

# ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE

## Le 30 est le nouveau 50

Moins de bruit, plus de sécurité  
et une meilleure qualité de vie.

Page 16

Pour une mobilité  
d'avenir



## Carton de dégustation (6 bout.)

seulement CHF 98.00 (au lieu de 128.00), port incl.

> Un plus pour les membres de l'ATE:

Vous économisez CHF 30.00 et profitez de la livraison offerte.



### Albet i Noya, **Lignum Negre 2017**

Le best-seller du pionnier du vin biologique / **CHF 15.50** par bouteille

### Château Mourgue, **Capitelles 2017**

Le Figaro: «Un terroir exceptionnel» / **CHF 24.00** par bouteille

### Gracciano della Seta, **Vino Nobile 2017**

Falstaff: 1. place Nobile-Trophy 2019 / **CHF 24.50** par bouteille

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

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



Récolte à Albet i Noya.

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

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

Fax 071 250 10 18, [info@amiata.ch](mailto:info@amiata.ch), [www.amiata.ch](http://www.amiata.ch)



## Un Cadeau pour les généra- tions futures

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

ATE Association transports et environnement  
Aarberggasse 61, 3001 Berne

Pour plus d'informations:

- par téléphone **031 328 58 58** ou
- par site d'internet [www.ate.ch/legs](http://www.ate.ch/legs)

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

- 4 **En bref**
- 6 **Pas de plan B:** votation sur la loi sur le CO<sub>2</sub>
- 7 **Emplettes durables:**  
améliorer la mobilité vers les magasins
- 8 **Vélo dans le train:**  
la réservation obligatoire contrarie les cyclistes
- 10 **Sans faire de bruit:**  
un jardinier zurichois passe à l'électrique
- 11 **Le Bus des neiges:**  
engagement pour des loisirs durables
- 13 **Assurance ATE:**  
l'offre pour les voitures avec compensation du CO<sub>2</sub> séduit
- 14 **L'ATE franchit le Gothard:**  
Veronica Soldati s'engage pour le Tessin



© Anita Weber

34 **Randonnée dans la région d'Aletsch:**  
l'appel du glacier

- 36 **Excursion en Toscane:** là où San Giusto aime San Polo
- 39 **Lac de Seealp en hiver:** une carte postale enneigée

- 28 **Offres pour les membres**
- 30 **Rapport des sections**
- 40 **Concours**
- 41 **Réfléchissez-y! avec Martin Enz**
- 42 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur,



© Camille Marion

En toute sécurité sur la route: passons du 50 au 30 kilomètres à l'heure! La limitation à 30 dans les localités est l'une des plus anciennes revendications de l'ATE. Nulle autre disposition ne réunit autant d'avantages pour si peu de complexité de mise en place: moins de bruit et plus de sécurité et de qualité de vie. Notre dossier devrait vous en convaincre.

La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> apporte également des avantages. Mais l'UDC, avec le soutien des lobbies de l'automobile et du pétrole, a lancé un référendum. La loi décidée par le Conseil fédéral et le Parlement devra donc prendre le chemin des urnes. Un oui à cette loi est indispensable pour faire progresser la cause du climat. Outre le fait qu'elle vise à permettre à notre pays d'atteindre ses objectifs par un plafonnement de la moyenne d'émission de CO<sub>2</sub> des voitures neuves, la taxe sur les billets d'avion, l'électrification des transports publics et la possibilité de financer des liaisons ferroviaires nocturnes via le fonds pour le climat, cette loi apporte des améliorations notables dans le domaine des transports. Vous en découvrirez davantage à ce sujet en page 6.

Je vous souhaite une agréable lecture.

Nelly Jaggi  
Responsable de la rédaction

## DOSSIER

### Ralentissons – tout le monde y gagne

Cela protège du bruit, apporte davantage de sécurité et améliore la qualité de vie: la limite à 30 kilomètres à l'heure doit devenir la règle.



© Fabian Lütolf/setrunners.ch



© Stefan Hofmann, Bienne

## La branche ouest abandonnée

C'est un grand succès auquel l'ATE a contribué: le projet de branche ouest du contournement de Bienne est abandonné. La décision du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'annuler ce projet met un terme à des années de lutte contre ce contournement autoroutier inutile et dépassé. Ce succès est notamment dû à l'engagement du groupe régional de l'ATE Berne. En 2017, il faisait opposition au projet, et peu de temps après, 4000 personnes manifestaient contre la branche ouest. Le reste appartient à l'histoire.

Pour Bienne – mais aussi pour la Suisse entière –, ce revirement est une nouvelle chance pour le développement urbain et une conception des transports sans autoroute. Davantage d'informations à ce sujet dans la rubrique régions en page 31 et dans la prochaine édition du Magazine ATE.

## Davantage de voitures électriques

Les bonnes nouvelles existent: en 2020, en raison de la pandémie, les ventes de voitures à essence ont diminué, alors que celles de voitures électriques ont augmenté, tant en proportion qu'en chiffres absolus. L'offre plus étoffée et la baisse des prix n'y sont pas étrangères.

L'Écomobiliste donne un aperçu de cette évolution et dresse le palmarès des meilleurs modèles. Les voitures à gaz permettent elles aussi de se passer d'énergie fossile. La revue annuelle montre à quelle situation se prêtent le mieux les diverses motorisations. Dans la présente édition, elle soulève notamment la question du moment adéquat pour changer de voiture et du chargement des électriques en voyage.

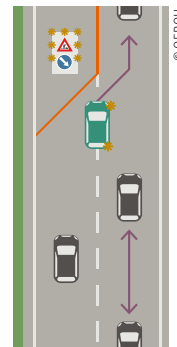


La nouvelle édition et toutes les données utiles sont accessibles sur [www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch).

## Les bonnes pratiques sur l'autoroute

Par un comportement adéquat, les automobilistes peuvent contribuer à améliorer la sécurité sur l'autoroute. La deuxième édition du «Guide des bonnes pratiques sur l'autoroute», réactualisée et augmentée, à laquelle l'ATE a participé à titre de partenaire, donne des conseils pour un comportement optimal et un aperçu des nouvelles règles en vigueur depuis cette année.

Ce guide rappelle qu'en cas d'embouteillage, les automobilistes doivent créer un couloir pour laisser la place aux secours. En outre, il est désormais permis de devancer par la droite – ce qui rend plus nécessaire que jamais le coup d'œil par-dessus l'épaule, avant de changer de voie. De même, le principe de la fermeture éclair s'applique en cas de suppression d'une voie.



© OFFROU

Le «Guide des bonnes pratiques sur l'autoroute» peut être commandé gratuitement auprès de l'ATE: 031 328 58 58 ou [doc@ate.ch](mailto:doc@ate.ch).

## Un compromis boiteux

Les voitures hybrides rechargeables peuvent rouler tant en mode électrique qu'en mode essence ou diesel. Elles sont souvent acclamées comme «la quintessence de deux mondes». Malheureusement, en réalité, elles sont plutôt la combinaison des désavantages des motorisations électrique et à combustion. La motorisation mixte rend le véhicule plus lourd, ce qui augmente sa consommation. Sur le papier, les hybrides rechargeables émettent peu de CO<sub>2</sub> en postulant que leurs propriétaires roulent toujours avec la batterie chargée. Mais récemment, Transport & Environment a constaté que les valeurs d'homologation ne correspondent en rien à la consommation réelle.

Davantage à ce propos dans la nouvelle édition de l'Écomobiliste.

© Rita Wohlwend



L'ATE vous accompagne en Suisse orientale: les sections de Schaffhouse, Thurgovie et St-Gall/Appenzel annoncent la couleur sur les trains régionaux Thurbo.

## «Mon chemin secret et magique»

Passages souterrains, tracteurs et échelles de corde: le jury du concours de dessin de «walk to school» a eu l'embarras du choix pour la sélection des classes gagnantes. Le concours 2020 avait pour devise: «Mon chemin secret et magique vers l'école». Trois prix ont été décernés pour chacune des deux catégories d'âge (photo en haut: jardin d'enfant à 2<sup>e</sup> année, Gabriel Dumarthery à Vuadens, FR; photo en bas, 3<sup>e</sup> à 6<sup>e</sup>, Christian Bauer de Niederlenz, AG). En 2021, les semaines d'action «walk to school» fêteront le 10<sup>e</sup> anniversaire de leur création par une surprise haute en couleur.

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

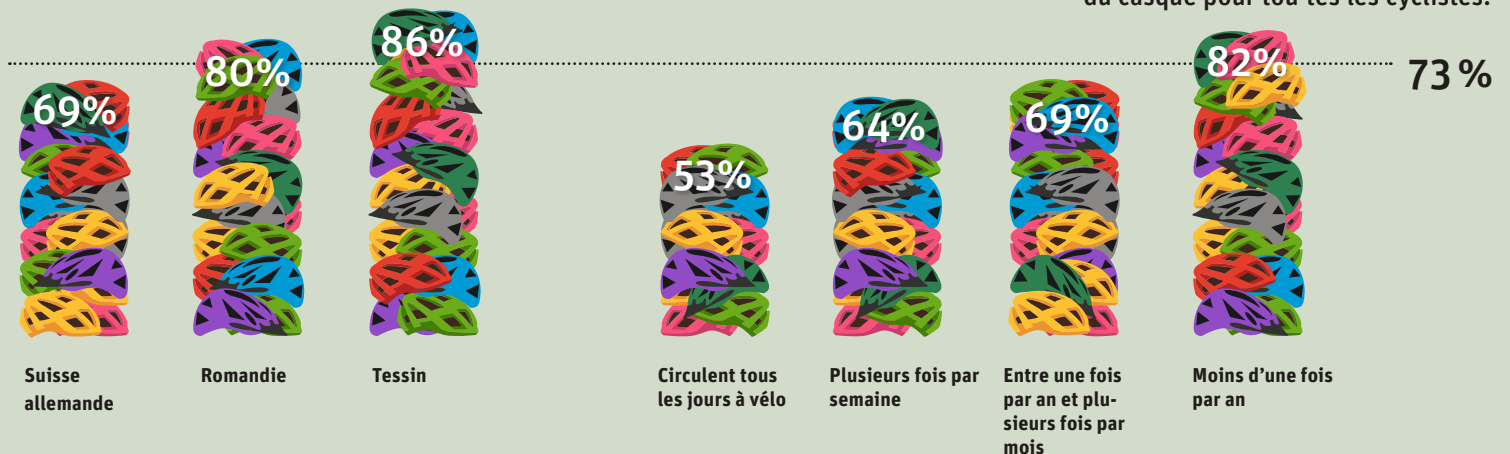
## Transport & Environment: objectifs 2021

Notre organisation faîtière européenne, Transport & Environment (T&E), demande une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves et davantage de véhicules sans ou à faible émission de polluant pour la période 2025-2030. Elle exige également que la Commission européenne s'engage à proscrire les véhicules à motorisation diesel et essence pour l'horizon 2035-2040. De même, celle-ci devrait renforcer ses prescriptions envers les modèles hybrides rechargeables et la production de batteries de voitures électriques. En collaboration étroite avec ses organisations membres, T&E s'engage pour l'interdiction des véhicules à combustion dans les villes. Elle prône également une réduction durable des vols d'affaires des entreprises et des pouvoirs publics.



## Cyclistes: avec ou sans casque?

Part des personnes qui se prononcent plutôt en faveur d'une obligation du port du casque pour tou-tes les cyclistes.



En 2019, plus de la moitié des cyclistes portaient un casque. Avec un taux de 75%, c'est chez les enfants de moins de 15 ans en Suisse alémanique que la proportion était la plus forte, alors que c'est au Tessin chez les jeunes adultes qu'elle était la plus faible, n'atteignant que 34%.

Un sondage réalisé par le Bureau de la prévention des accidents (bpa), révèle que 73% des personnes interrogées sont favorables au port du casque obligatoire. Moins on roule à vélo, plus on est pour une obligation – une tendance qui se vérifie au Tessin et en Suisse romande, où le vélo est moins pratiqué qu'en Suisse alémanique.

# Pas de plan B

**Environnement** La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> donne enfin un coup d'accélérateur à la protection du climat. Elle prévoit une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre en Suisse. Mais des forces rétrogrades la contestent et déposent un référendum.

Par Andreas Käsermann



Les bonshommes de neige voteront probablement en faveur de la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> s'ils pouvaient.

Le comité référendaire contre la loi sur le CO<sub>2</sub> emmené par des caciques de l'UDC réunit tous les grands acteurs de l'économie fossile: l'Automobile Club de Suisse, Swissoil, les importateurs de voitures, les concessionnaires et la branche automobile, l'Association suisse des transports routiers, mais aussi l'association professionnelle Ramoneur Suisse. Tous s'opposent à la loi et défendent leur prébende. En face, à côté de l'ATE, une large coalition d'associations environnementales se battra pour le oui.

Les Chambres fédérales se sont escrimées pendant des années sur le contenu de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour trouver enfin, l'automne dernier, un compromis susceptible de réunir une majorité et l'adopter. Elles n'y ont toutefois consenti qu'in extremis eu égard à l'urgence de la politique climatique. Seule ou presque, l'UDC s'y est opposée, a rapidement brandi la menace d'un référendum et l'a fi-

nalement lancé, avec un soutien désormais connu et une large assise financière.

## Politique climatique menacée

Ce référendum recèle un double danger: d'une part, si la loi est rejetée, c'est le compromis âprement négocié que l'on saborde sans solution de rechange. D'autre part, la validité prolongée de l'actuelle loi sur le CO<sub>2</sub> arrivera à échéance à la fin de 2021. En cas de non, la politique climatique serait profondément amochée, ce qui ferait le jeu des leaders du référendum.

Circonstance aggravante: on sait d'ores et déjà que les parties opposantes à la loi sur le CO<sub>2</sub> ne font pas grand cas de la vérité, peignant des scénarios d'horreur dans lesquels des entreprises et des familles courent à leur perte. Le comité référendaire accuse l'ingénieuse taxe incitative sur les billets d'avion – qui sera en grande partie reversée au peuple –

d'être un impôt déguisé. En sachant très bien qu'il n'en est rien, mais aussi qu'il est aisé de faire campagne avec des mensonges.

## Un correctif sera nécessaire

Le comité référendaire ne révèle pas quel calcul lui permet d'affirmer que les ménages suisses devront déboursier des milliers de francs de plus: on suppose donc que ces chiffres ont été purement et simplement inventés.

L'UDC brandit volontiers la petite surface de la Suisse comme argument et pointe du doigt la Chine. La comparaison est boiteuse; au contraire, chaque nation doit y mettre du sien. Le retour des États-Unis dans l'Accord de Paris est un signal fort en ce sens.

Contrer et corriger ces arguments fallacieux sera en fin de compte la mission des défenseurs et défenseuses de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Tout cela fait partie du quotidien des campagnes de vote. Cependant, l'ATE et les associations partenaires au sein de l'alliance climatique font face à un problème autrement plus ardu en raison des caisses de campagne du comité référendaire, qu'on devine bien garnies. La force financière des associations faisant partie du camp du non est presque illimitée. ■

Andreas Käsermann est porte-parole de l'ATE.

## Soutenez notre campagne de vote

Notre voulons démonter les arguments fallacieux du lobby du pétrole et de l'automobile et souligner les avantages de la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> au moyen de graphiques, vidéos, prospectus, cartes postales et stands. Et nous avons besoin de votre soutien!



[www.ate.ch/loi-co2-oui](http://www.ate.ch/loi-co2-oui)

# Emplettes durables

**Mobilié au quotidien** Pour aller faire ses achats, la voiture est pratique. Mais est-ce vraiment efficace? Les trajets sont courts et la charge moindre – une bonne raison pour que l'ATE s'intéresse à la question.

Par Anina Schweighauser



Sacs à commissions trop lourds? Près de 60% de nos achats quotidiens prennent place dans un seul sac à commissions.

Comment soigner à la fois sa santé, l'environnement et ses petits plaisirs? Après le confinement, continuez-vous de faire vos achats dans le petit magasin de quartier – sans voiture? Le trafic routier lié aux achats occupe la troisième place et 40% des emplettes se font avec la voiture. Cela conduit inévitablement à davantage de bruit, d'émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants. En Suisse, pour 75% des ménages, la distance jusqu'aux magasins est pourtant de moins de cinq kilomètres.

Mais la courte distance n'est pas le seul argument pour s'efforcer de faire ses courses d'une façon écologique. Faire ses emplettes sans voiture offre bien d'autres avantages:

pas besoin de s'énerver à garer son véhicule, pas de taxe de parking et pas de risque de dégât de parcage. Et la cerise sur le gâteau: de l'activité physique en prime.

## Savoir lacunaire

Nous savons que le bilan climatique des produits régionaux et biologiques se péjore fortement en allant les acheter en voiture. Par contre, nombre de domaines restent inexplorés en matière de déplacements pour les achats domestiques.

Quel est le rôle de la démographie? À Zurich, faire ses courses d'une manière écologique se pose en d'autres termes qu'à Samedan et les défis y sont différents. La question de la plurifonctionnalité du déplacement est également centrale: profite-t-on d'aller au magasin pour accomplir d'autres tâches? Qu'est-ce qui détermine le choix du moyen de transport. Y apporter des solutions valables demande une connaissance approfondie du sujet. L'ATE entend œuvrer activement à rendre durables nos déplacements pour les achats.

## Promouvoir le vélo cargo

Il n'est pas nécessaire de toujours tout transporter soi-même: les vélos cargos sont une aubaine pour une livraison écologique. La

loi sur la circulation routière, actuellement en révision, pourrait lever les obstacles sur le chemin du vélo cargo, mais le projet de loi ne prévoit rien dans ce domaine – une nouvelle occasion ratée.

L'ATE propose que le poids total maximum, fixé actuellement à 200 kilogrammes, passe à 250 kilogrammes, comme c'est le cas dans l'Union européenne. Grâce à ce changement, les livraisons au moyen de vélos cargos deviendraient plus intéressantes. En outre, la révision permettrait d'autoriser les remorques à vélos à assistance électrique. La consultation a pris fin le 12 décembre 2020 et le processus d'évaluation est en cours. ■

Anina Schweighauser est chargée de projet à l'ATE et fait ses achats à pied.

## Journée d'achats sans voiture

En 2021, l'ATE lancera la première édition de la «Carfree shopping Day – faire ses courses autrement». Par cette journée d'action, elle entend attirer l'attention sur les avantages du shopping durable. Elle aura lieu le 8 mai 2021 dans diverses villes de Suisse.



Faire ses courses à vélo – pour 75% des ménages, la distance jusqu'aux magasins est de moins de cinq kilomètres.

# Les cyclistes ne sont pas d'accord

**Transports publics** Les CFF veulent introduire une nouvelle contrainte: les cyclistes qui n'auront pas réservé leur place dans l'Intercity resteront dorénavant à quai. Les résultats d'un sondage de l'ATE montrent clairement que le projet suscite l'incompréhension.

Par Andreas Käsermann

Les CFF invoquent la situation de l'été dernier pour justifier la nouvelle obligation de réserver une place pour son vélo dans le train: «En juillet 2020, mois record, près de 80 000 cartes journalières pour vélo ont été vendues, soit une hausse de près de 45% par rapport à l'année précédente», écrit la régie sur son site internet. Au cours du mois en question, près de 15 000 vélos ont été chargés dans les trains circulant sur les itinéraires les plus prisés (Zurich–Berne et Berne–Brigue).

Visiblement dépassés par l'importance de la demande, les CFF se sont heurtés à leurs limites de capacité. Les places aménagées pour les vélos étaient pleines à craquer, au point que certain-es cyclistes ont dû renoncer à leur voyage. La colère des usager-ères a poussé l'entreprise à réagir. L'obligation de réservation doit d'une part éviter une surcharge des trains et, d'autre part permettre de mieux prévoir l'affluence – une offre que les CFF présentent comme étant «plus conviviale».

## Et la spontanéité?

Les usager-ères voient les choses différemment. Un sondage de l'ATE montre que l'idée est loin de susciter l'enthousiasme: «63% des personnes interrogées sont opposées à la réservation obligatoire», constate Laura Schmid, chargée de projet en politique des transports à l'ATE Suisse. Deux raisons majeures sont avancées: «La plus importante est la perte de spontanéité et de flexibilité lors des excursions à vélo. Le but et l'horaire

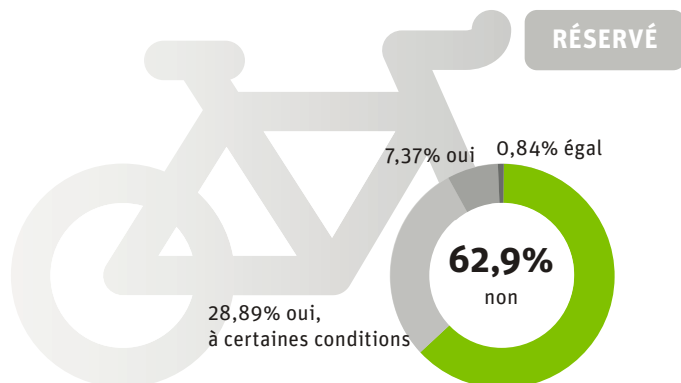
## Le sondage de l'ATE sur le transport des vélos dans le train

Le sondage d'opinion de l'ATE sur l'obligation de réservation pour pouvoir embarquer son vélo dans un train a été réalisé en ligne du 3 au 13 décembre 2020. En tout, 4617 personnes issues de toutes les régions du pays ont répondu à cette enquête.

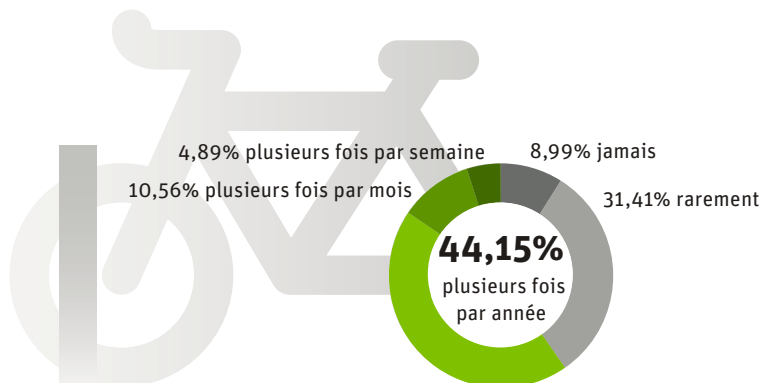
91% d'entre elles embarquent leur vélo dans les transports publics. 15% profitent de cette offre au moins plusieurs fois par mois, 5% plus d'une fois par

semaine. La majeure partie d'entre elles (44%) transporte son vélo en train plusieurs fois par année, près d'un tiers moins fréquemment.

Le transport de vélos dans le train est particulièrement apprécié pendant les mois d'été et les vacances: en juillet 2019, les CFF ont vendu 46 000 cartes journalières pour vélos, et même 80 000 au cours de l'été exceptionnel 2020.



Deux tiers des sondé-es s'opposent à la réservation obligatoire pour les vélos dans les trains IC.



Près de deux tiers des sondé-es embarquent leur vélo dans le train.



d'une sortie à vélo étant rarement connus à l'avance, la réservation obligatoire est perçue comme une limitation.»

L'autre raison fréquemment invoquée est l'entrave ainsi créée à l'utilisation des transports publics, qui devient plus compliquée: «On a besoin de plusieurs billets et, en cas de correspondances, la réservation obligatoire complique les déplacements en train avec un vélo.»

### D'accord pour la réservation, mais...

Près d'un tiers des personnes sondées pourrait s'accommoder du nouveau système, pour autant que certaines conditions soient remplies, explique Laura Schmid: «La mesure devrait être une solution exceptionnelle et provisoire pour gérer les problèmes de capacités l'été prochain.» La réservation devrait en outre être simple et rester possible jusqu'à la dernière minute, tant en ligne sur l'application qu'au guichet ou aux distributeurs de billets. Par ailleurs, le transport des vélos ne devrait pas être renchéri par l'obligation de réservation et les places réservées devraient pouvoir être annulées simplement pour permettre à d'autres d'utiliser la place ainsi libérée.

Enfin, une réservation obligatoire devrait aussi être la garantie de disposer d'une place libre pour son vélo. Comme l'explique Laura

## «La mesure devrait être une solution exceptionnelle et provisoire pour gérer les problèmes de capacités l'été prochain.»

Laura Schmid

Schmid, «actuellement, ce n'est bien souvent pas le cas, en raison du trop grand nombre de vélos transportés dans le train ou de l'occupation des places prévues pour les deux-roues par des bagages ou des poussettes.» Les CFF laissent entendre que cette garantie devrait pouvoir être concrétisée.

### Responsabilité des CFF

La réservation obligatoire n'est toutefois qu'une mesure unilatérale à la charge des cyclistes. L'entreprise ne pourra pas éviter de gérer ses problèmes de capacités par ses propres moyens. Le sondage de l'ATE a permis de dégager quelques idées en ce sens, comme la réintroduction des wagons à bagages ou des trains de renfort sur les trajets très fréquentés durant la belle saison.

Les CFF promettent effectivement de développer leur offre et planifient d'augmenter le nombre de places pour les vélos sur



Si la réservation est obligatoire, les cyclistes veulent savoir dans quel wagon les places sont disponibles.

les lignes importantes: «Les jours de grande affluence, les capacités pour les vélos doivent en partie être triplées sur les lignes principales, par exemple à destination du Valais ou

entendu-es dans les planifications de la région fédérale. «Qu'il s'agisse de commandes de matériel roulant ou d'aménagement de l'exploitation, les besoins des cyclistes sont largement ignorés», résume Laura Schmid. «Les systèmes d'information à la clientèle ou la signalétique dans les gares sont souvent consternants à cet égard.»

Nombre de participant-es au sondage demandent que le point de vue des cyclistes soit pris en compte suffisamment tôt dans le cadre des processus de décision. Pour Laura Schmid, «les CFF ont tout intérêt à ce que les cyclistes parviennent à s'orienter dans les gares et n'apprennent pas où se trouvent les places qui leur sont réservées à la dernière minute, quand le train entre en gare».

Les CFF planchent actuellement sur les modalités techniques et financières du dossier de la réservation obligatoire pour les vélos. L'ATE et d'autres associations défendant les intérêts des cyclistes devraient être consultées ce printemps. Cet agenda plutôt serré ne devrait pas laisser une grande marge de manœuvre: il est prévu que l'obligation de réservation pour embarquer son vélo dans le train s'applique dès le 21 mars 2021... ■

Andreas Käsermann est porte-parole de l'ATE.

### Souhait de pouvoir s'impliquer davantage

Le sondage de l'ATE révèle encore que les cyclistes ne se sentent pas suffisamment

# Le jardinier qui roule à l'électricité

**Mobilité électrique** Récemment, l'entreprise d'un jardinier-paysagiste de l'Oberland zurichois s'est dotée d'un utilitaire électrique à pont basculant. Ses batteries sont chargées via l'installation photovoltaïque de l'entreprise.

Par Mauro Schmid



Christian Buehrle, de Merlin Gärten, est très satisfait du nouveau véhicule électrique.

L'atelier de l'entreprise Merlin Gärten de Volketswil se remarque de loin: le bâtiment en bois est équipé d'une installation photovoltaïque sur le toit. C'est atypique pour ce genre d'entreprises. En s'approchant, on découvre l'utilitaire à pont basculant flambant neuf – un véhicule plutôt rare en Suisse.

Il y a onze ans, Daniel Bühlmann, le chef d'entreprise, avait fait poser une installation photovoltaïque qu'il a fallu remplacer. À l'époque, le courant produit était injecté dans le réseau. «Comme le nouveau système est plus puissant, nous voulions utiliser l'électricité pour nos propres besoins», explique-t-il. La nouvelle installation a décidé le paysagiste à acquérir un véhicule électrique. Pour son activité, il avait besoin d'une camionnette à pont basculant.

## Cultiver un idéalisme

Il est évident que le prix d'achat d'un utilitaire électrique est bien supérieur à celui d'un modèle à moteur à combustion. Par contre, les coûts d'entretien et d'exploitation sont moindres. Contrairement à l'essence, l'électricité d'origine solaire à disposition est gratuite. En outre, l'entreprise économise sur les taxes, qui sont nettement moins élevées.

Dans l'entreprise Merlin Gärten, l'idéalisme joue un rôle important. «Pour la construction de l'atelier-dépôt, nous avons déjà appliqué des principes écologiques stricts», explique Daniel Bühlmann, en nous faisant visiter les lieux. Tout l'immeuble est en bois et seuls le local de pause et le bureau sont isolés et peuvent être chauffés. Des panneaux solaires et un chauffage à pellets assurent l'apport en chaleur. L'eau de pluie est

stockée dans un réservoir et est utilisée pour les nettoyages à l'extérieur et pour l'arrosage.

## Un vélo cargo pour compléter

La production d'électricité de l'installation photovoltaïque équivaut à la consommation de neuf maisons familiales. Elle est donc bien supérieure à la consommation de la camionnette. Ce courant vert sert également à faire fonctionner divers appareils électriques, tels que les taille-haies, par exemple. Merlin Gärten utilise actuellement six utilitaires. Pour l'instant, il n'est pas prévu de faire passer l'entier de la flotte à la motorisation électrique car le coût de remplacement des cinq véhicules à moteur à combustion serait trop élevé. Par contre, il pense acquérir un vélo-cargo en complément des véhicules de livraison.

## Pas de problème d'autonomie

Le Maxus a une autonomie de 160 kilomètres et, Merlin Gärten étant une entreprise locale et régionale, il est rare qu'un véhicule doive parcourir une distance supérieure. Dans ces cas exceptionnels, les collaborateurs et collaboratrices s'échangent les véhicules. «Et, en cas de besoin, il est aussi possible de recharger les batteries chez notre clientèle», ajoute-t-il.

Collaborateur de Merlin Gärten, Christian Buehrle vient de faire ses premières expériences avec le Maxus et le véhicule électrique lui plaît beaucoup: il accélère mieux qu'une camionnette ordinaire. «La conduite est bien plus agréable qu'avec les autres utilitaires où il faut changer les vitesses avec force», explique-t-il.

Le Maxus EV80 est doté de tout le confort qu'on peut attendre d'un utilitaire moderne. Il faut toutefois redoubler de prudence lorsqu'on roule lentement. «Beaucoup de gens n'ont pas l'habitude d'être en présence de véhicules aussi silencieux», relève Christian Buehrle. ■

Mauro Schmid est stagiaire à l'ATE Suisse.

Ce texte est paru une première fois dans l'Écomobiliste pour utilitaires 2021.



© Hugo Vincent

Solution écologique, le Bus des neiges permet de relier le dernier arrêt de TP au départ des excursions hivernales.

# Des TP aussi pour les loisirs

**Transports publics** Nombre de points de départ d'excursions en montagne ne sont pas desservis par les TP. C'est pour y remédier qu'a été créé le Bus des neiges. Mais sans soutien financier, son exploitation est menacée.

Par Laura Schmid

Le transport régional des voyageurs (TRV) est l'épine dorsale des transports publics (TP) en Suisse. On entend par là toutes les lignes de transport qui desservent des localités dans une même région ou entre régions. Elles sont la distribution fine des TP. Cependant, le TRV ne couvre pas ses coûts: la vente des billets rapporte moins que ce qu'il coûte. Afin de maintenir cette précieuse prestation des services publics, la Confédération et les cantons participent à son financement.

## La desserte des montagnes

Cette rétribution n'est accordée qu'aux lignes qui desservent des localités habitées à l'année par 100 personnes au moins. C'est pourquoi les déplacements dans les régions de montagne sont souvent difficiles avec les TP. De nombreux points de départ de randonnées sont de petites localités inhabitées, non desservies par les TP.

C'est cette lacune que s'attachent à combler Bus des neiges et Bus alpin, deux réalisations soutenues activement par l'ATE. Les

prestations proposées portent sur les parcours entre le terminus des TP et le point de départ d'activités de loisirs dans les montagnes. Ainsi, par exemple, ils permettent une pratique du ski de randonnée entièrement écologique.

Il est urgent de pouvoir renoncer aux transports individuels motorisés pour les déplacements liés aux loisirs: 19% seulement de ces déplacements sont effectués avec les TP. À titre de comparaison, la proportion des TP dans le trafic pendulaire est de 32%. D'ailleurs, nombre de personnes ont une voiture pour pouvoir faire des excursions en montagne – et l'utilisent automatiquement aussi pour d'autres activités. À l'évidence, la condition à un transfert efficace des déplacements sur les TP est de les rendre plus attractifs pour les activités de loisirs.

## Amélioration en vue

Le Bus des neiges en est à sa troisième saison mais son avenir est incertain. Comme les lignes ne reçoivent aucun subventionnement de la Confédération ni des cantons, elles

doivent se financer par la seule vente de titres de transport – mission quasiment impossible.

Pourtant, la situation pourrait bien s'améliorer: la consultation sur le nouveau crédit d'engagement de la Confédération pour l'indemnisation des prestations de TRV a pris fin en janvier 2021. Par l'arrêté mis en consultation, le Conseil fédéral définit le montant du crédit alloué pour les années à venir et les critères de financement. Pour la première fois, le Conseil fédéral envisage de revoir les critères d'attribution afin d'assurer également le financement de la desserte de sites touristiques et des bus de nuit. L'ATE s'engage pour cette cause depuis de nombreuses années. Une telle évolution permettrait enfin de garantir la survie à long terme d'offres de transports liées aux loisirs comme le Bus des neiges. ■

Laura Schmid est responsable du projet Bus des neiges à l'ATE et utilise les transports publics pour ses week-ends en montagne en hiver.



Plus d'informations:  
[www.busdesneiges.ch](http://www.busdesneiges.ch) et [www.busalpin.ch](http://www.busalpin.ch)

# ate boutique

Commander plus de 1'500 articles Outdoor et 12'000 livres de voyage 24h sur 24: [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch)



W  
women

M  
men

W  
women

M  
men

## Fleece Ortovox Grid Jacket | 199.90

Laine mérinos à l'intérieur, polaire stretch à l'extérieur: grâce à sa structure de tissage, la veste tient bien chaud.

**WOMEN** tailles: S–XL  
15170 green forest  
15170 light blue

**MEN** tailles: S–XL  
15171 desert orange  
15171 night blue

## Veste isolation Ortovox Piz Duan Jacket | 299.90

Légère et peu encombrante: la veste au matelassage de laine suisse garantit une liberté de mouvement maximale.

**WOMEN** tailles: S–XL  
15164 light blue  
15164 green forest

**MEN** tailles: S–XL  
15165 blue lake  
15165 clay orange



W  
women

M  
men

## Veste de pluie Houdini BFF Jacket | 379.–

Cette légère veste hardshell exempte de PFC se compose de polyester recyclé à 70 %; elle est imperméable, respirante et confortable – une parfaite compagne pour toute l'année.

**WOMEN** tailles: XS–XL  
15096 bucket blue

**MEN** tailles: S–XL  
15104 bucket blue



## HydroFlask 21 oz Standard Mouth, 621 ml | 39.90

La thermos en acier garde les boissons chaudes ou froides durant des heures.

10816 carnation | 10816 pineapple  
10816 alpine | 10816 rain | 10816 stone



## HydroFlask Insulated Food Jar, 591 ml | 54.–

Le contenant isolant en acier maintient son contenu chaud ou froid.  
14286 sunflower | 14286 birch | 14286 olive



## Chargeur BioLite PD | dès 45.–

Une réserve d'énergie pour le voyage.

15698 20 PD, 5'000 mAh | 45.–  
15699 40 PD, 10'000 mAh | 65.–  
15700 80 PD, 20'000 mAh | 85.–



X HOUDINI

bluesign®

## Houdini Motion Top Pants | 249.–

Le pantalon 4-saisons en Comfortshell est très seyant, solide, respirant et résistant au vent et à l'humidité. Made in Portugal.

**WOMEN**  
Tailles: XS–XL  
15097 baremark

**MEN**  
Tailles: S–XXL  
15105 baremark

## Houdini Tree Message Tee | 65.–

Ce T-shirt en Tencel a tout ce qu'il faut pour devenir un favori, car sa douceur est bien difficile à égaler. Made in Italy.

**WOMEN**  
Tailles: XS–XL  
15092 rock red  
15092 true blue

**MEN**  
Tailles: S–XXL  
15100 willow green  
15100 true blue

## Fleece Houdini Power Houdi | 209.–

Que ce soit en montagne ou pour le yoga: la veste Power-stretch tient chaud, est confortable et laisse une totale liberté de mouvements.

**WOMEN** tailles: XS–XL  
14845 Redillusion  
14845 DulcetPink  
14845 SorrowBlue

**MEN** tailles: S–XL  
14840 TrueBlack  
14840 FolkBlue



## Chaussure multisport Meindl Ontario GTX | 199.–

Son matériau supérieur est en cuir velours et mesh, et sa membrane Gore-Tex la rend imperméable. Idéal pour les promenades et les randonnées légères.

**WOMEN** pointures: 36–42  
14224 rosé

**MEN** pointures: 40–46.5  
13926 marine/noir



## Sac à dos pour vélo Deuter Race, 8 l | 79.–

Poids plume et un fidèle compagnon à vélo.

11817 paprika-redwood | 11817 tin-shale | 11817 azure-lapis



Un moyen de transport adapté au contexte: le téléphérique de Medellín, en Colombie, a été cofinancé par les contributions à la compensation du CO<sub>2</sub>.

# «La possibilité de compenser séduit»

**Assurances** L'assurance auto avec compensation du CO<sub>2</sub> est un pas dans la bonne direction et a suscité un vif intérêt. Ronny Schmid, spécialiste en assurances à l'ATE, explique en quoi cela contribue aussi à la sensibilisation.

Par Nelly Jaggi

**E**n automne 2020, l'ATE a lancé une nouvelle prestation en collaboration avec Zurich Assurance et myclimate, organisation de protection du climat: une assurance auto avec laquelle l'ATE prend en charge la compensation de CO<sub>2</sub> la première année (voir le Magazine ATE 4/2020). Ronny Schmid, spécialiste en assurances à l'ATE, tire un bilan très positif après la phase pilote: «Le nombre de souscriptions a été largement supérieur à la moyenne habituelle.» Il se dit enchanté de la confiance témoignée par la clientèle.

Près de 150 personnes ont choisi de souscrire une telle assurance. Parmi elles, Regula Schärer: «Je compense moi-même mes émissions de CO<sub>2</sub> depuis dix ans. En achetant une voiture l'automne dernier, j'avais déjà décidé de compenser aussi mes trajets motorisés. La nouvelle offre de l'ATE tombait à pic.»

## Un travail de sensibilisation

Si la compensation du CO<sub>2</sub> est intégrée au processus de vente de nombreuses prestations –, par exemple des billets d'avion ou des commandes en ligne – elle demeure assez peu répandue dans le domaine des assurances. «Tout le monde peut compenser ses

émissions de CO<sub>2</sub> de sa propre initiative, bien sûr, mais cela reste un défi», souligne Ronny Schmid. Voilà pourquoi l'équipe d'assurances de l'ATE tient aussi à sensibiliser la clientèle. «Chaque fois que j'en ai l'occasion lors d'un entretien de conseil, j'évoque l'impact environnemental de la conduite automobile et la possibilité de compenser le CO<sub>2</sub>.»

Ronny Schmid s'abstient toutefois de verser dans l'angélisme: «Nous savons que compenser le CO<sub>2</sub> ne résoudra pas les problèmes liés aux changements climatiques. Malgré tout, avec cette offre, l'ATE aimerait soutenir les efforts de celles et ceux qui dépendent d'une voiture.» L'an dernier, des personnes ont dû en acheter une alors qu'elles pouvaient s'en passer avant la pandémie. Notre spécialiste voit cette offre d'assurance comme un pas dans la bonne direction: «Il ne s'agit pas juste de générer des revenus, mais plutôt d'en consacrer une partie à un projet porteur de sens.»

## Soutien à une mobilité durable

La nouvelle prestation a permis de compenser 350 tonnes de CO<sub>2</sub> au total. La base de calcul est la consommation moyenne d'une voiture, soit 2,4 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, avec

des variations selon le type de motorisation. Cela équivaut à parcourir plus de 5000 fois la distance Genève-Neuchâtel aller-retour en voiture.

Avec les près de 10 000 francs ainsi réunis, l'ATE soutient un projet dans la ville colombienne de Medellín. Sa population a toujours utilisé des bus, taxis, voitures ou motos vétustes et en surcharge pour se rendre au travail et en ville. Il existe bien un métro au centre, mais avec un réseau insuffisamment développé. Une nouvelle ligne de téléphérique vient compléter les transports publics de manière respectueuse du climat.

Le résultat de la phase pilote a convaincu Ronny Schmid: «L'offre séduit et nous nous réjouissons de la reconduire cette année.» ■

## Participez au changement

Vous aussi, vous pouvez conduire sans émission de CO<sub>2</sub>. Demandez une offre jusqu'au 30 juin 2021 et bénéficiez des conditions spéciales pour les membres de l'ATE: par téléphone au



031 328 58 21 ou en ligne:  
[www.ate.ch/conduire-durable](http://www.ate.ch/conduire-durable)

# La voix italophone de l'ATE

**Engagement** Le Tessin ne se distingue pas seulement du reste de la Suisse par sa langue: les habitudes de transport y sont influencées par une culture pro-voiture. Rencontre avec Veronica Soldati, secrétaire de la section ATE Tessin.

Par Giulia Coviello



© mad

Veronica Soldati est la nouvelle secrétaire de la section ATA SI depuis septembre 2020.

**E**n 1985, six ans après la création de l'ATE Suisse, l'Associazione Svizzera Traffico AST voit le jour au Tessin. Rebaptisée plus tard ATA sezione della Svizzera italiana (ATA SI), elle est la voix de la Suisse italo-phonie dans notre association nationale.

En septembre dernier, Veronica Soldati a repris la direction du secrétariat de l'ATA. Elle est parfaitement consciente de l'importance de sa section: «Nous nous considérons comme un bastion doté de la responsabilité morale d'avoir l'œil ouvert sur les projets régionaux et sur leur développement.» Elle se bat pour que son «merveilleux canton n'étouffe pas sous le trafic, le béton et le smog».

Il est dès lors crucial de rendre la population du canton consciente de l'importance des comportements en matière de transport. «Celles et ceux qui utilisent

déjà les transports publics ne doivent pas être découragé·es et les autres doivent être encouragé·es à se déplacer d'une manière écologique», explique-t-elle. Toutefois, la mentalité tessinoise, le fonctionnement de la politique et la topographie rendent la tâche ardue.

## Un pont entre nord et sud

En sa qualité de plaque tournante internationale, le Tessin fait office de lien entre le nord et le sud de la Suisse, ainsi qu'avec l'Italie. Une infrastructure de mobilité performante et une offre étoffée en trains régionaux n'influencent pas seulement les comportements dans le canton, mais contribuent aussi à l'essor du trafic marchandises et voyageurs internationaux.

Le nouveau tunnel de base du Ceneri est une liaison importante. Mis en service en décembre 2020, il est une composante des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. Il raccourcit le temps de parcours des trains nationaux et internationaux, mais aussi du trafic pendulaire interrégional.

Grâce à ce tunnel, le trajet entre Locarno et Lugano dure moins d'une demi-heure. Et

## Une culture de la mobilité

La population du Tessin a l'habitude de recourir largement aux transports individuels motorisés et beaucoup moins aux transports publics. Selon Veronica Soldati, la faute n'est pas vraiment à mettre sur le compte de la mentalité locale, plutôt pro-voiture, mais davantage sur celui d'une classe politique qui se refuse à tout dialogue avec les associations. «Ces milieux ont reconnu l'importance du développement durable, mais ils continuent de construire routes et parkings», déplore-t-elle.

L'augmentation du trafic routier au Tessin provoque toujours plus de bruit et de pollution de l'air, détériorant ainsi la qualité de vie de la population. Deux pétitions, l'une «Pour une circulation moins polluante et davantage de verdure à la gare» et l'autre «Pour une ville de Lugano favorable aux piéton·nes», visent à rendre le centre de Lugano plus attractif et agréable à vivre. Il se trouve que neuf personnes sur dix se rendent à Lugano en voiture.

L'ATA SI amplifie les voix de celles et ceux qui misent aujourd'hui déjà sur la mobilité cycliste et piétonne, ainsi que sur les transports publics. En tant qu'amatrice de la petite

**«Celles et ceux qui utilisent déjà les transports publics ne doivent pas être découragé·es et les autres doivent être encouragé·es à se déplacer d'une manière écologique.»**

Veronica Soldati

à partir d'avril, l'entrée en vigueur du nouvel horaire, puis le doublement de la voie vont permettre d'accroître encore la fréquence des trains. «Pour les Zurichois et les Zurichoises qui ont pratiquement un tram toutes les minutes, cela peut faire sourire. Mais pour nous, avoir une liaison directe entre Lugano et Locarno à une cadence de 30 minutes, c'est un énorme pas en avant», relève Veronica Soldati.

reine, Veronica Soldati poursuit un objectif qui lui tient à cœur: veiller à la prise en compte des besoins des cyclistes. Elle qui a vécu plusieurs années en Suisse alémanique est consciente des particularités culturelles de son canton. Elle tient cependant à ses habitudes «suisse allemandes»; même si c'est moins facile au Tessin, elle continue de se déplacer presque exclusivement à vélo ou avec les transports publics.



Depuis l'année dernière, la mascotte Pinguino Pango accompagne le Pedibus. Pango participe aussi à l'action «Clean Up Lake», au Slow Up à Locarno et au Marathon des déchets entre Bellinzona et Locarno.

### Sur le chemin de l'école

Le Pedibus a pris une ampleur particulière au Tessin, notamment grâce au travail de la coordinatrice régionale Caterina Bassoli. Le bus aux petits pieds accompagne les enfants sur le chemin de l'école depuis plus de 20 ans. En Suisse, on recense actuellement plus de 1500 lignes. Chez les enfants aussi, la culture de la mobilité semble être différente au Tessin, puisque rares sont celles et ceux qui empruntent seul-es les transports publics pour se rendre à l'école. «L'envie de faire partie d'un ensemble est déterminante», explique-t-elle.

Le 18 septembre dernier, l'action de l'ATE «Journée internationale à pied à l'école» a mobilisé plus de 200 000 élèves en Suisse romande et au Tessin. Les enfants ont été sensibilisé-es à l'importance d'un compor-

tement correct sur la route au moyen de jeux, d'histoires et de films. Le chemin de l'école est un bon moyen de nouer des amitiés et d'apprendre à devenir autonome.

### Collaboration future

Veronica Soldati voit l'avenir du Tessin avec confiance: «La pandémie nous a une fois de plus démontré que rien n'est acquis en matière d'habitudes de mobilité.» À l'évidence, quand on a l'impression qu'on doit changer nos habitudes ou éviter certaines situations, on est capable de s'adapter très rapidement. Ces prochaines années, le débat autour du projet de construction d'une troisième piste sur l'autoroute A2 entre Lugano et Mendrisio va bientôt gagner en importance. À cet égard, l'ATA SI va pouvoir faire bon usage d'un soutien au-delà des frontières canto-

nales. Le massif du Gothard ne parviendra pas à occulter le précieux travail de l'ATA SI. Il est certain que le reste de la Suisse pourra favorablement faire écho à la voix italophone de l'ATE. ■

Giulia Coviello est stagiaire à l'ATE Suisse et a encore parfaitement à l'esprit les nombreux châtaigniers du Malcantone, dans l'arrière-pays de Lugano.



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



Moins de bruit,  
plus de qualité de vie





Limitation à 30 kilomètres à l'heure en agglomération, 20 dans les quartiers: l'ATE appelle à un changement de paradigme. La réduction de la vitesse est non seulement une mesure efficace et peu coûteuse de lutte contre le bruit, mais elle accroît également la sécurité routière, améliore la qualité de vie et favorise la mobilité piétonne et cycliste.

# Une minute pour la sécurité routière

Par Michael Rytz

Moins de bruit et moins d'accidents, une plus grande qualité de vie et davantage de convivialité: il est grand temps de repenser la limitation de vitesse à l'intérieur des localités.

Le 30 kilomètres à l'heure sauve des vies: pour 2019, Helsinki annonçait zéro décès de piéton-ne, cycliste ou enfant. La «Vision Zero» est devenue réa-

lité grâce à un travail de sécurité ininterrompu, orienté sur les usagères et usagers de la route les plus vulnérables. Dans la capitale finlandaise, la limitation à 30 kilomètres à l'heure s'applique sur toutes les routes des zones résidentielles et au centre-ville alors que

le 40 kilomètres à l'heure est en vigueur seulement sur quelques routes principales à l'intérieur de

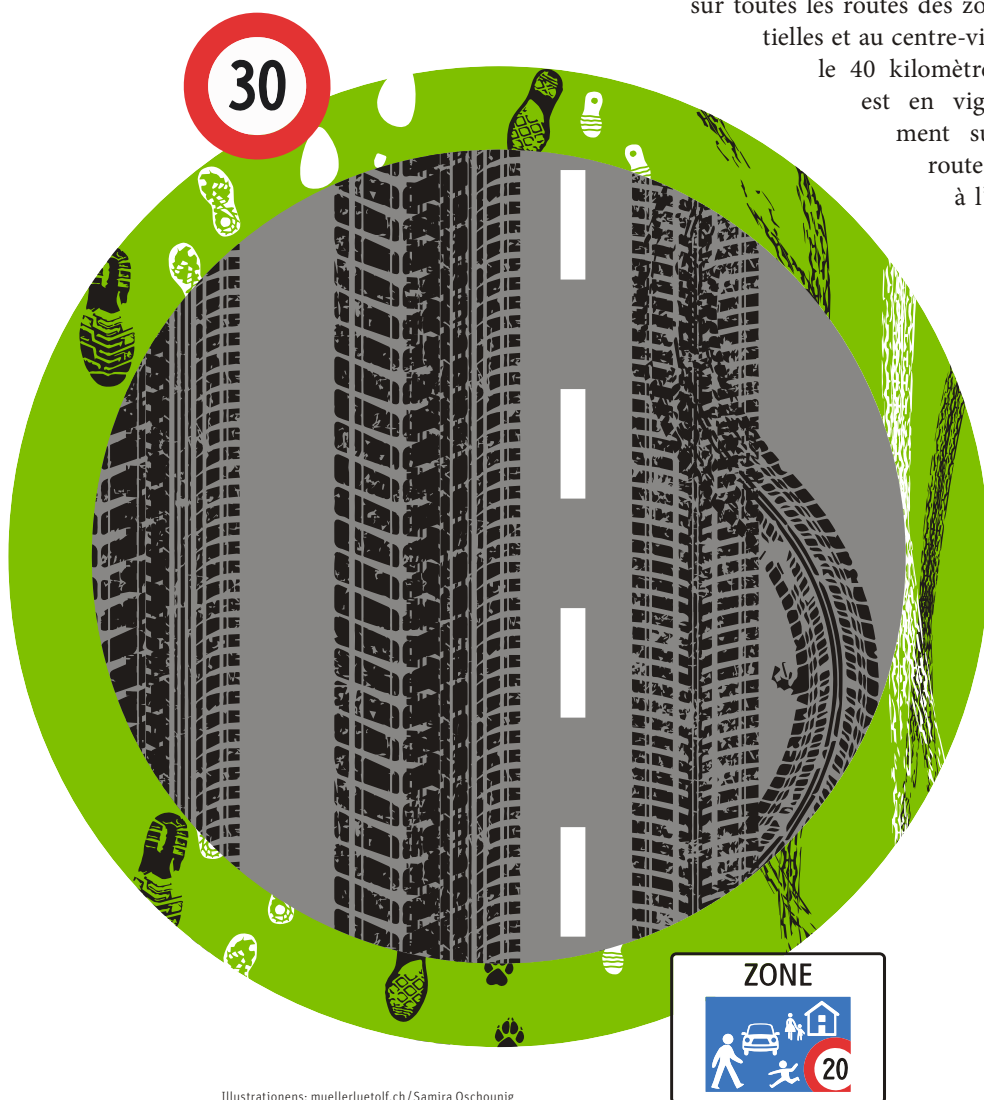
la ville. En Suisse, chaque année, plus de 1900 personnes sont victimes d'accidents graves ou mortels sur des tronçons limités à 50 kilomètres à l'heure. Selon les calculs du Bureau de prévention des accidents, ce chiffre pourrait être réduit au moins de moitié si le 30 kilomètres à l'heure était introduit de manière systématique.

Par ailleurs, le 30 kilomètres à l'heure protège du bruit: il permet une diminution de près de trois décibels en comparaison avec le 50 kilomètres à l'heure, ce qui correspond à une diminution de moitié du volume de trafic, en termes de nuisances sonores. Le Tribunal fédéral a confirmé l'introduction du 30 kilomètres à l'heure dans sa jurisprudence comme mesure efficace et économiquement viable pour lutter contre la pollution sonore.

## Plus de sérénité et de tolérance

Des écarts de vitesse réduits permettent aux cyclistes de se sentir nettement plus en sécurité. À 30 kilomètres à l'heure, il est par ailleurs plus facile pour les piétonnes et piétons de traverser la route. La personne au volant élargit son champ visuel et fait preuve de davantage de tolérance envers les enfants et les personnes âgées.

Le 30 kilomètres à l'heure serait hostile à l'économie et à l'automobile, avance-t-on souvent. Des reproches qui sont infondés pour deux raisons: d'une part une vitesse modérée n'empêche aucune voiture de passer, d'autre part la perte de temps est en réalité bien moindre que ce que l'on pourrait penser. Elle



Illustrationens: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

Un changement de paradigme est nécessaire: le 30 devient la norme dans les localités, le 50 l'exception.

s'élève à environ deux secondes pour 100 mètres, donc une minute pour un trajet de trois kilomètres – la durée d'un arrêt au feu rouge. Le 30 kilomètres à l'heure réduit de plus le risque d'embouteillages. L'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) le confirme dans son rapport de 2019: «En localité, la fluidité maximale est généralement atteignable avec des vitesses entre 30 et 35 kilomètres à l'heure.»

### Les mentalités doivent changer

Des vitesses modérées ont un impact direct sur la qualité de l'habitat et sur l'animation de l'espace public. Elles invitent

Sur les routes à orientation trafic, dans les zones urbaines à forte densité, le 30 kilomètres à l'heure

## Des vitesses modérées ont un impact direct sur la qualité de l'habitat et sur l'animation de l'espace public.

à davantage se déplacer à pied ou à vélo, mais également à flâner, à jouer ou à se rencontrer. En 1997, l'ATE lançait l'initiative «Rues pour tout le monde» et rompait ainsi pour la première fois une lance en faveur du 30 kilomètres à l'heure à l'intérieur des localités. Aujourd'hui, près de 40% de la population suisse vit dans une zone 30 et profite de la qualité de vie et de la sécurité qu'offre son environnement immédiat.

reste toutefois encore trop rare. C'est-à-dire là où de nombreux automobilistes, cyclistes, piétonnes et piétons se partagent l'espace routier, là où se produisent la plupart des accidents graves, et là où les émissions sonores sont les plus élevées. Malheureusement, il existe encore des obstacles juridiques à étendre le 30 kilomètres à l'heure où cela serait opportun.

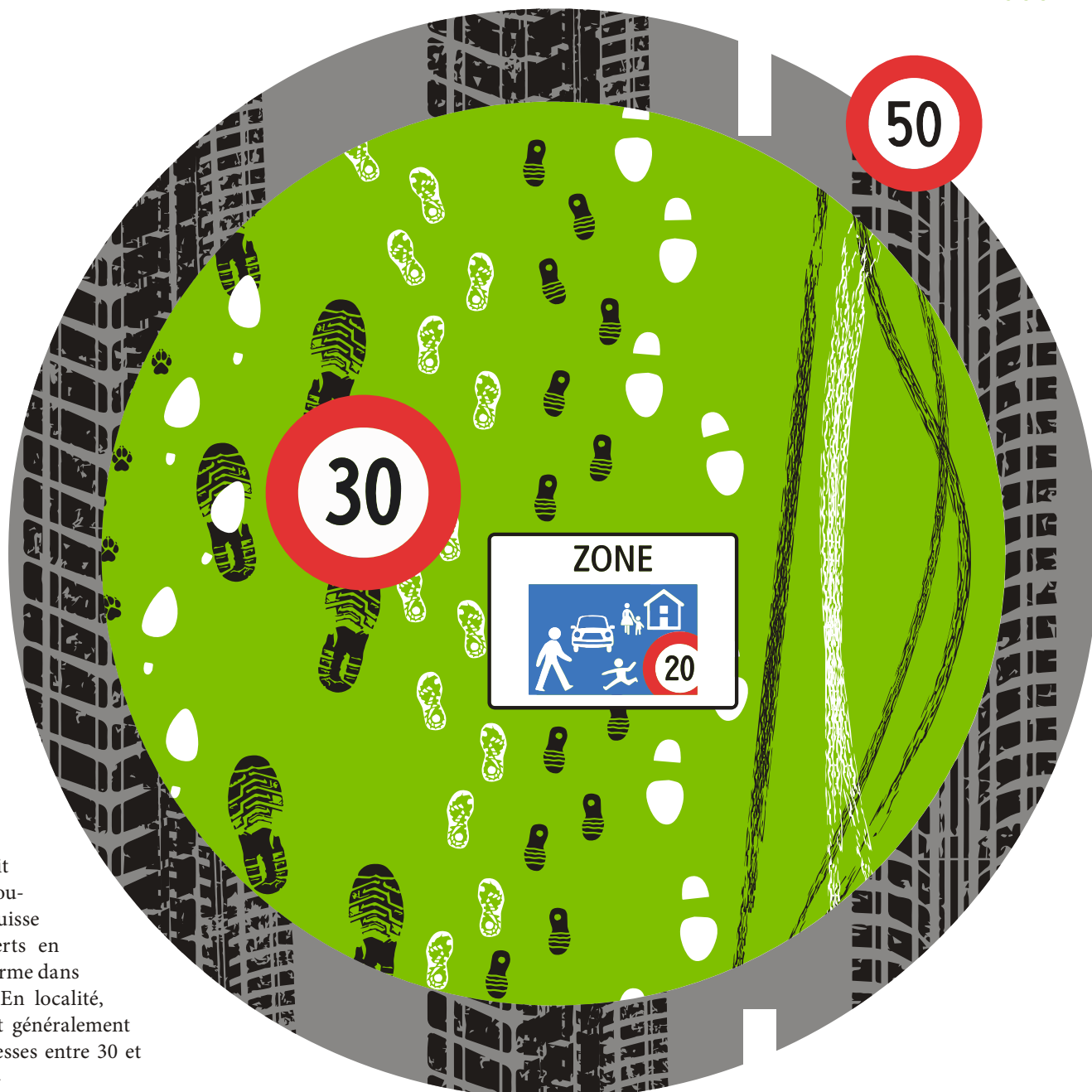
Néanmoins, dans les débats de spécialistes, la limitation générale de vitesse

à 50 kilomètres à l'heure est de plus en plus remise en question. Dans le cadre de la dernière consultation sur le droit de la circulation routière, l'ATE a demandé la suppression de ces obstacles. L'ATE estime que le 30 kilomètres à l'heure – avec zones de rencontre intégrées – doit devenir la règle et le 50 kilomètres à l'heure une exception motivée. ■

Michael Rytz est responsable de projets de sécurité routière à l'ATE. Il fait partie des heureux 40% de la population vivant dans une zone 30 et souhaite que toutes et tous puissent bénéficier de ce privilège.



Plus d'informations sur [www.zone30.ch](http://www.zone30.ch)





Vastes zones de rencontre conviviales à Berne, dans le quartier d'Obstberg.



En ville de Paris, les zones 30 fleurissent.

# Éloge de la lenteur

Par Daniela Sanchez Ruchti,  
Mauro Schmid et Nelly Jaggi

De plus en plus de villes et de communes aménagent des zones 30 sur leurs routes. En Suisse et au-delà, les exemples montrent que les raisons varient et que ces limitations de vitesse sont possibles sur l'ensemble de leur territoire.

**Ambitieuse: Fribourg**  
La ville de Fribourg est déterminée à restreindre le bruit routier et rendre ses routes plus sûres. Depuis 2011, elle a adopté différentes mesures pour assainir ces routes afin de garantir une qualité de vie plus agréable à ses habitant·es, par exemple avec les revêtements phono absorbants. Désormais, elle prévoit d'abaisser à 30 kilomètres à l'heure plus de 75% de son réseau routier – de jour comme de nuit. Une mesure peu coûteuse, simple et efficace qui sera implémentée dès cet été et qui permettra une diminution du bruit de 2 et 4,5 décibels.

**Proche de sa population: Berne**  
Fini la jungle des panneaux de signalisation: la ville de Berne aménage des petites zones de rencontre et des plus grandes limitées à 20 kilomètres à l'heure. La première a été aménagée en 2016 dans le

quartier de Burgfeld au nord-est de la ville. Berne a fait des aménagements d'envergure et coûteux mais a aussi opté pour des variantes moins onéreuses avec marquage au sol et signalisation. Ces mesures, qui horripilèrent certains milieux il y a dix ans, sont aujourd'hui soutenues par les commerces locaux comme dans le quartier d'Obstberg. Pour l'aménagement des zones de rencontre, la ville de Berne compte sur la mobilisation de la base: l'initiative doit émaner directement de la population ou des organisations de quartier.

**Surprenante: Paris**  
L'Hexagone n'est pas à la traîne sur l'aménagement de zones 30. Adopté en 2002 et inspiré par le travail du Bureau de prévention des accidents suisse, le concept «Ville 30» définit la limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure comme

étant la norme. De plus en plus de villes et d'agglomérations adhèrent à ce changement. À Paris, 45% des axes ont ainsi été pacifiés depuis 2017.

**Silencieuse: Iéna**  
En 2009, la ville allemande d'Iéna a décidé de limiter la vitesse à 30 kilomètres à l'heure sur plusieurs grands axes pendant la nuit. Le but était de lutter contre les fortes émissions de bruit. Le tribunal administratif de Thuringe a relevé la limitation car il s'agissait de routes fédérales qui ne relevaient pas de la compétence de la ville. La ville d'Iéna a argumenté auprès de l'autorité administrative de la région que la limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure était la seule mesure permettant d'atteindre les objectifs en matière de protection contre le bruit de manière raisonnable. Cet argument s'appuyait sur les mesures de l'université lo-



Le 30 kilomètres à l'heure assure des nuits calmes à Lausanne.

cale prouvant que le projet permettait de réduire significativement le bruit. En 2014, la ville a gagné et a pu réintroduire cette limitation pendant la nuit.

### Cohérente: Bilbao

Plus de tranquillité, de durabilité et de sécurité: c'est l'objectif de la campagne «30-30» menée dans la municipalité de Bilbao, en Espagne. En 2020, elle devient ainsi la première ville de plus de 300 000 habitant·es à limiter la majorité de ses rues à 30 kilomètres à l'heure. La ville basque avait déjà entamé sa croisade contre la limitation à 50 kilomètres à l'heure en 2018. Elle avait alors réduit la vitesse de plus de 80% de ses rues.

### Amie des piéton·nes: Helsinki

En 2019, la capitale finlandaise n'a recensé aucun décès de piéton·ne dû au trafic. Helsinki mène depuis quelques années un programme qui vise à sécuriser le trafic en ville. Cela passe par une réduction massive des limitations de vitesse. Depuis quelques années la ville a majoritairement aménagé ses routes en zones 30 alors que seuls quelques axes principaux restent limités à 50 kilomètres à l'heure. Helsinki démontre ainsi qu'une réduction des limitations de vitesse contribue drastiquement à la sécurité routière, notamment pour la mobilité piétonne.

### Nocturne: Lausanne

En 2017, un projet pilote de limitation de la vitesse a été mis en place en ville de Lausanne: de 22h à 6h, les principaux axes de la ville sont limités à 30 kilomètres à l'heure. C'est une première en Suisse et le projet a été définitivement implémenté en 2019. Et dans la capitale vaudoise, la lutte contre le bruit ne se limite pas uniquement à une limitation nocturne. Depuis 1993, la ville a instauré plus de 40 zones 30. Le réaménagement se poursuit dès ce printemps avec la limitation de l'avenue de Montoie, axe de transit important de la ville. Ce changement est accompagné d'autres aménagements urbains tels que des places de stationnement pour les vélos sur cette avenue.

### Moderne: Maisprach

Dans la commune de Maisprach, dans la campagne bâloise, la vitesse était limitée à 40 kilomètres à l'heure dans toute la commune depuis de nombreuses années, ce qui n'était plus conforme. La limitation doit en effet être fixée soit à 30 soit à 50. Le canton de Bâle-Campagne a appelé la commune à adapter sa signalisation. Sur la base d'une expertise du trafic, le Conseil municipal a demandé une limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure sur tout le territoire. La demande a été acceptée lors de l'Assemblée communale avec le crédit

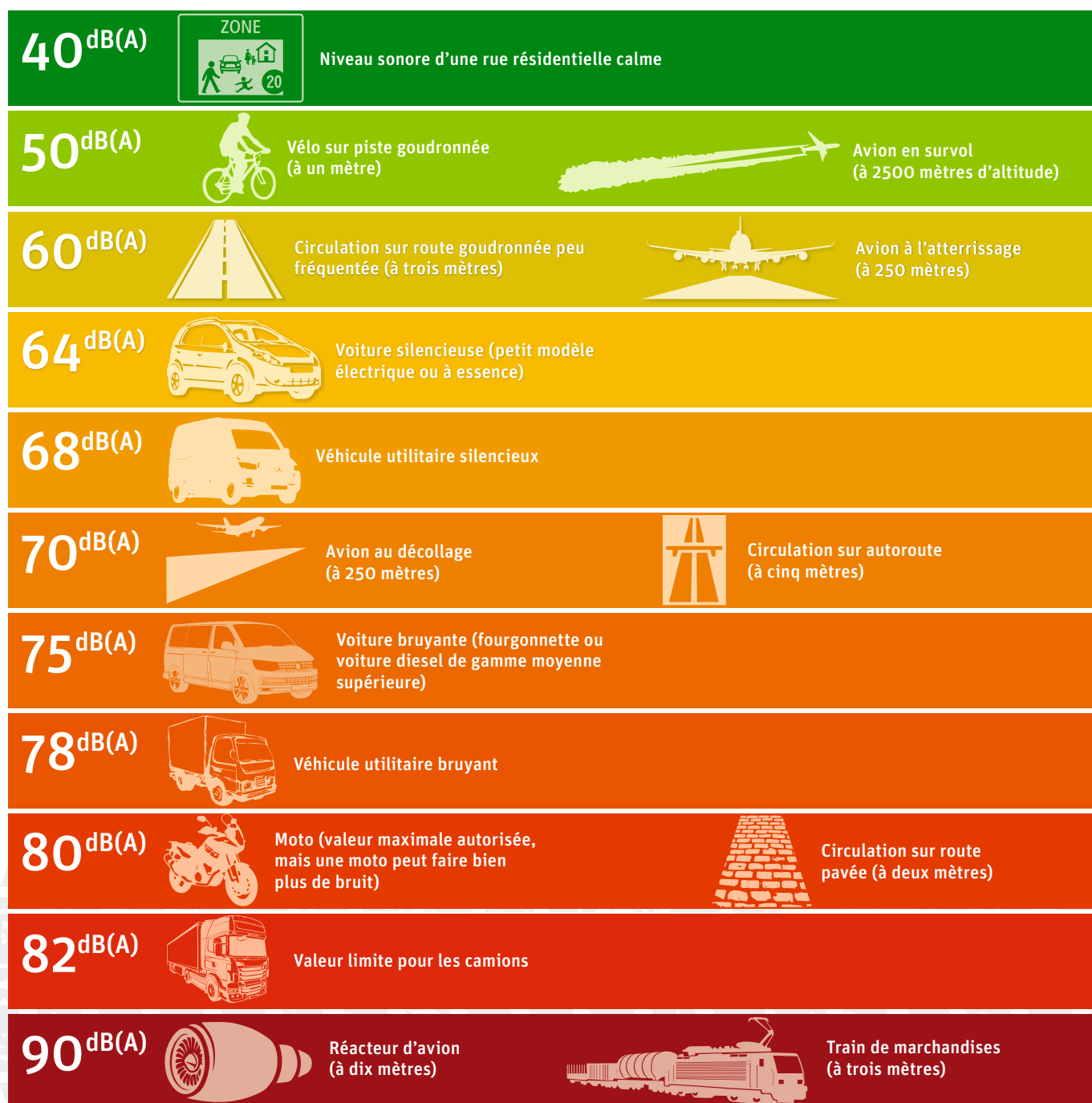
correspondant. Les arguments invoqués ont été la sécurité, le manque de trottoir et de visibilité par endroits. Mais rien n'est définitif car un référendum a été lancé contre le crédit et la population doit à nouveau se prononcer.

Daniela Sanchez Ruchti et Mauro Schmid ont rédigé cet article avec Nelly Jaggi, responsable de la rédaction, en guise de dernière contribution avant la fin de leur stage à l'ATE.

**30 KM/H – POUR LA MOBILITÉ PIÉTONNE ET CYCLISTE:**  
Les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo sont plus en sécurité sur la route – subjectivement et objectivement.

# C'est quoi ce bruit?

Tous les bruits de véhicule ne se ressemblent pas. À vitesse élevée, les pneus font une grande différence et ceux des tout-terrains sont plus larges, donc plus bruyants. La conduite influe sur le niveau sonore, et même un vélo mal entretenu agresse les oreilles. Voici une échelle du bruit.



# Un antidote aux maux des villes

Par Camille Marion

Les rues bruyantes des centres urbains dégradent la qualité de vie de leurs habitant·es. Contre les problèmes de santé provoqués par le bruit et les inégalités sociales qui en découlent, la généralisation des zones 30 est la meilleure solution.

C'est sur le ton du défi qu'un collectif de médecins vaudois·es a lancé un appel au printemps dernier: «Généraliser la limite du 30 kilomètres à l'heure dans les rues, cela contribuerait à améliorer notre santé, notre capacité pulmonaire et notre sommeil. Chiche?» Le corps médical s'inquiétait du retour du bruit de la circulation et de son impact sur la santé. Le problème n'est pas nouveau mais le semi-confinement a souligné à quel point une diminution des nuisances sonores améliore la qualité de vie.

En Suisse, la Confédération estime qu'un million de personnes subissent pendant la journée ou la nuit un bruit issu du trafic routier supérieur aux normes légales. Plus de 90% d'entre elles habitent dans les centres urbains. La route est nettement responsable de ces nuisances, bien plus que l'avion et le train.

## Le bruit tue

Les personnes régulièrement exposées au bruit du trafic routier durant la journée souffrent de troubles de la concentration, de problèmes de mémoire et, de manière générale, d'une baisse des performances. Cela impacte également les enfants. La nuit, les nuisances troublent le sommeil avec des conséquences telles que l'insomnie, la fatigue, la somnolence, le stress ou l'irritabilité, auxquelles peuvent s'ajouter des problèmes cardiaques, de l'hypertension ou du diabète. En Suisse, on estime à environ 500 le nombre de décès prématurés dus au bruit chaque année.

Si le cerveau s'habitue au bruit, ce n'est pas le cas du système cardiovasculaire: même pendant le sommeil, il réagit aux stimulations que provoque le bruit. Dans les centres urbains, la circulation

routière saccadée provoque des pics de décibels qui engendrent des montées de la tension artérielle. Répétées toutes les nuits, ces stimulations ont un impact considérable sur la santé des personnes vivant dans des logements exposés. Les répercussions aiguës et à court terme d'une nuisance sonore provoquent ainsi des problèmes de santé à long terme.

## Le silence a un prix

Les personnes affectées par le bruit de la circulation routière résident en très grande majorité dans les centres urbains. Les mesures de l'Office fédéral de l'environnement

mesure la plus efficace et la moins onéreuse reste la limitation de la vitesse de circulation.

Une généralisation de la limitation à 30 kilomètre à l'heure au lieu de 50 permet de diminuer considérablement les nuisances sonores. L'Office fédéral de l'environnement précise par ailleurs que la réduction de la gêne ressentie est plus grande que la réduction effective du bruit. En effet, la fluidité du trafic ainsi améliorée permet d'éliminer les pics sonores incommodes provoqués par les démarrages de véhicules. En inversant la tendance et en déclarant la limitation à 30 kilomètres à

**Les personnes régulièrement exposées au bruit du trafic routier durant la journée souffrent de troubles de la concentration.**

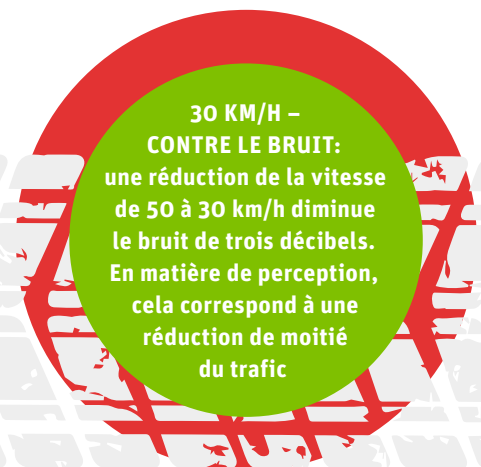
nement offrent une cartographie détaillée des nuisances sonores en Suisse et définissent ainsi les quartiers les plus affectés. Les résultats traduisent des enjeux sociaux; les quartiers plus préservés des nuisances sonores sont aussi les plus aisés.

Le bruit affecte la qualité de vie et renforce les inégalités sociales. Les logements situés dans les quartiers les plus calmes gagnent en valeur immobilière et les loyers augmentent. À l'inverse, les loyers les plus abordables vont de pair avec les désagréments d'un quartier bruyant.

## Réduire la vitesse

Les solutions pour lutter contre les nuisances sonores s'attaquent souvent à la source du problème. Cela passe par exemple par des routes avec revêtement phono-absorbant ou des voitures (électriques) toujours plus discrètes. Mais la

l'heure comme étant la norme, on diminue à la fois les nuisances sonores et, par conséquent, les inégalités sociales. ■



# La décélération de la Suisse

Par Urs Geiser

La sécurité routière est l'un des thèmes phares de l'ATE depuis toujours. Son travail acharné n'a pas uniquement permis d'instaurer des zones 30 et des zones de rencontre, il a aussi entraîné une évolution des valeurs. L'ATE n'entend pas en rester là.



© Archives sociales suisses

Projet pionnier de l'ATE, l'initiative «Rue pour tous» demande le 30 km/h dans les localités.

**L**e bon vieux temps? Tu parles! En 1971, le massacre sur les routes de Suisse est à son apogée: 1773 morts. Puis, de timides limitations de vitesse sont introduites (100 kilomètres à l'heure en dehors des localités et 130 sur les autoroutes).

Et lorsque l'ATE entre en scène en 1979, la modération du trafic se résume à quelques «rues de quartier résidentiel» où la vitesse est limitée à 20 kilomètres à l'heure et où les enfants peuvent jouer sans danger. Créer une telle oasis de sécurité relevait de la course d'obstacles administrative jusqu'à l'Office fédéral de la police de l'époque. Les voitures et camions continuaient de traverser villes et villages à 60 kilomètres à l'heure.

En 1980, le Conseil fédéral se risque toutefois à introduire le 50 kilomètres à l'heure à l'essai dans les localités.

Constatant que le projet est combattu par des «pinailleries» juridiques, le publiciste Hans Pestalozzi voit rouge. Dans le Magazine ATE, il dénonce «l'œuvre de gens dont la mentalité est tout bonnement criminelle». En considération de la centaine d'enfants tués chaque année, vouloir torpiller le 50 kilomètres à l'heure équivaut à «une incitation au meurtre».

Même si le ton de l'ATE a parfois pu paraître polémique, son pragmatisme l'a toujours guidée dans l'exploration de ce que permet le cadre juridique pour dompter le trafic. Grâce à ses expert-es en transports comme Urs Michel, cofondateur, l'ATE est devenue un centre de compétences, éditrice de guides, de manuels, de modèles de lettres et d'interventions politiques, organisatrice de campagnes de sensibilisation et d'information. En 1984, elle crée un office de conseil en matière de modération du trafic routier. Depuis lors, le 50 kilomètres à l'heure s'est définitivement établi.

## Coups de frein et d'accélérateur

Alors que des villes comme Hambourg pratiquaient depuis longtemps le 30 kilomètres à l'heure, un timide essai est tenté à Lucerne en 1987. D'emblée, le TCS annonce son opposition de principe. Que cela ait eu une influence ou non, toujours est-il que les directives de mise en œuvre concoctées par le département du Conseiller fédéral Kurt Furgler semblaient être destinées à décourager les communes à se lancer dans ces réalisations. Grâce à l'intervention de l'ATE et de ses alliées, le cours des choses a pu être corrigé.

À l'été 1991, l'ATE recense 31 zones 30 (et 78 en projet). En 1994, leur nombre

passé à 142, puis à 183 dans 82 communes en avril 1995. La progression se poursuit ensuite à une faible cadence, mais sans sérieux revers. Au terme de deux grandes campagnes d'une année chacune, l'ATE propose de faire un grand bond en avant: elle lance en 1997 l'initiative «Rue pour tous», qui devait faire du 30 kilomètres à l'heure la règle et du 50 l'exception.

Le fruit semble mûr. En 1999, la ville de Zurich décide de transformer en zones 30 les 80 quartiers d'habitation dé-



**30 KM/H –  
POUR LA QUALITÉ  
DE VIE:  
Dans les zones  
résidentielles, le long  
des routes fréquentées  
comme dans  
les villages.**



Vers 1980, une rue d'habitation  
comme oasis alors que  
la voiture règne en ville.

pourvus de modération de trafic. L'ATE s'en félicite, tout en rappelant de ne pas oublier pour autant les axes principaux, sources d'accidents. C'est là, surtout, que la population est touchée par les gaz d'échappement, le bruit du trafic et les excès de vitesse, relève le cosecrétaire de la section de Zurich, Markus Knauss. Une décennie plus tard, sa section remonte au créneau pour que la ville fasse la part belle au 30 kilomètres à l'heure à titre de mesure de lutte contre la pollution sonore (davantage à ce propos en page 27).

Dans l'intervalle, l'ATE doit digérer une défaite amère: seuls 20,3% du corps électoral disent oui le 4 mars 2001 à l'initiative «Rues pour tous».

### Berthoud, laboratoire d'essai

Le 3 décembre 2016, l'ambiance est nettement meilleure dans le quartier de la gare de Berthoud (BE) à l'occasion de

À Kôniz, la rue principale est limitée à 30 km/h depuis 2005.



la célébration du 20<sup>e</sup> anniversaire de la création de la zone 20. Fonctionnaires à la retraite, personnages politiques, commerçant-es et responsables de l'ATE se félicitent du succès de leur expérience courageuse lancée dans le cadre du projet «Berthoud, ville modèle de la mobilité douce», et ce malgré une forte résistance. Il s'est concrétisé par une «zone de flânerie avec priorité aux piéton-nés». En 2002, elle prend officiellement le nom de zone de rencontre, succédant ainsi à la «rue de quartier résidentiel», tout en transformant radicalement l'espace public de maints centres-villes, places de gare, quartiers résidentiels et abords de collèges. Elle a même essaimé en Belgique, en France et en Autriche. Selon Mobilité Piétonne, près de 500 zones de rencontre ont été créées depuis lors – principalement à Bâle, Zurich et Berne.

Ces visionnaires de l'époque «avaient su anticiper l'esprit du temps», résume un des protagonistes de la zone de flânerie et ancien responsable Politique des transports de l'ATE, Hans Kaspar Schiesser, dans une interview au Magazine ATE (no 5/2016). La remarque s'applique aussi à «Rue pour tous»: «Nos exigences d'alors deviendront la norme dans une dizaine d'années.»

### Un développement sans précédent

Le Conseil fédéral et le Parlement avaient neutralisé l'initiative de l'ATE en lui opposant un contre-projet. Celui-ci aura grandement facilité la création de zones à vitesse limitée. Associations de quartier et autorités locales ont su faire usage de la marge de manœuvre offerte, et, très vite, le 30 kilomètres à l'heure dans les quartiers d'habitation est devenu la norme. Selon une évaluation du bpa de 2008 – la Confédération ne tient pas de statistiques –, la Suisse comptait plus de 2000 zones 30 fin 2006. En 2018, le quotidien Blick chiffrait l'évolution depuis 2006 dans quelques cantons: à Berne, leur nombre est passé de 137 à 493. À Fribourg, il a triplé, passant de 56 à 172.

Depuis le milieu des années 90, l'ATE se focalise également sur l'atténuation du trafic sur les routes de transit et les axes principaux. En 2010, on enregistre une

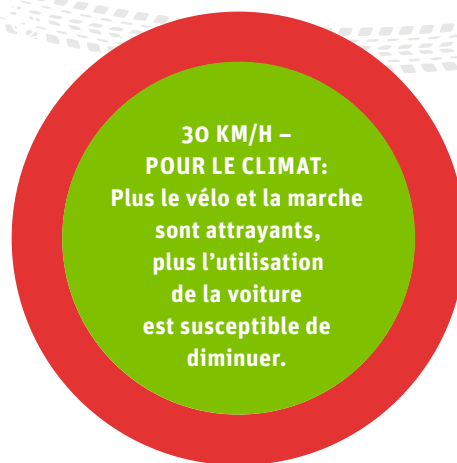
avancée spectaculaire: la commune de Münsingen (BE) reçoit le feu vert du Tribunal fédéral pour l'instauration du 30 kilomètres à l'heure sur un tronçon surchargé de l'axe de transit. Sans surprise, le TCS fait recours contre cette décision. Il se retrouvera tout aussi bredouille dans un autre recours grotesque, également poursuivi jusqu'au Tribunal fédéral, contre le 30 kilomètres à l'heure dans le village de Sumvitg (GR). Quant à l'arrêt innovateur du Tribunal fédéral instituant le 30 kilomètres à l'heure à titre de mesure de lutte contre le bruit dans le cas de la Sevogelstrasse à Bâle, il est à mettre sur le compte de l'ACS – bien malgré lui!

Tout baigne, peut-on penser. Cependant, près des deux tiers des accidents avec blessures graves ou décès se produisent dans les localités (voir en pages 18 et 19). Le fait que le bpa et l'ATE embouchent les mêmes trompettes est révélateur. La «vision zéro» restera une vision, mais elle doit subsister. ■

Urs Geiser est rédacteur des pages régionales. En 2013, alors membre du parlement de Berthoud, il a contribué à empêcher à l'UDC d'interdire le 30 km/h sur les routes principales.



© Thomas Cunz





Camille Lepetit habite à Neuchâtel et s'y promène volontiers dans la plus ancienne zone piétonne de Suisse.

# Pour des villes apaisées et sociales

L'espace public mérite d'être repensé et l'emprise de la voiture réduite. Le groupe Jeune ATE plébiscite une généralisation des zones 20 et zones 30 – pour que les rues redeviennent sociales et conviviales.

Par Camille Lepetit

Je me souviens de ces longues journées d'été passées dans mon quartier. On jouait sur la route au hockey, au foot ou à cache-cache jusqu'à la tombée de la nuit. Nous ragnions sur la rue, dont nous connaissions chacune des cachettes. Les rares fois où une voiture passait lentement, nous enlevions rapidement les

danger en déambulant dans mon quartier: je pouvais garder la fenêtre ouverte de jour comme de nuit sans avoir à subir de stress lié au bruit routier, et même les as de l'accélérateur ne pouvaient venir composer leur tintamarre si subtil. Avec du recul, je me rends compte à quel point je vivais dans une bulle privilégiée.

## Retrouver la convivialité

En grandissant, notre rapport à la rue évolue. De terrain de jeu, cette dernière devient lieu de transit, mais pas seulement. Dans les quartiers résidentiels comme au centre-ville, la rue a toujours été un lieu social et doit le rester. Bien que motivée par d'autres raisons, la multiplication des zones limitées à 30 voire 20 kilomètres à l'heure ces dernières années rend les rues plus accueillantes. De plus, avec la crise sanitaire, plusieurs axes routiers ont été fermés pendant l'été avec des résultats extrêmement enthousiasmants. Les lieux de rencontres tels que les restaurants et bars ont ainsi pu s'offrir un agrandissement de leurs terrasses bienvenu. Le virus a servi de déclencheur pour des initiatives positives qui ne manqueront pas d'être reconduites ces prochaines années.

Une réappropriation de l'espace public est nécessaire et possible. La limitation du trafic à 30 ou 20 kilomètres à l'heure profiterait grandement à chacun et chacune. Qui dit moins de pollution et de bruit dit également plus de sécurité et de convivialité. La réduction de la vitesse permet une amélioration qualitative et quantitative des interactions sociales,

que ce soit entre les passant-es ou entre les différentes formes de mobilité.

## Une limitation nécessaire

La situation actuelle est favorable à un abaissement généralisé de la vitesse, même si de gros efforts doivent encore être entrepris auprès de la population et des autorités pour démontrer le bien-fondé de cette mesure. Le groupe Jeune ATE plébiscite un changement de paradigme et une généralisation des zones apaisées, que ce soit à 30 ou, mieux encore, à 20 kilomètres à l'heure. Pour les enfants, pour les ainé-es et pour l'ensemble de la population, pour la qualité de l'air et pour l'environnement, il est temps de ralentir les routes, redéfinir le partage de l'espace et se réapproprier les rues.

Camille Lepetit est un ancien stagiaire à l'ATE Suisse. Il va commencer à travailler dans un bureau de mobilité et rêve de villes axées sur le confort des usager-ères de la mobilité douce.

## Une réappropriation de l'espace public est nécessaire et possible.

pulls qui faisaient office de buts, échangeons un sourire avec la personne au volant, et reprenons notre partie.

Mon enfance aurait été toute autre si ma rue n'était pas limitée à 30 kilomètres à l'heure. Je ne me suis jamais senti en

30 KM/H –  
CONTRE LES  
EMBOUEILLAGES:  
en agglomération,  
la capacité optimale de  
la circulation se situe  
à une vitesse de  
30 à 35 km/h.

**ATE**  
actif!

## Engagez-vous!

L'ATE cherche des personnes motivées

qui posent des ques-

tions critiques et travaillent à des solutions créatives. C'est l'objectif du groupe «Jeune ATE». Envie d'y participer? Annoncez-vous auprès d'Anina Schweighauser:

anina.schweighauser@ate.ch

# Mobilisation contre le bruit

Par Markus Knauss et Gabi Petri

Près d'un cinquième de la population du canton de Zurich est gravement exposé à la nocivité du bruit du trafic routier. Bien qu'elles y soient tenues, les autorités peinent à protéger la population depuis des décennies.

Plus de 300 000 personnes, dont 140 000 dans la seule ville de Zurich, sont gravement exposées à la nocivité du bruit de la circulation routière. L'ATE Zurich s'investit depuis près de dix ans pour que la population concernée bénéficie enfin de la protection à laquelle elle a droit.

Les autorités ont certes enfin pris conscience de l'importance de la protection contre le bruit de la route. Mais trop souvent, elles se contentent de pseudo-mesures, telles que la pose de fenêtres isolantes. En soi, la pollution sonore ne diminue pas et les fenêtres antibruit ne font explicitement pas partie de l'arsenal de réduction du bruit. Qui plus est, ces coûts sont à la charge des habitant-es – une grave entorse au principe de responsabilité («qui pollue paie») inscrit dans la loi sur la protection de l'environnement.

## L'optimisme est de mise

Il est du devoir de l'ATE Zurich d'exiger par voie judiciaire que les autorités se plient au droit de la population à une réduction concrète du bruit du trafic routier, maintes fois confirmé par le Tribunal fédéral. Les deux principaux instruments de lutte sont la limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure et les revêtements routiers phono-absorbants. Ces dix dernières années, l'ATE Zurich a fait opposition à 30 reprises.

Récemment, des groupements de riverain-es se sont activement mobilisés. Bien que la situation juridique soit limpide, il faut compter deux à trois ans avant un jugement en première instance. Mais comme l'ATE Zurich a très

tôt et systématiquement exigé une réelle réduction du bruit, notamment le long des axes à forte densité de population, des milliers de personnes bénéficient aujourd'hui déjà d'améliorations réelles. De plus, le 30 kilomètres à l'heure accroît encore la sécurité routière. Plusieurs cas sont encore pendants mais l'optimisme

reste de mise, sachant que les autorités n'ont guère d'autre choix que d'améliorer la protection de la population contre le bruit du trafic routier. ■

Markus Knauss et Gabi Petri dirigent l'ATE Zurich depuis de nombreuses années.

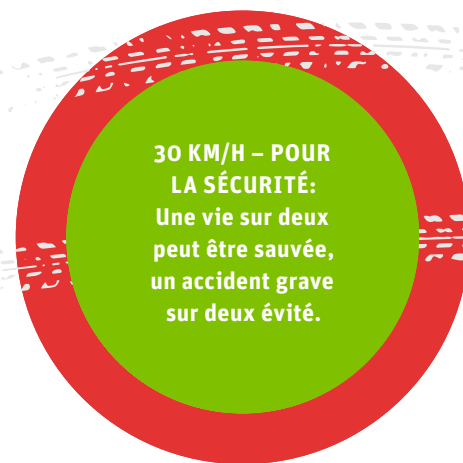


Alors que le canton envisage une onéreuse route de contournement des villages d'Ottenbach et d'Obfelden, il ne prévoit toujours pas de lutter contre le bruit dans le centre des localités par des limitations à 30 kilomètres à l'heure. L'ATE Zurich a fait opposition à ce projet.

## À Genève aussi

Les nuisances sonores du trafic routier occupent l'ATE Genève depuis de nombreuses années. Affligée de constater le nombre de routes trop bruyantes, notamment au centre de Genève, la section a saisi la Cour des comptes en juillet 2019. «L'assainissement du bruit routier est une question de santé publique et cette passivité n'est pas acceptable», explique Alice Genoud, coordinatrice à l'ATE Genève.

L'objectif de cette dénonciation était de pousser le canton et les communes à débloquer des moyens pour réaliser les assainissements nécessaires. L'occasion pour l'ATE Genève de rappeler les mesures efficaces et peu coûteuses pour lutter contre le bruit, telles que la limitation de la vitesse du trafic. L'engagement de la section a payé puisque la Cour des comptes vient d'examiner sa demande. L'ATE Genève analyse son rapport et proposera des pistes de réflexions et des actions concrètes pour la qualité de vie des Genevois-es.



## Séjours «durabilité» à Interlaken



Passez un séjour reposant dans l'auberge pour globe-trotters Villa Sonnenhof à Interlaken! L'hébergement comprend le petit déjeuner, l'utilisation de la cuisine des hôtes, le wifi gratuit, l'entrée à la piscine couverte publique et les transports locaux gratuits. À cela s'ajoutent la taxe de séjour, la TVA et 100% de compensation CO<sub>2</sub> par myclimate.org. En outre, la Villa Sonnenhof est équipée d'une installation photovoltaïque et d'une station de recharge pour voitures électriques. Les plus rapides peuvent profiter du «Winterlaken Hit», disponible jusqu'au 18 avril 2021: à partir de deux nuits, la Winterlaken Card est disponible pour Fr. 35.- par jour (enfants: Fr. 20.-) pour le ski, la luge ou la randonnée dans la région de la Jungfrau (Grindelwald-Wengen-Mürren) et avec 20% de réduction sur la location de skis ou de luge.

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

33% de rabais sur votre séjour. Par exemple: 2 nuitées dans une chambre famille avec douche/WC à partir de Fr. 215.- au lieu de Fr. 322.- (tarif saisonnier).

**Commander:** sur [www.villa.ch](http://www.villa.ch) avec le code-rabais vcs21.

## Vins bio de qualité

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



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

carton promotionnel de 6 bouteilles de vin rouge bio (2 de chaque sorte) au prix de Fr. 98.- (au lieu de Fr. 128.-) et envoi gratuit.

**Commander:** avec la carte réponse du 2<sup>e</sup> rabat ou sur [www.amiata.ch/vcs](http://www.amiata.ch/vcs). Offre valable jusqu'au 31 mai 2021 ou jusqu'à épuisement des stocks.

## Assortiment de graines «jardinage urbain»



Huit sachets de graines pour toute la saison! Pas besoin d'avoir la main verte: ces variétés se sentiront à l'aise aussi bien dans un potager que dans des bacs surélevés ou des pots de balcon. Les semences biologiques produites par la famille Zollinger, en Valais, sont bien adaptées au climat suisse. L'assortiment contient des graines de radis, salade à tondre, roquette, carotte précoce, concombre, basilic, mélange de fleurs «nectar pour abeilles» et tournesol.

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

prix spécial de Fr. 31.-, livraison comprise, avec guide de jardinage gratuit. Offre valable jusqu'au 31 mars 2021, dans la limite des stocks.

**Commander:**

par courriel à [info@zollinger.bio](mailto:info@zollinger.bio), en indiquant «assortiment de semences ATE».

## Un compagnon par vents et marées

Tout ce dont vous avez besoin pour le travail trouvera place dans ce sac – que votre « journée au bureau » se déroule dans un champ, un café ou une vieille fabrique à l'autre bout de la ville. Le Commuter Daypack City d'Ortlieb est un sac à dos de ville imperméable en tissu nylon sans PVC, résistant et léger. Grâce à sa fermeture par enroulement, le compartiment principal et le rangement rembourré pour l'ordinateur portable offrent un abri sûr par tous les temps à vos appareils et documents. En outre, le dos du sac capitonné et les bretelles réglables assurent un confort optimal. Le Commuter Daypack City, fait en Allemagne, est le compagnon de route idéal.

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

le Commuter Daypack City de 21 litres est disponible dans les teintes black, mustard et petrol et le modèle 27 litres en black et dark chili au prix de Fr. 159.- (au lieu de Fr. 189.-), via le code-rabais mag0121. Offre valable jusqu'au 21 mars 2021.

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



## Wildsocks – des chaussettes durables



La philosophie d'entreprise des fabricants de Wildsocks se fonde sur le développement durable de toute la chaîne de fabrication. Ainsi, la marque bernoise s'engage pour un processus de production écologique à tous les niveaux, afin de protéger la santé de toutes les personnes impliquées dans la chaîne textile: des ouvrier-ères du coton jusqu'aux utilisateur-rices. La production répond aux directives Detox de Greenpeace, dans le but d'offrir un produit de qualité, exempt de substances nocives. Alors que le concept et le design sont d'origine suisse, la production s'effectue en Italie du Nord voisine, à partir de coton bio certifié GOTS®. Qu'elles soient bigarrées, unies ou décorées de motifs, ces chaussettes pour dames et pour hommes, composées à 80% de coton bio, sont agréables à porter tout en donnant bonne conscience.

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

en indiquant le code rabais mag0121, les modèles illustrés ici sont vendus au prix de Fr. 13.40 (au lieu de Fr. 16.80) dans les tailles 37-40 et 41-44. L'offre est valable jusqu'au 21 mars 2021 et jusqu'à épuisement des stocks.

#### Commander:

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

## Assortiment de cosmétiques «ZiZAN!A Biobotanica»

La récolte de semences permet de fabriquer de nombreux produits dérivés de végétaux, par exemple des cosmétiques naturels. La nouvelle gamme a une texture agréable et des formules simples, sans «chimie». La production et l'emballage répondent à des objectifs de durabilité et de qualité.

#### Contenu:

- Shampoing solide «Hydraboost Hair Revival» au lin bleu (propriétés fortifiantes, mousse abondante, très doux pour les cheveux).
- Shampoing solide au format de voyage avec boîte en fer-blanc.
- Crème douce pour les mains «Happy Hands» dans un tube en bois recyclé, texture agréable et hydratante. Au lin bleu, au bleu et à la lavande
- Mélange de tisanes aux herbes biologiques apaisantes.

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

prix spécial de Fr. 45.-, livraison comprise. Offre valable jusqu'au 31 mars 2021, dans la limite des stocks.

#### Commander:

par courriel à [info@zollinger.bio](mailto:info@zollinger.bio), en indiquant «assortiment de cosmétiques ATE».





## Fribourg

Quiconque utilise la petite reine pour se déplacer dans la capitale cantonale sait qu'il y a encore loin de la coupe aux lèvres. Certes, d'énormes progrès ont été réalisés et les effets du confinement ont profité à la sécurité de tous et toutes. Mais le travail encore à faire est énorme.

Une piste cyclable durable sur la bordure droite du boulevard de Pérolles est un exemple de ce qui sera un énorme progrès. Mais il faudra le compléter par d'autres réalisations de mobilité douce pour désengorger les axes

## En vélo à Fribourg, transformer l'essai

**Il ne suffit pas de féliciter la Ville de Fribourg d'avoir pris le virage de la mobilité douce. Il ne suffit pas non plus d'avoir hâte de découvrir les nouvelles réalisations qui vont permettre de mener Fribourg vers la mobilité du futur.**

routiers de la ville, par exemple la route du Jura. La petite reine doit pouvoir circuler en harmonie avec les autres moyens de transport – publics ou personnels – ainsi qu'avec les piétonnes et les piétons, de sorte que tout le monde puisse aller et venir avec et selon le moyen dont il a envie.

Pour y arriver, il faut maintenant donner au conseiller communal Pierre-Olivier Nobs, à la manœuvre pour la mobilité

douce, du temps pour ses projets futurs. Il doit pouvoir transformer l'essai. Il veut et peut y arriver; ces cinq dernières années, il a montré à la population qu'il pouvait, avec ses équipes, révolutionner la mobilité douce à Fribourg. Toutes opinions politiques confondues, on lui reconnaît une ténacité certaine dans la réalisation de ses projets. En la matière, il est l'un des rares politiciens qui fait ce qu'il a pro-



L'ATE Fribourg soutient la candidature de Pierre-Olivier Nobs aux élections communales de ce printemps et compte sur son engagement pour la mobilité de demain.

mis. C'est pourquoi le comité de l'ATE section Fribourg a décidé de soutenir sa candidature aux prochaines élections communales de ce printemps – tant il est vrai qu'il faut lui redonner cinq ans pour terminer le travail!

Paul Coudret  
Président, ATE Fribourg



## Neuchâtel



La limitation de la vitesse sur la Grand'Rue de Peseux sera pérennisée.

La commune de Peseux se trouve entre Neuchâtel et Corcelles-Cormondrèche (à noter que ces trois communes ainsi que Valangin ont fusionné au 1<sup>er</sup> janvier 2021). Depuis juin 2020, les rues du Tombet et de Fornachon, jusque-là utilisées par les automobilistes comme alternative à la traversée du centre

## Hâte-toi lentement

**Dans les zones urbaines du canton de Neuchâtel, les mesures visant à limiter la vitesse du trafic s'imposent enfin. Un changement de paradigme émerge: plus de mobilité douce et moins d'infrastructures routières. Exemple à Peseux.**

de Peseux, ont été converties en zones 30. Depuis septembre, la vitesse est également limitée à 30 kilomètres à l'heure dans la Grand'Rue.

Ces mesures esquissées dans le plan d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération sont les premières d'un vaste réaménagement de la commune (mobilité, eau, électricité, distribution de gaz et téléseu). La demande de crédit-cadre portait sur un montant de 17 millions de francs. Le canton de Neuchâtel constitué en agglomération peut prétendre à d'importants subventions de la Confédération

(40% des investissements infrastructurels). Une manne financière qui est, entre autres, conditionnée à l'exécution rapide de travaux d'aménagement du territoire.

### Une situation emblématique

Les problèmes de trafic rencontrés dans le vieux bourg de Peseux résultent de décennies de décisions non concertées au niveau régional. Le trafic journalier de transit y est très important (18 000-19 000 véhicules sur la Grand'Rue ainsi qu'environ 8 500 véhicules sur les rues du Tombet et de Fornachon). Résultats:

manque de sécurité pour les personnes circulant à vélo et pour les piétons, dépassements fréquents des normes légales admises pour le bruit, retard des transports publics et – n'oublions pas ce qui est invisible à l'œil nu – dégradation de la qualité de l'air.

Selon la police locale, la réduction des nuisances sonores a rapidement été ressentie par la population. Par la suite, les rues du Tombet et de Fornachon s'inséreront dans le réseau cantonal de mobilité cyclable du canton. De nombreux aménagements complémentaires sont donc prévus pour pérenniser un apaisement du trafic (réaménagement des chaussées, marquage visuel, plantations d'arbres). La Grand'Rue bénéficiera également d'aménagements dont la pose d'un revêtement phono-absorbant et un redimensionnement des trottoirs. Par ailleurs, la réduction de la vitesse de trafic à 30 kilomètres à l'heure devrait être étendue jusqu'au giratoire de Vauseyon, soit sur près de 1,8 kilomètre.

## Contact

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

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

JU: [info@ate-ju.ch](mailto:info@ate-ju.ch)  
Tél. 079 345 01 81

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

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

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

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

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

**Construire pour demain**  
L'ATE Neuchâtel se réjouit de ces impulsions positives qui ont

pour but de détourner le trafic des zones sensibles et qui se feront en parallèle de la réalisation du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable. L'Association reste toutefois attentive à ce que

le canton aille au bout de ses intentions, à savoir investir massivement dans des infrastructures favorables à la mobilité active et dans l'amélioration de la desserte des transports publics. Tout nou-

vel aménagement en faveur de la mobilité induit une croissance de cette dernière. Les modes de transport du futur doivent être peu gourmands en énergie et en surface. Alors, n'est-il pas désor-

mais contradictoire pour les autorités de promouvoir également de gros travaux sur la H10 en direction du Val-de-Travers?

Joëlle Müller Monnier

Membre du comité ATE Neuchâtel

## En avant pour 2021

**La pandémie perturbe les activités de proximité de l'ATE Jura, mais quelques actions sont d'ores et déjà prévues pour cette année et l'engagement se poursuit sans relâche.**

Il est difficile de prévoir et de planifier des actions sur le terrain sans connaître les règles sanitaires à moyen terme. Dans l'incertitude, le comité de la section jurassienne adapte ses activités et poursuit son engagement pour une mobilité d'avenir. Il vous donne rendez-vous pour les deux dates suivantes:

■ **Vendredi 23 avril 2021**

La prochaine Assemblée générale aura lieu le vendredi 23 avril à 18h30 à Saignelégier. Cet événement se déroulera conformément

aux règles sanitaires en vigueur à ce moment-là. Les membres recevront une convocation au moins 20 jours à l'avance.

■ **Samedi 8 mai 2021**

Notre section participe à la «Journée d'achats sans voiture», organisée par l'ATE Suisse. Cet événement a pour but de sensibiliser la population à des déplacements et des achats réduisant l'impact sur le climat. C'est aussi une bonne occasion de tester des moyens de transport respectueux de l'environnement.

### Faites partie du changement!

Si vous êtes intéressé·e par une mobilité d'avenir dans le Jura, pourquoi ne pas rejoindre notre comité? C'est l'occasion d'en connaître plus sur les enjeux de la mobilité et de participer à la proposition de solutions pour notre région. Gratuité des transports publics, promotion du vélo, aménagement d'écoquartiers, Pedibus sont quelques-unes des thématiques que le comité traite et pour lesquelles notre section apporte ses compétences et son réseau. Les personnes intéressées peuvent obtenir des renseignements complémentaires en écrivant à l'adresse: [info@ate-ju.ch](mailto:info@ate-ju.ch).

Jean-Marc Comment  
Président, ATE Jura



Le vélo cargo à l'effigie de l'ATE est déjà dans les rues de Porrentruy. Il préfigure la «Journée d'achats sans voiture» prévue en mai.

## GROUPE RÉGIONAL BIENNE

### L'Axe ouest est enterré!

**Le 16 janvier, le canton de Berne a annoncé que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) avait renoncé au projet de contournement ouest de l'A5 à Bienne. Un long combat contre ce monstre autoroutier prend ainsi fin pour l'ATE.**

Les quatre dernières années ont été décisives. Au printemps 2017, les autorités ont présenté le projet de contournement autoroutier. L'ATE a alors fait opposition et annoncé sa volonté d'aller jusqu'au Tribunal fédéral si cela devait s'avérer nécessaire. La section s'est également engagée au sein du comité «Axe ouest: pas comme ça!» qui a organisé des marches régulières dans la ville pour montrer à des milliers de personnes comment l'Axe ouest

détruirait des quartiers entiers et des zones de détente.

Six mois plus tard, le feu avait pris: la première manifestation contre l'Axe ouest a réuni quelque 4000 personnes dans les rues de Bienne. À la même époque, le comité a présenté la contre-proposition intitulée «Axe ouest: mieux comme ça», une autoroute souterraine continue sans jonctions.

Au printemps 2018, une claire majorité du Parlement biennois a

exigé un processus mené par une partie indépendante et incluant toutes les parties prenantes. Les autorités ne voulant pas renoncer à leur projet, 5000 personnes sont descendues dans la rue à l'automne 2018.

Ces mêmes autorités ont alors accepté d'entamer un dialogue dans le but de trouver une solution avec toutes les personnes engagées autour de ce projet. Après presque deux ans, le dialogue a pris fin en décembre dernier. Il

fut recommandé de ne pas poursuivre le projet et de privilégier le trafic piéton et cycliste ainsi que les transports publics, mais aussi de confier la gestion du trafic au département de l'urbanisme. Les recommandations sont restées vagues concernant la route nationale à construire un jour en raison de l'arrêt fédéral sur le réseau des routes.

L'Axe ouest ne verra donc pas le jour et Bienne bénéficie ainsi de nouvelles chances pour son développement urbain et une planification du trafic sans autoroute.

Urs Scheuss  
Comité, Groupe régional Bienne





Genève

## Le 7 mars prochain, dites NON à un nouveau parking en plein centre de Genève

Lors des prochaines votations, la population de la Ville de Genève sera amenée à se prononcer sur un projet qui aura un impact important sur la mobilité de demain: le parking Clé-de-Rive. L'ATE s'engage dans le comité référendaire contre ce dernier.

Ce projet d'un autre temps vise la création d'un parking de 500 places pour voitures et 388 places pour motos en plein cœur du centre-ville de Genève. Un parking qui va amener encore plus de pollutions atmosphérique et sonore dans un quartier où les taux de pollution sont déjà souvent en dessus des valeurs limites. Une démarche contraire au bon sens, alors que la population genevoise a voté en 2016 la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui vise, notamment, à pacifier le centre-ville en priorisant les déplacements à pied, à vélo ou en transport public et a accepté, en septembre dernier, la loi sur

la compensation qui va enlever des places de parc pour favoriser la création de pistes cyclables et d'infrastructures piétonnes.

Outre les questions environnementales importantes soulevées par ce projet, la pertinence même de la construction de ce parking se pose. En effet, Clé-de-Rive est entouré de plusieurs parkings de grande capacité qui sont sous-utilisés. L'ATE Genève a mené deux campagnes de campagne à la fin 2017 et fin 2020-début 2021 qui montrent que ces parkings ne sont presque jamais remplis et même très faiblement investis. La construction de nouvelles places de parc n'a donc aucun sens, alors qu'il faudrait déjà valoriser l'existant.

L'ATE s'engage depuis longtemps contre la création de ce parking. Un recours rédigé par Maître Fabienne Fischer avait été déposé par notre association en août passé. Ce dernier est encore devant les tribunaux et les par-

tis attendent avec impatience les résultats de la votation pour envisager la suite à donner. L'ATE s'est aussi engagée dans le comité référendaire contre ce projet, composé de partis et d'associations environnementales et de quartier et invite la population de la ville de Genève à glisser un grand NON dans les urnes le 7 mars prochain.

Alice Genoud, Coordinatrice, ATE Genève

Plus d'informations:  
[www.non-clederive.ch](http://www.non-clederive.ch)

### Engagez-vous!

L'Assemblée générale 2021 aura lieu le 23 mars en ligne. Les membres de l'ATE Genève recevront la convocation fin février. Envie de vous investir pour l'ATE? Nous sommes à la recherche de membres pour le comité! Candidature et informations à [info@ate-ge.ch](mailto:info@ate-ge.ch).



Le nouveau parking Clé-de-Rive est un projet démesuré et non justifié: les places de stationnement au centre-ville de Genève ne manquent pas.

### Complémentaire au Conseil d'État

Deux membres de l'ATE se présentent à la complémentaire du Conseil d'État le 7 mars prochain. Il s'agit de Fabienne Fischer pour Les Vert-e-s et Morten Gisselbaek pour le Parti du Travail. La section genevoise de l'ATE leur apporte tout son soutien.



Vaud

## Plus d'espace pour la vie, moins pour le bruit

Parmi les mesures qui ont été mises en œuvre dans le canton de Vaud dans le contexte du coronavirus, l'une des principales a consisté à repenser l'espace dédié à la mobilité. Avec un succès certain pour la qualité de vie et la lutte contre le bruit.

Les communes et cantons n'ont, pour la plupart, naturellement pas attendu la pandémie actuelle pour repenser en partie la mobilité ainsi que ses effets sur la population. Toutefois, par son caractère exceptionnel et ses effets sur les habitudes de chacune et chacun, elle a mené les autorités publiques à accélérer la mise en œuvre de mesures visant à redistribuer partiellement l'espace public actuellement dédié en très grande partie à la voiture. Parmi les mesures

qui ont ainsi été mises en œuvre dans le canton de Vaud – à l'image d'autres cantons suisses –, on peut évoquer la création de nouveaux aménagements cyclables (les «coronapistes»), des élargissements de terrasses et d'espaces publics ainsi que la piétonisation de certaines rues.

Cette réduction de la place dédiée à la voiture en ville – pour le

stationnement ou la circulation – a permis notamment de diminuer les nuisances sonores qui y sont directement liées. Accompagnée d'autres mesures centrées sur le bruit, dont l'installation de radars dits «sympathiques» visant à informer chaque automobiliste du bruit produit par son véhicule, cette redistribution de l'espace a permis de redécouvrir des lieux

qui étaient jusqu'à présent laissés à la voiture. Par la réduction du bruit ainsi que l'augmentation de l'espace à disposition, les habitantes et habitants ont ainsi pu profiter autrement d'espaces qui avaient pourtant toujours été là. Mais, une fois le bruit et les risques de la voiture écartés, c'était bien de nouveaux espaces qui apparaissaient, riches de possibles.



## Deux exemples et deux succès

À Vevey, la piétonnisation du quai Perdonnet ainsi que de certaines rues adjacentes illustre tout l'aspect positif d'un changement de paradigme. Cet espace ouvert sur le lac Léman était utilisé jusqu'au printemps dernier par des voitures. Bien que l'espace à disposition des piétons et cyclistes restait comparativement assez important, le bruit engendré par les voitures ainsi que les risques liés au passage de voitures empêchaient d'en profiter pleinement. En outre, les restaurants qui bordaient la route ne pouvaient s'étendre que de façon limitée. Des inconvénients qui, par la fermeture des quais au trafic automobile, ne sont plus d'actualité. Depuis, les Veveysans et Veveysannes de tous âges, automobilistes ou pas, ont pu s'approprier pleinement le bord du lac.

Le second exemple concerne la rue Centrale de Lausanne, qui lie le quartier du Flon au pont Bessières. C'est une artère créée au 19<sup>e</sup> siècle suite au voûtement et comblement du Flon (la rivière), qui traverse le centre-ville de Lausanne et coupe en deux les zones et cheminements piétons de St-François et de La Palud. Malgré cette position très centrée, la rue Centrale était jusqu'à présent quasiment entièrement dévolue au trafic automobile – réduisant les trottoirs à une maigre portion de chaque côté de la route. Avec la réouverture des marchés, la commune de Lausanne a cependant choisi de piétonner partiellement cette rue en la libérant complètement du trafic motorisé les samedis matin. Une approche qui permet non seulement de gagner de la place pour les stands du marché,

mais aussi d'y déambuler sans le bruit du trafic ni les risques qui y sont liés. Une solution qui, selon une étude mandatée par la commune, est positivement perçue par 96% des personnes interrogées. Elle devrait être pérennisée et étendue à tous les jours de la semaine.

## Apprécier et pérenniser

Ces deux exemples permettent deux constats: premièrement, une réduction de la place attribuée à la voiture en ville au profit d'une piétonnisation accrue et d'aménagements cyclables permet de redécouvrir et utiliser un espace jusqu'alors gâché et de réduire les nuisances sonores liées au trafic automobile, en augmentant ainsi la qualité de vie en ville. Deuxièmement, une fois cette place ainsi réattribuée, le soutien populaire en devient très important,



À Lausanne, la rue Centrale est dorénavant piétonne tous les samedis matin. Une mesure qui séduit très largement: 96% des personnes interrogées sont satisfaites de ce changement.

tant cette redécouverte d'espace et cette réduction des nuisances sonores sont précieuses.

C'est maintenant à nous d'agir pour que nos villes multiplient ces mesures et assurent une redistribution logique et apaisée de l'espace alloué aux mobilités.

David Raedler  
Président, ATE Vaud

## CONTACT

**Se rencontrer en temps de pandémie, un sacré défi!** Fille de 64 ans, éprise de culture et de nature rêve d'un gars des années 1950 pour, qui sait, faire un bout de chemin? Région genevoise à pied ou à vélo! Offres sous Chiffre N 2105, Magazine ATE, annonces, case postale, 3001 Berne

## LOGEMENT

**Belle maison écologique à vendre à Crémises, Jura Bernois.** Endroit calme et ensoleillé. Construction en bois. **Jardin d'hiver.** 250 m<sup>2</sup> de surface habitable. 6.5 pièces, mezzanines, caves naturelles, abri voiture/vélo, chauffage bois-solaire. Nombreux extras. **Jardin naturel**, étang, haie, grande biodiversité. Près de la gare. Fr. 690'000.--. 079 461 83 17 arnold.rellstab@bluewin.ch

## Montagne, lac ou neige!

Interlaken pour les familles simples et les adultes restés jeunes, à pd CHF 33 p/p. Sont inclus la nuitée, le petit-déjeuner, l'accès WiFi et la cuisine d'hôtes. 33% de réduction sur les chambres familiales, doubles et à plusieurs lits avec le code «vcs21»! [www.villa.ch](http://www.villa.ch)

## VACANCES EN SUISSE

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

**Sympathique chalet rénové, calme,** Belvédère sur le **val d'Hérens**. Dent-Blanche au loin, idéal p. famille, loc./sem., 4/6 p. [www.lesrenards.ch](http://www.lesrenards.ch)

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

Vacances dans **la vallée de Onsernone** avec des belles prairies fleuries. **Deux maisons rustiques** à louer dans un hameau sans voiture. [www.mosogno-sotto.ch](http://www.mosogno-sotto.ch)

**Olivone / vallée de Blenio** à vendre ou à louer. Maison de 5-pièces avec chape, cave, garage, 3-terrasse, vue, calme, [efscaffner@bluewin.ch](mailto:efscaffner@bluewin.ch)

**Repos et loisirs au Tessin**, 1½ p. à Cagiallo, Val Colla, proche Lugano, Pergola, place grillade, sauna dans le jardin. Familles: chambre suppl. possible T 076 462 81 86 - [www.casa-cagiallo.ch](http://www.casa-cagiallo.ch)

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

**Terrasse ensoleillée sans voiture** Riederalp. Paradis de vacances dans la région d'Aletsch. Studio à louer pour 2 personnes, avec équipement bébé sur demande. Appartement confortable et neuf, situation centrale, balcon avec vue sur le Valais quatre mille. [rosm.binggeli@bluewin.ch](mailto:rosm.binggeli@bluewin.ch)

## VACANCES À L'ÉTRANGER

**Rustico dans le Val Prino**, avec vue sur la mer. Ligurie, Canneto, Imperia, 2 chambres, studio sep., Idéal p. les familles, 3 à 5 pers. [www.ferien-canu.ch](http://www.ferien-canu.ch) +41 079 698 23 82

**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)

**CINQUE TERRE, Manarola:** Côte 50m, maison pittoresque de 4 pièces, terrasse sur le toit, 6 lits, à partir de 1040 Fr./sem. tél. 052 242 62 30, [www.manarola.ch](http://www.manarola.ch)

## PETITES ANNONCES

**Île de Hvar, Croatie**, loin du tourisme de masse, maison 2-8 pers., calme, vue magnifique, [www.plvisan.com](http://www.plvisan.com)

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

**Entre Cèze et Ardèche** (sud France) grd mas familial rénové. 6ch / 12 lits, charme, vue, piscine, oliveraie, ping-pong, pétanque, piano. Idéal pour plusieurs familles. [www.mitchoules.fr](http://www.mitchoules.fr) ou [champclos@netplus.ch](mailto:champclos@netplus.ch)

## Plan de parution 2021 Magazine ATE

Édition 2/2021  
Délai de remise: 8 mars  
Parution: 9 avril

Édition 3/2021  
Délai de remise: 26 avril  
Parution: 28 mai

Édition 4/2021  
Délai de remise: 9 août  
Parution: 9 septembre

T 031 328 58 38 - [annonces@ate.ch](mailto:annonces@ate.ch)



Un mouton à nez noir nous salue.

# L'appel du glacier

Texte et photos: Anita Weber

Trois générations sont parties admirer le grand glacier d'Aletsch. Au fil de cette randonnée entre Belalp et Riederfurka, on franchit des éperons rocheux, on traverse une gorge vertigineuse et on croise même un dragon.

**D**ans le car postal qui monte à Belalp, nous nous plongeons dans l'ambiance de la randonnée à venir avec le superbe livre d'images «Petite puce d'Aletsch, tu n'es pas seule» (disponible sur [www.ate-ch/bonus](http://www.ate-ch/bonus)). Cette fable explique aux enfants les impacts des changements climatiques sur la faune et la flore des Alpes, de manière vivante et compréhensible. D'ailleurs, nous rencontrerons aujourd'hui plusieurs animaux du livre.

À peine hors du bus et de l'autre côté du village de Belalp, voilà une première surprise. Nous voulons admirer les «Färricha» médiévaux, petits enclos de pierres empilées, tout près de la route. Ils servent à la «Schafscheid», la séparation des moutons après l'estivage. Les «Färricha» sont presque toujours vides, car les moutons sont soit à l'alpage, soit dans la vallée. Mais la chance nous sourit: en ce jour d'automne ensoleillé, c'est «Schäful», la désalpe des moutons. D'innombrables pelotes de laine au museau noir

se pressent contre les clôtures. L'enfant de six ans est ravi, nous aussi.

## Une destination lumineuse

La randonnée cache son jeu en commençant tout tranquillement avec une promenade d'une demi-heure qui nous emmène à l'hôtel Belalp, point culminant de notre balade. Depuis là, le chemin plonge vers la gorge. Avant de continuer, nous prenons des forces au restaurant et profitons de la vue incroyable qui vient de s'ouvrir sur le grand glacier d'Aletsch. Et de l'autre côté de la vallée, le toit de cuivre de la villa Cassel, à Riederfurka – notre destination –, scintille sous le soleil de midi. Il semble si loin!

Pas de quoi décourager le plus jeune d'entre nous, qui s'intéresse à tout autre chose: un troupeau de chèvres typiques de la région fait une halte sur le pâturage à l'arrière de l'hôtel. Elles aussi sont en route pour la vallée, où elles hiverneront. Avec leurs longs poils blancs derrière et noirs devant, on di-

rait que quelqu'un s'est amusé à les tremper dans de la peinture en les tenant par la queue.

## Sonner l'alarme

C'est le moment de se remettre en route. Le garçonnet, randonneur déjà expérimenté, chemine très vite en tête. La pente semble lui poser moins de problèmes qu'à ses «ancêtres». Un sifflement strident nous arrête. Nous ne tardons pas à repérer la marmotte, en aval. Campée sur un rocher, elle surveille ses ennemis. Après les moutons, voilà un autre animal du livre d'images.

Le sentier qui mène à la gorge est plus long qu'on l'aurait cru, car il serpente autour de roches accumulées au milieu des pâturages. Un doute nous assaille: atteindrons-nous la villa Cassel avant la nuit?

## Première étape: le pont suspendu

Le chemin arrive sur une crête rocheuse arrondie et entaillée dans sa longueur, majestueusement sculptée par le majestueux glacier



Coup de foudre entre l'enfant de six ans et les chèvres à poil long.

quand il remplissait encore toute la vallée. Le paysage change alors rapidement: les prairies cèdent la place à une zone rocheuse et le sentier passe par un terrain accidenté. Le plus âgé d'entre nous prend du retard, se plaignant de douleurs aux orteils, tandis que le jeune bondit d'un bloc à l'autre comme un chamois.

Enfin apparaît en dessous de nous le pont suspendu si attendu, qui traverse la gorge au-dessus de l'eau de fonte blanche du glacier d'Aletsch. Effarouché depuis un moment déjà par la perspective d'emprunter une telle passerelle, l'enfant commence par étudier l'épaisseur des câbles d'acier. Examen concluant, sans doute, puisque le voilà courant joyeusement sur le pont et revenant sur ses pas. «Allez, Maman!» Celle-ci, moins convaincue, se cramponne aux câbles en s'autorisant un coup d'œil en contrebas. Cependant et contre toute attente, le grand-père a pris les devants et accompli la traversée avec courage, sans un regard pour la rivière Massa au fond de la gorge.

### Des dragons dans la forêt d'Aletsch

L'ascension commence. Les premiers mètres donnent des sueurs froides aux deux aînés, tant l'abîme est profond à côté du sentier où trottine l'enfant intrépide. Mais bientôt, fini de trembler: nous entrons dans la forêt d'Aletsch. Dans ce site protégé poussent surtout des pins sylvestres, dont les plus vieux de Suisse, âgés de 900 ans.

Seule la toute première partie du chemin est raide et caillouteuse. Il s'élève ensuite

en zigzaguant. Une bruine s'invite, mais les pins la retiennent. Quelle belle forêt et quelle ambiance spéciale. Mais serait-ce un dragon qui passe au-dessus de nous? Ou juste un arbre mort tout nouveau? Le fiston enfourche le dragon et l'apprivoise.

Le grand-père, quant à lui, marche tantôt devant, tantôt derrière: impossible de rester de front sur ce chemin étroit. Soudain, nous nous taisons. À quelques mètres de nous, en plein milieu du sentier, des chamois s'immobilisent. Ils nous observent un instant avant de s'élancer dans la vallée. Quelle chance! Jamais encore nous n'en avons vu d'aussi près en pleine nature.

### Le passé et l'avenir

Presque deux heures et demie de marche plus tard, la forêt s'ouvre et, juste en face de nous, le toit de cuivre de la villa Cassel brille de tous ses feux. Il abrite depuis 1976 un centre d'éducation à l'environnement alpin Pro Natura ainsi qu'un hôtel. Ce manoir de style victorien a été érigé vers 1900 pour l'influent banquier anglais Ernest Cassel. L'architecture et l'histoire de cette villa sont uniques dans la région. Winston Churchill lui-même y a séjourné plusieurs fois. En 2019, elle a été entièrement rénovée pour devenir neutre en carbone: un sacré défi, pour un bâtiment classé à cette altitude!

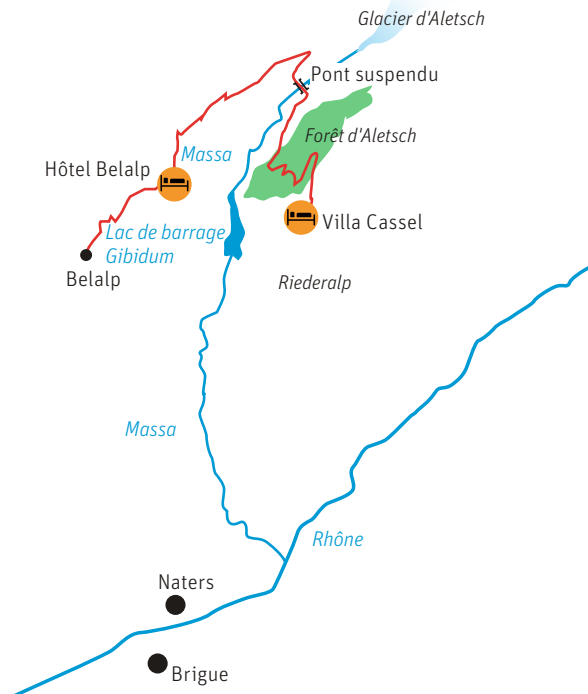
Dans la salle à manger, nous ne nous refusons rien. Neutralité climatique oblige, les aliments arrivent dans une casserole comme à la maison et chacun-e se sert à volonté.

Le lendemain matin, nous visitons l'exposition. Elle explique les changements climatiques grâce à des panneaux d'information bien conçus et à des éléments interactifs. Le point fort est la «roue du temps»: on la fait tourner pour déplacer un grand écran, qui guide le public à travers les différentes ères glaciaires. Simultanément, une maquette des montagnes et du glacier est tantôt recouverte de neige, tantôt éclairée, et une voix enregistrée raconte le rôle qu'a joué la glace au cours des siècles.

Après cette visite passionnante, le moment est venu d'empaqueter nos pique-niques, de fermer nos sacs à dos, de lacer nos chaussures et de repartir sous le soleil. Le glacier nous appelle!

Anita Weber est responsable de projets marketing à l'ATE et aimerait bien avoir le pied aussi sûr que son fils.

La villa Cassel, joyau de l'époque victorienne et centre d'information Pro Natura.



Arbre nouveau ou dragon inoffensif?





# Là où San Giusto aime San Polo

Texte et photos: Urs Geiser

Portrait en deux volets d'une région viticole connue dans le monde entier, qui est aussi un paradis pour la randonnée. Le village de Radda in Chianti en est le centre.

«**S**e fossi ricco, mi comprerei una casa in Toscana.» Cette phrase au conditionnel, apprise en cours d'italien, nous revient tout naturellement en tête sur la Piazza IV Novembre à Radda. Oui, si nous étions riches, nous pourrions acheter ce bâtiment qui attire notre regard. Juché sur l'imposante muraille de la ville, il a des airs de château avec sa tour. Et il n'est pas le seul à arborer un panneau «Vendesi» sur sa porte d'entrée.

Pourtant, quelques pas sur la Via Roma – laquelle forme deux arcs élégants entre la place centrale et la Piazza Dante, avec l'hôtel de ville entre deux – permettent de constater que le bourg, perché entre Florence et Sienne, ne se porte pas si mal. L'épicerie Porciatti transforme chaque pique-nique en festin. Boucherie, boutique de vêtements ou de chaussures, magasin d'ustensiles de cuisine, bars à vin, restaurants, tabaccaio qui

vend des billets de bus: on trouve de tout dans le centre médiéval. Une demi-heure suffit à en faire le tour.

Lors de notre première visite en 2019, nous avons dormi fort agréablement au Palazzo San Niccolò, à côté de l'église éponyme. Puis nous avons découvert que la Bottega di Giovannino, chère à notre cœur, louait aussi des chambres. Raison de plus pour revenir pendant la pause automnale de la pandémie.

## La boucle s'agrandit

Sur la base du guide de randonnée, nous avons planifié une boucle d'une heure et demie. Elle a duré dans les quatre heures (voir encadré), tant la journée était agréable et le paysage vallonné attrayant. Un panneau de signalisation indiquait – dans cet ordre – «S. GIUSTO / AMA / S. POLO». Si le pape savait ça! Depuis la forêt, on aperçoit le campanile de San Giusto in Salcio. La voisine

ouvre la porte de l'église tandis que nous arrivons. Elle nous narre quels dommages les nazis ont causés à cet édifice roman vieux de près de mille ans, entouré de nature.

Sur le parvis, un panneau schématise un réseau de sentiers de randonnée inconnu de notre livre. Alors, 10B ou 10C? Nous voilà partis sur d'agréables chemins forestiers et ruraux, le long d'une crête et dans une vallée latérale, par des vignobles et des oliveraies, avec au loin Sienne et parfois Radda. Il est toujours étonnant de voir jusqu'où l'on peut aller à pied en peu de temps. Point culminant aussi bien que point fort de notre boucle: le château-hôtel de San Polo in Rosso, avec son église paroissiale et son jardin ouvert au public pendant la journée. La prochaine fois, nous pousserons sans hésiter jusqu'à San Sano, petit village en haut de notre colline. Sans oublier d'admirer à Ama le hameau avec son château viticole.



Ristorante et église de San Niccolò au centre de Radda, où commence la visite colorée de quatre heures à Castellina. Le retour se fait en bus, plein de courbes et de vues panoramiques.

### Au-delà de la carte postale toscane

Nobles oliviers, cyprès élancés et chênes nouveaux du maquis couverts de lichen: le Chianti élargit les clichés sur la Toscane. Très boisé et sillonné de cours d'eau, il recèle une quantité surprenante de nature sauvage. Ne serait-ce que le long du sentier entre Radda et Castellina, idéal au printemps. Les ruisseaux ont des refl ts bleus et verts. Les plantes aquatiques poussent en abondance dans les paysages marécageux.



## Informations pratiques

Arrivée en train à Florence ou à Sienne.

Bus pour Radda: départ de Florence du lundi au samedi à 7h, 13h30 et 17h (à la gare routière proche de la gare centrale S.M.N.) ou sept fois par jour entre 7h35 et 19h15 depuis Sienne (place de la gare).

En cas de doute, l'office du tourisme de Radda saura quel bus part de quel arrêt en direction de Florence ou de Sienne.

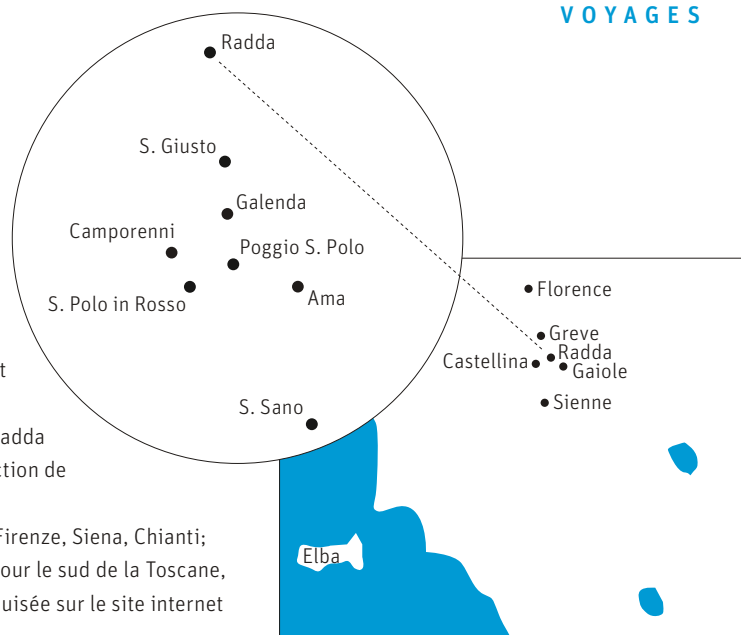
Carte de randonnée Kompass 1:50 000 Firenze, Siena, Chianti; il existe un guide de randonnée Rother pour le sud de la Toscane, en allemand (la version en anglais est épuisée sur le site internet de l'éditeur).

Hébergements: [www.labottegadigiovannino.it](http://www.labottegadigiovannino.it) / [www.rosshotels.it](http://www.rosshotels.it)  
[www.san-polo.net](http://www.san-polo.net)

Mieux vaut se fier au balisage qu'à la carte de randonnée, ici plutôt confuse. Depuis Radda, nous longeons la route sur un kilomètre et filons droit dans une ruelle ornée des premiers signes en rouge et blanc. Alternant les paysages mi-ouverts – «comme dans le sud de la France!» – et la garrigue, le chemin ondule dans la pente, évitant la route. Nous la croisons à mi-parcours et prenons la direction de Colle Petroso, mais replongeons à droite dans les taillis après quelques minutes sur le goudron. Une large courbe nous fait descendre dans la gorge, traverser le ruisseau et, toujours à droite, suivre un sentier étroit mais bien praticable jusqu'à une clairière.

Après la passerelle en bois qui franchit une marre, nous cherchons des signes. Il faut cheminer en oblique vers le haut. Bientôt, un magnifique domaine nous surplombe. Par un portail qui s'ouvre de l'intérieur, on nous accorde un droit de passage à distance respectueuse de la terrasse et de la piscine. Une montée brève et raide sur la route, une descente vers Colle Lungo, puis à droite dans le maquis. Une dernière belle portion de chemin et voilà déjà Castellina. Quelle silhouette!

En apportant une sélection de bières locales, Monica – aux commandes du Da Giovannino avec son frère David – lance: «Alors, c'était comment?» Nous ne tarissons pas d'éloges: clairement, rien ne surpasse Radda. «Très juste!» rit-elle en montrant les horloges alignées sur le mur, sur lesquelles il est écrit «Castellina», «Radda» et «Gaiole». «Radda» avance d'une vingtaine de minutes. ■



Urs Geiser est rédacteur pour les pages «Voyages» du Magazine ATE. Il n'a qu'une chose à ajouter: «Auguri, forza, bella Italia!»

## De Radda à S. Polo et retour

Depuis la route, direction Gaiole par la Via del Convento. Passer entre le musée du vin et le terrain de football, puis suivre la petite route interdite aux camions jusqu'au ruisseau. À droite, monter en pente douce à travers une belle garrigue jusqu'à la jonction avec la route pour Vagliagli. Descendre au fond de la vallée (en croisant le panneau ci-dessous), emprunter le pont et rejoindre l'église S. Giusto. Sitôt le domaine viticole d'Antinora visible sur l'itinéraire 10B, tourner franchement à gauche de la petite route, sur le chemin au-dessus de l'olivieraie. Une fois à Galenda, traverser le domaine en ligne droite (sentier 68) ou prendre à droite sur la crête jusqu'à Camporenni. De là, franchir un vallon pour arriver directement à S. Polo in Rosso. Par le sentier 68, on peut rejoindre le hameau de Poggio S. Polo ou le domaine S. Polo in Rosso.

Retour par l'itinéraire 10C qui longe la crête de la colline (environ un kilomètre à l'est de S. Polo),



mais à l'écart de la route, contrairement à ce qu'affirme la carte de randonnée (sinon précise à cet endroit).

## Dolomites Mythiques

### Italie

Pour explorer le vaste massif des Dolomites en profondeur, nous avons créé un circuit avec transferts en voiture personnelle ou de location. Au programme, des marches de difficultés variables autour ou sur les plus célèbres citadelles de calcaire, à proximité de lacs de montagne aux eaux cristallines, et la découverte de charmants petits villages. Entre lacs et panoramas sur les cimes, laissez-vous séduire par les Dolomites.

**Randonnée en liberté** à partir de CHF 792

Découverte de la double culture germanique et italienne

Condensé des plus beaux sites des Dolomites

7 jours/6 nuits, période de départ: du 15 juin au 30 septembre 2021

Le prix comprend: L'hébergement, demi-pension, 1 Carnet de Route par inscription

Davantage d'informations sur [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)



## Tyrol Autrichien et châteaux de Bavière Allemagne

Ce périple vous mène à la découverte des montagnes de l'Allgäu, situées à cheval sur les Alpes bavaroises et sur la jolie vallée autrichienne de Tannheim. Laissez-vous enchanter par les lacs idylliques aux eaux transparentes, les vastes forêts, les églises baroques et bien sûr les châteaux romantiques de Neuschwanstein et de Hohenschwangau. Vous pouvez également savourer les spécialités culinaires délicieuses : jarret de veau cuit au four, plats corsés à base de chou, sans oublier la bière Corde - le tout pris dans des auberges traditionnelles et conviviales.

**Randonnée en liberté** à partir de CHF 984

Alpes d'Allgäu entre Bavière et Tyrol

Découverte des châteaux du roi Louis II de Bavière

7 jours/6 nuits, période de départ: du 30 mai au 17 octobre 2021

Le prix comprend: L'hébergement, le transport en taxi Vils - Füssen, le transport des bagages, demi-pension, 1 Carnet de Route par inscription, les taxes de séjour

Davantage d'informations sur [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)



Réservations et conseils: tél. 041 418 65 70

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

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



# Carte postale de Suisse orientale

Texte et photo: Camille Marion

Les destinations phares de la belle saison peuvent devenir de jolies excursions hivernales beaucoup plus intimistes. C'est le cas du lac de Seealp, joyau magique blotti dans les montagnes appenzelloises.

**E**n arrière-plan, le Säntis veille. Froid et acéré, le plus haut sommet du massif de l'Alpstein est imposant. À ses pieds s'étendent des pâturages herbeux où paissent quelques chèvres blanches. Au milieu du tableau, la surface impassible du lac dessine un miroir azur. C'est le décor qu'offre le lac de Seealp à la belle saison et qui orne l'étiquette de la bière locale Quöllfrisch.

Les amateur-rices de randonnée trouveront dans les préalpes appenzelloises un véritable terrain de jeu. En été, les touristes se pressent dans la région du lac de Seealp pour admirer le lac et fouler la terrasse de l'auberge Aescher. Le petit restaurant d'altitude niché contre la falaise ne désemplit pas depuis qu'il a fait la une du National Geographic, en 2015 – au grand dam des propriétaires de l'époque.

## L'hiver silencieux

À la fin de l'automne, les auberges d'alpage ferment leurs portes et la région retrouve son calme. C'est le moment idéal pour s'aventurer jusqu'au lac de Seealp et profiter de ses rivages givrés presque déserts. La balade hivernale débute à la petite gare de Wasserauen, tout au fond de la vallée. C'est le terminus du train qui arrive depuis Appenzell.

Le chemin est asphalté et bien indiqué. Il longe d'abord la rivière avant de se faufiler entre les arbres. Encore caché derrière

les imposants sommets, le soleil peint des lueurs violettes dans le ciel matinal. La nature est emprisonnée dans une faible couche de givre qui semble suspendre tout mouvement. La promenade est assez courte mais plutôt abrupte. Sur la fin, quelques endroits gelés requièrent toute notre concentration. Au bord du sentier, des fines stalactites sont suspendues à la paroi rocheuse.

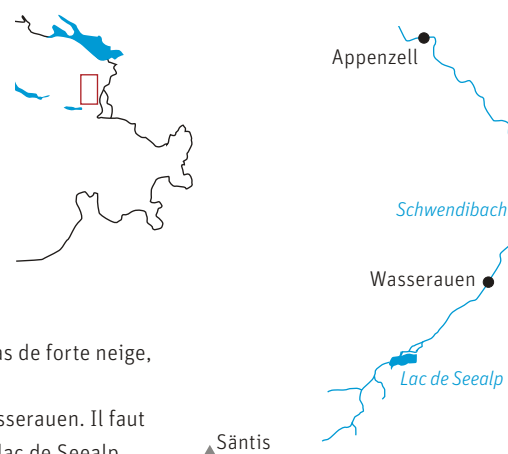
## Au bord du lac

Après un peu moins d'une heure de marche, l'inclinaison du chemin se réduit et débouche sur quelques chalets épars. Derrière eux s'étend le lac de Seealp, dont la surface est figée par la glace. Sur la terrasse de l'auberge Seealpsee (fermée en hiver), on profite d'un coup d'œil à couper le souffle. Quelques pas dans la forêt éparse qui longe le rivage et nous voici devant la petite chapelle Bruder Klaus.

Le tour du lac vaut absolument la promenade et ne prend qu'une petite heure – le temps pour le soleil de dépasser les hauts

sommets. Il dépose une auréole lumineuse autour du Säntis avant de couler dans la vallée. Le sentier serpente entre la surface du lac et les quelques sapins qui parsèment les rivages avant de s'ouvrir sur un vaste pâturage enneigé où l'on dessine des premières traces au hasard. Nos pas nous conduisent finalement sur un chemin plus large qui rejoint l'auberge où nous avons débuté.

Toujours aucune présence humaine – la beauté, le froid et le silence sont nos seuls compagnons. Pour le retour, on emprunte le même chemin qu'à l'aller, en prenant garde aux plaques de glace qui jonchent certaines portions du trajet.



## Informations utiles

Cette randonnée a été effectuée l'hiver dernier. En cas de forte neige, il est recommandé de prévoir des raquettes.

La randonnée commence et s'achève à la gare de Wasserauen. Il faut compter un peu moins d'une heure pour rejoindre le lac de Seealp.

▲ Säntis



Grâce au nouveau feu de signalisation, la fluidité du trafic est améliorée et le temps d'attente réduit.

## CONCOURS

# Le feu de signalisation intelligent

C'est une nouveauté nationale: un feu de signalisation ultramoderne a été inauguré dans une ville de Suisse dernièrement. Les systèmes standards sont déjà capables d'analyser le trafic et de favoriser le passage de certains véhicules comme les ambulances ou les bus des transports publics. Mais lorsque le trafic est particulièrement

dense, le temps d'attente peut être long pour les autres.

Ce feu de signalisation intelligent détecte les véhicules avant qu'ils n'arrivent à proximité du croisement. Il peut donc entretemps donner la priorité aux usagers et usagères qui attendent, par exemple les piétons.

### Confort pour tout le monde

L'objectif de ce nouveau système de régulation de la circulation est de fluidifier le trafic et de limiter le temps d'attente. Une amélioration qui augmente le confort des automobilistes comme des piétons. Chef-lieu d'un canton suisse allemand du même nom, la ville que nous cherchons est la première localité de Suisse à avoir choisi ce système. Elle le teste depuis octobre 2019 pour un carrefour très fréquenté où transitent en moyenne 18 000 véhicules par jour. Le succès a été au rendez-vous puisque le temps d'attente a été réduit aussi bien pour les automobilistes que pour les transports publics et les piétons.

L'Office fédéral des routes ainsi que plusieurs communes et cantons ont manifesté leur intérêt pour cette installation. Elle devrait donc flurir dans les localités suisses durant les prochaines années.

Camille Marion

### À GAGNER:

**Un séjour détente au bord du lac de Thoune d'une valeur de Fr. 2000.–**

Passez un agréable moment au bord du lac, à l'hôtel 4 étoiles supérieur Eden Spiez. Situé dans un parc idyllique, il dispose de 45 chambres personnalisées. Ce complexe hôtelier exclusif comprend l'Eden Spa, un restaurant, un bistro-bar et un salon pour fumeurs.



Le prix du concours comprend:

- Trois nuits dans une suite junior avec vue sur le lac de Thoune
- Apéritif de bienvenue, buffet de petit déjeuner, sélection de gâteaux dans l'après-midi
- Accès à l'Eden Spa
- Utilisation unique de la «Private Spa Suite» pour 45 minutes
- 10% de réduction sur les traitements au spa

### Dans quelle ville suisse se trouve ce feu de signalisation?

#### Réponse du dernier numéro:

le Lavaux

**Gagnant:** Conrad Steinmann de Winterthur remporte le séjour au Lindner Grand Hôtel à Interlaken.

Prix offert par

**LINDNER**  
★★★★★ GRAND HOTEL BEAU RIVAGE  
Interlaken

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 12 mars 2021 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.



«Mon expérience me dit que la qualité de mes voyages baisse lorsque la vitesse augmente.»



MARTIN ENZ

## Préserver la qualité de vie

La réponse à la question «quel est le dénominateur commun de toutes les actions de l'ATE?» est très simple: améliorer la qualité de vie. Une mobilité respectueuse de l'environnement est une contribution décisive à cet objectif. Or la question des déplacements nous touche au quotidien – que ce soit dans nos loisirs, au travail ou en formation –, et c'est précisément au quotidien que réside notre pouvoir de limiter cet impact sur la qualité de vie et l'environnement.

En notre qualité d'association d'utilisateurs et utilisatrices des transports, notre rôle est de souligner les conséquences de nos habitudes en matière de mobilité. Notre capacité d'action est vaste: nous pouvons agir sur le plan politique, conseiller des spécialistes en infrastructures de transports, informer, encourager ou encore fustiger. Mais à lui seul, notre travail ne suffira pas à améliorer la qualité de vie – l'engagement de chacun et chacune au quotidien est incontournable.

À ce niveau aussi, une réflexion est précieuse. Je ne parle pas ici de stratégies d'envergure, d'analyse d'études, ni de mesures politiques. Non, il s'agit d'écouter notre intuition! Ce qui est bon pour nous est bon pour l'environnement. Prenons l'exemple des voyages. Mon expérience me dit que la qualité de mes voyages (Q) – donc ma qualité de vie – baisse lorsque la vitesse (V) augmente. Ou pour toutes celles et tous ceux qui préfèrent l'abstraction mathématique, traduisons ainsi:  $Q < V$  (ici, mon prof de math se moquerait de moi). Autrement dit, plus je voyage lentement, plus j'en profite.

C'est à pied qu'on apprécie le mieux son environnement et la marche est d'ailleurs particulièrement respectueuse de la nature. La mobilité qui repose sur la force musculaire (vélo, patins, trottinette, bateau à rames) ou sur l'énergie des vents et du soleil (voilier, parapente, véhicule solaire) est tout aussi écologique. Avec le train, le bus ou le bateau, on entre en zone de qualité moyenne. On peut encore bouger, rêvasser à la fenêtre ou lire sans se soucier de la circulation. La voiture et la moto sont souvent rapides, mais la concentration nécessaire péjore la qualité du voyage. Reste l'avion. Ce vieux rêve de l'humanité supposait autre chose que de se coincer dans une rangée de sièges, respirer de l'air déshydraté et se soumettre à mille mesures de sécurité. Quant aux voyages en fusées, il va sans dire qu'on atteindrait là, à coup sûr, des valeurs de qualité négatives.

La politique des transports de l'ATE ne vise pas seulement à améliorer la qualité de vie des personnes qui voyagent, mais aussi celle des personnes qui ne se déplacent pas. Ainsi, l'ATE se bat notamment pour réduire le bruit dû aux transports et pour redonner à la rue une dimension humaine.

Contribuons ensemble à améliorer la qualité de vie. Je vous en suis d'avance reconnaissant, puisque j'en profiterai moi aussi.

Martin Enz est Responsable du domaine Marketing, Produits, Services et membre de la Direction de l'ATE Suisse. Chaque fois qu'il en a l'occasion, il opte pour une mobilité lente.

### 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: Giulia Coviello, Martin Enz, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Markus Knauss, Camille Lepetit, Gabi Petri, Michael Rytz, Daniela Ruchti Sanchez, Laura Schmid, Mauro Schmid, Anina Schweighauser, Anita Weber. Sections: Camille Marion. Annonces: Edith Weber, 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: 69 554 (français 14 379, allemand 55 175). Prochaine édition: 9 avril 2021. Remise des annonces: 8 mars 2021. 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.

Ce magazine est emballé sous un film plastique qui tient la comparaison avec une enveloppe en papier recyclé d'un point de vue environnemental. Cependant, le papier recyclé n'offre pas la même protection et entraîne plus souvent des dommages aux journaux.

imprimé en  
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

Oui à un prochain pas

La politique climatique suisse avance lentement mais sûrement. Si la crise sanitaire occupe le devant de la scène depuis un an, il est essentiel de garder les yeux sur les enjeux environnementaux. La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>, qui sera soumise au peuple cette année, est un pas important dans la bonne direction. Un «oui» est absolument nécessaire dans les urnes et l'ATE se mobilisera pour y parvenir. Dans la prochaine édition du Magazine ATE, nous traiterons en détail de la loi: quelle base fournit-elle pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris? Et en quoi les mesures dans le secteur des transports profitent-elles à la population suisse?



Vos biens ménagers  
sont-ils  
bien assurés?



## Cambriolage – quelle expérience détestable!

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

Accédez immédiatement à nos services:

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

Assureur: Zurich Compagnie d'Assurances SA

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

Jusqu' à 50% de  
réduction

en cas de souscription d'ici  
au 31 mars 2021



## Faites valoir vos droits!

- Protection juridique circulation
- Protection juridique privée

Différends juridiques? Restez zen. Grâce à la protection juridique de l'ATE, vous bénéficiez de conseils d'experts et pouvez être représenté par un avocat, si nécessaire. Accès rapide à l'offre:

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



Participez à notre concours sur internet et gagnez une protection juridique ATE!  
[www.ate.ch/protection-juridique-quiz](http://www.ate.ch/protection-juridique-quiz)

Assureur: Assurance de protection juridique SA

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**