée qu'elle traverse. Le sentier pédestre historique perdure encore aujourd'hui. Il est notamment réputé pour ses 37 virages!

La ligne ferroviaire recherchée est interconnectée avec un réseau de petits trains, dont le célèbre funiculaire du Châtelard qui est l'un des plus raides au monde avec une pente maximale de 87%. Celui-ci permet d'accéder au deuxième plus grand barrage de Suisse, le barrage d'Emosson. Le potentiel hydroélectrique de cette région a d'ailleurs bénéficié aux CFF dès les années 1950 pour pallier à l'augmentation constante de la consommation de courant.

Le train rouge et blanc légendaire de cette ligne nous fait traverser un paysage alpin grandiose qui semble tout droit sorti d'une carte postale: gorges, villages alpestres authentiques, glaciers. Le spectacle le plus époustoufflant reste toutefois celui d'apercevoir, au sortir d'un tunnel ou après un contour, le «toit de l'Europe», ce massif des Alpes qui culmine à 4808 mètres et dont la première ascension remonte à 1786. ■

## À GAGNER:

Deux paires de bâtons de randonnée RocAlpes d'une valeur de Fr. 150.–



Les bâtons en carbone léger de RocAlpes sont les compagnons parfaits pour vos randonnées en montagne ou pour les sorties à ski de l'hiver prochain. Ils se règlent à la hauteur idéale pour offrir le support adapté à toutes vos activités. Les bâtons sont fabriqués en Suisse par RocAlpes, la marque de matériel de sport de qualité.

Ancienne stagiaire à l'ATE Suisse, Flore Maret a la chance d'aller marcher régulièrement dans cette belle région.

## Comment s'appelle la ligne de train que nous recherchons ?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 30 septembre 2022 pour participer au tirage au sort.

- Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
- [www.ate.ch/concours](http://www.ate.ch/concours)
- [concours@ate.ch](mailto:concours@ate.ch)

Une seule participation par personne.

## Réponse du dernier numéro:

Le tandem.

Prix offert par

**Gagnante:** Béatrice Botteron, d'Echallens (VD) remporte un séjour au Grand Hôtel Giessbach.



## AIMER SON ANIMAL, C'EST AUSSI PRENDRE SOIN DE SA SANTÉ: D'OÙ L'INTÉRÊT D'UNE ASSURANCE ANIMAUX

En Suisse vivent quelque 540 000 chiens et 1 800 000 chats, dont environ dix pour cent sont assurés. Nombre de propriétaires ne sont pas au courant qu'il existe, pour leurs animaux de compagnie également, une assurance couvrant les accidents et les maladies. Et pourtant, les visites chez le vétérinaire font partie de la vie d'un chien ou d'un chat: lorsqu'il est en bonne santé, un animal est suivi médicalement environ vingt fois au cours de sa vie. À cela viennent s'ajouter des maladies comme les infections dentaires et les accidents tels que les morsures d'autres animaux pendant les jeux.

### Couvrir le risque financier avec une assurance pour animaux

La médecine vétérinaire et les traitements ont connu des avancées spectaculaires ces dernières années. Par exemple, grâce aux progrès techniques, les cancers peuvent être aujourd'hui traités de manière bien plus efficace. Les nouveaux traitements permettent aux chiens et aux chats de vivre plus longtemps et, surtout, dans de bonnes conditions – ce qui s'accompagne évidemment d'une augmentation des frais de santé. Pour couvrir financièrement ce risque d'augmentation tout en permettant à votre compagnon à quatre pattes de bénéficier des meilleurs soins médicaux, nous proposons, avec l'assurance wau-miau, un pack inédit d'assurances et de prestations.

### Que vous offre l'assurance animaux wau-miau?

- Choix entre trois produits différents, selon vos besoins



- Assurance-maladie et accidents pour toute l'année
- Couverture exclusive: prise en charge des frais dentaires
- Prestations complètes en médecine alternative et complémentaire
- 90% des frais de traitement sont pris en charge
- Sommes d'assurance illimitées
- Libre choix de la franchise

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](http://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](http://www.ate.ch/assurance-animaux-domestiques)

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

Il faut déconstruire nos anciennes idées sur ce qui est possible et ce qui ne l'est pas, désapprendre et oser entrer dans un nouvel espace mental.



SIMON HOFMANN

# Une transformation grâce à des visions d'avenir

Un changement profond est urgemment nécessaire, même si cela semble difficile et éprouvant. Nous faisons pourtant généralement en sorte que la transformation aboutisse rarement et que tout reste comme avant.

Aujourd'hui, alors que le temps presse et que le monde est plus déconcertant que jamais, j'aimerais bien moi aussi des solutions simples et pratiques, sans me plonger dans des questions profondes, des idées visionnaires et des perspectives équivoques.

L'espoir de voir nos têtes dirigeantes charismatiques ou nos spécialistes donner des instructions pragmatiques augmente autant que le quotidien devient confus. Semblables à des enfants, nous attendons que ces responsables au savoir expert et prophétique montrent les issues universelles à ce chaos né du changement, comme avant nos parents ou nos enseignantes et nos enseignants. Mais ce changement profond demande de nouvelles réponses aux questions normatives essentielles. Or, aujourd'hui, les spécialistes sont sans réponse car, comme moi, cette ancienne élite bénéficie aussi des anciennes vérités du système, avec leurs limites. Ce n'est donc pas un hasard si les innovations radicales se font dans les marges et rarement dans les industries clés.

Les crises comme le changement climatique, l'extinction des espèces ou les modifications profondes de la société font toutes

date. Il ne s'agit pas d'erreurs dans le système, mais de défaillances dans un ordre qui n'est plus adapté. Tant que nous cherchons des solutions dans le cadre de notre récit actuel du bonheur – soit par la croissance matérielle ou le progrès technique – l'échec est programmé. Le chemin vers la nouveauté passe d'abord par l'inconnu et souvent par un vide inquiétant. Il faut déconstruire nos anciennes idées sur ce qui est possible et ce qui ne l'est pas, désapprendre et oser entrer dans un nouvel espace mental. Les balades de l'imagination à travers nos propres espérances et souhaits, les expériences mentales de jeux utopiques éclairent le potentiel d'une nouvelle époque et mènent vers des perspectives encore impensables.

Le projet «Zukunftsbilder 2045» (Images d'avenir en 2045) illustre l'histoire d'une transformation réussie. Si vous parlez allemand ou anglais, faites ce voyage imaginatif à travers des villes du futur vivables et climatiquement neutres et laissez-vous séduire par ces approches réellement utopiques: [www.realutopien.de](http://www.realutopien.de).

Simon Hofmann est responsable du marketing et des assurances à l'ATE Suisse et membre de la direction.

## ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. [www.magazine-ate.ch](http://www.magazine-ate.ch). Adresse de la rédaction: ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: [magazine@ate.ch](mailto:magazine@ate.ch)). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Viviane Barben, Yves Chatton, Selim Egloff, Urs Geiser, Simon Hofmann, Andreas Käsermann, Veronika Killer, Flore Maret, Anette Michel, Nadja Mühlemann, Carine Stucki-Steiner, Stéphanie Penher, Romain Pilloud, Tina Wälchli, Edward Weber, Sarah Widmer, Florian Wüstholz. Sections: Camille Marion. Annonces: tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: [annonces@ate.ch](mailto:annonces@ate.ch). Graphisme: [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). Impression, distribution: AVD GOLDACH SA. Papier: Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. Tirage: 65371 (français 13796, allemand 51757). Prochaine édition: 10 novembre 2022. Remise des annonces: 10 octobre 2022. Changements d'adresse: [mga@ate.ch](mailto: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



### CONTRIBUEZ AU CHANGEMENT!

Par son expérience et son réseau, l'ATE marque de son empreinte la politique suisse des transports. Notre engagement pour une mobilité d'avenir n'est possible que grâce au soutien actif de nos membres et de nos donateurs et donatrices.



#### Votre don a un impact!

Chaque franc versé est directement affecté à nos projets:  
[www.ate.ch/don](http://www.ate.ch/don)

#### Pas encore membre?

Rejoignez l'ATE:  
[www.ate.ch/adhesion](http://www.ate.ch/adhesion)

Un grand merci pour votre contribution aux transports de demain!



**ARRÊTEZ-  
VOUS  
POUR LES  
ÉCO  IER·ES**



Après un accident d'e-bike,  
tout est sens dessus dessous.

**bfu**  
**bpa**  
**upi**

Protégez-vous avec un casque.