

Et après les mines de charbon?

Sur le chemin d'une mobilité sans carburants fossiles.

Page 22



Passion pour les vins bio d'exception

CARTON DE DÉGUSTATION VINS BIO D'EXCEPTION

Espagne

Valcaliente Rioja, Garnacha 2015
Unique, harmonieusement fruité

CHF 17.50 par bouteille

Italie

Gulfi, Nerojbleo Nero d'Avola 2012
Illustre cru de Sicile, 91+ Parker

CHF 19.80 par bouteille

France

Château Peyrou, Bordeaux 2011
Cru issu de vieilles vignes

CHF 21.00 par bouteille



Carton de dégustation (6
bout.) Vins bio d'exception
seulement **CHF 95.00**
(au lieu de 116.60), port incl.

Un plus pour les membres de l'ATE:
Vous économisez CHF 21.60
et profitez de la livraison offerte.

Pour commander
Renvoyer le bon sans timbre
En ligne www.amiata.ch/ate
Par tél. 071 250 10 15

amiata
Langgasse 16, CH-9008 St. Gall
Tél. 071 250 10 15, Fax 071 250 10 18
info@amiata.ch, www.amiata.ch

Matteo Catania, Gulfi, Sicile

*La terre est notre capital. C'est
pour cette raison que la culture
biologique s'impose comme une
évidence pour nous. Chacun de
nos vins révèle son propre terroir
et est élaboré en conséquence.*



Les vignerons de Gulfi comptent parmi les principaux producteurs de Nero d'Avola.



Les vins bio d'exception, issus de petites
et moyennes exploitations familiales, sont
la passion d'amiata. Depuis de nombreuses
années, nous soignons les contacts avec
les vignerons partenaires, qui cultivent leurs
vignes dans le respect des critères de
production biologique, et qui adoptent
un pressurage doux en cave.

*gebana est pionnière du commerce
équitable en Suisse. Elle est née du
mouvement des „femmes des
bananes“ qui s'engagent pour des
meilleures conditions de travail
dans les plantations de bananes
depuis les années 1970.*

Aujourd'hui, nous avons des entre-
prises partenaires sur place en
Afrique, en Amérique du Sud et en
Europe du Sud, et nous sommes en
contact direct avec des familles des
agriculteurs et des petites entre-
prises de transformation. Nous nous
engageons sur le long terme et
investissons sur place dans l'emploi
et la durabilité écologique.

Les produits frais biologiques des
petits paysans grecs nous envoient
directement de la récolte à votre
domicile. Les fruits de haute qualité
sont moissonnés seulement quand
ils sont parfaitement mûrs et
envoyés ensuite immédiatement à
vous.

- ✓ Culture biologique
- ✓ Qualité la meilleure
- ✓ Voies commerciales directes
- ✓ Production par des petits paysans
- ✓ Commerce équitable
- ✓ Livraison à la maison



**Veillez noter également notre
offre Bonus ATE à la page 32.**

L'impuissance, malgré l'évidence



© ATE/Susanne Troxler

«Le changement climatique? Bien sûr qu'il est réel. Mais l'Homme n'a rien à voir là-dans!». Voilà ce que je me suis entendue rétorquer lors de ma

pêche aux informations précédant la rédaction de ce dossier. J'en ai été très surprise – j'avais lu le rapport du GIEC et en avais débattu en interne avec nos experts. La fonte des glaciers n'est pas un mythe, les diagrammes sont clairs. Et pourtant, mon interlocuteur était sûr de son fait et a affirmé connaître d'autres sources, qu'il se ferait un plaisir de mettre à ma disposition. J'ai renoncé, peut-être par manque de bravoure. Pour moi, il ne fait aucun doute que l'Homme est un acteur majeur du système, qu'il pollue la nature et menace l'avenir de nos enfants. Je me demande malgré tout si ma contribution personnelle est suffisante pour ne pas aggraver la situation? Devrais-je devenir incollable sur le sujet pour pouvoir améliorer mon argumentaire? Faire des achats encore plus responsables, renoncer totalement à tout voyage? Certains en ont fait leur métier: dans le portrait, nous faisons la connaissance de Delphine Cluzel et Olivier Evalet. Ce couple genevois a fondé la plate-forme karibou.ch, qui a pour objectif de mettre en réseau les producteurs locaux et les consommateurs. La solution est peut-être là: utiliser intelligemment la technologie moderne pour préserver le monde de demain. Quant aux voyages, savourons-les en pleine conscience: une randonnée en raquettes en compagnie d'un garde forestier, une excursion dans la région sous-estimée de la Ruhr ou dans le Kleinwalsertal nous émerveilleront. Et comment faire avec tous ceux qui interprètent les chiffres autrement? Si vous avez la réponse, je suis preneuse. Et je vous souhaite une agréable fin d'année!

Dominique Eva Rast, responsable de la rédaction du Magazine de l'ATE

POLITIQUE

- 4 **En bref**
- 6 **La digitalisation sur la bonne voie**
Modernisation des péages pour les voitures et les poids lourds
- 8 **Les bonheurs du vélo**
Les meilleures idées pour rendre le vélo encore plus cool au quotidien
- 16 **Le Pédibus**
Une affaire qui marche, comme le montre une étude de l'ATE

DOSSIER

22 Et après le charbon?

Si la Suisse souhaite atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, elle doit sortir de l'énergie fossile. Comment?



© Fotolia/SergeiLalohsin

30 OFFRES POUR LES MEMBRES

34 RAPPORTS DES SECTIONS ATE

VOYAGES

- 38 **Quand les cheminées cessent de fumer**
Immersion dans l'étonnante région de la Ruhr
- 42  **Sommets enneigés**
Engagement pour l'environnement au Kleinwalsertal
- 45 **Des empreintes dans la neige**
Randonnée en raquettes et faune sauvage
- 46 **Rendez-vous avec Saint-Nicolas**
Marchés de Noël: nos trois coups de cœur

50 DÉBAT

Concurrence dans le trafic ferroviaire
Qu'est-ce que cela apporte au client?

52 CONCOURS

53 RÉFLÉCHISSONS-Y!

Lever le pied au lieu de consommer sans frein

54 CARTOON

L'ATE sauve les points de ventes partenaires des CFF

C'est gagné: les points de ventes partenaires des CFF continuent d'exister! Après le Conseil national, le Conseil des Etats en a également décidé ainsi au cours de sa session d'automne.

Grâce à la décision des deux chambres, on pourra continuer à demander conseil et acheter ses billets de transports publics (TP) auprès de buralistes privés, dans certains points de vente Avec ou Migrolino et offices de poste, au moins jusqu'en 2020. L'ATE s'est fortement engagée pour maintenir cette forme avantageuse de service public. Il est important à ses yeux que tout le monde puisse accéder facilement aux transports publics. D'ailleurs, l'ATE a cofondé le modèle de buraliste privé il y a tout juste 20 ans, à Wipkingen (ZH). Elle a ainsi pu contribuer à faire revivre le quartier, freiner l'insécurité et améliorer le service pour les transports publics. Ce modèle s'est ensuite étendu. Echoppes Migrolino ou Avec, offices de poste: les cinquante points de vente représentent environ un quart de tous les guichets desservis des CFF. Pourquoi ne pas pouvoir continuer à acheter son billet de train en même temps que des chewing-gums? L'argument a paru évident à de nombreuses et nombreux parlementaires des deux chambres. Ils le savent bien: ce modèle n'a aucun coût direct pour les CFF ni pour les contribuables. Il fonctionne sur une base privée et il est populaire. Le Parlement n'a pas voulu biffer ce service alors que rien n'y oblige. La décision des CFF de cesser la commercialisation de billets de TP dans ces points de vente d'ici la fin de l'année a fâché beaucoup de gens et suscité

une mobilisation en conséquence. La pétition de l'ATE a recueilli 32 000 signatures au total. Autant de personnes récompensées de leur engagement, tout comme l'ATE.



Les deux chambres ont entendu les doléances de la clientèle.

Le trafic nord-sud des marchandises est vulnérable

Lors de travaux dans un tunnel ferroviaire près de Rastatt (D), la voie ferrée s'est soudainement affaissée, rendant le tronçon impraticable pour les trains pendant presque deux mois. Les déviations sur des voies secondaires et la navigation sur le Rhin n'ont pas offert assez de capacités pour absorber la totalité du transport de marchandises. Malheureusement pour le climat, nombre d'entre elles ont dû prendre la route. Selon des spécialistes en logistique, le système de cargo ferroviaire helvétique a subi des pertes à hauteur de 50 millions de francs. Il est tout aussi grave de voir la fiabilité du train remise en question, étant

donné sa vulnérabilité manifeste. Pour permettre le «retransfert» vers le rail, il faut éliminer les problèmes de capacité du réseau ferroviaire de transport de marchandises sur tout l'axe nord-sud. Et soutenir le chemin de fer par des mesures compensatoires. La société chargée de la gestion du réseau de Deutsche Bahn reçoit de plus en plus souvent de telles doléances, par exemple avec la plus

récente interpellation de la conseillère nationale PS Martina Munz. Evi Allemann, présidente de l'ATE, souhaite également que «l'on assure la stabilité du transport des marchandises sur le rail. La balle est dans le camp de la politique.»

FLUX récompense une gare de chemin de fer à voie étroite

Car Postal, l'ATE et l'Union des transports publics (UTP) remettent ensemble, chaque année, un prix à une gare dont la clientèle, l'aménagement et l'exploitation sortent de l'ordinaire. En 2017, le jury du «FLUX - nœud de communication d'or» a examiné de près des nœuds de correspondance touristiques à voie métrique. Les voies étroites conviennent particulièrement bien aux courbes serrées dans les régions de montagne. Sur les 19 nœuds passés au crible, trois sont sortis du lot: les gares d'Arosa (GR), d'Innertkirchen (BE) et de Château-d'Oex (VD). Le jury révélera le 30 novembre, à Berne, quelle commune sera lauréate du prix «FLUX - nœud de communication d'or» et se verra ainsi décerner 5000 francs.

L'Oscar des TP ira cette année à une gare de chemin de fer à voie étroite.



Depuis le 2 octobre, le tronçon de la vallée du Rhin a enfin rouvert.



Voyager proprement avec le Pass solaire

La collaboration entre l'ATE et les CFF en faveur des énergies renouvelables se poursuit: les membres de l'ATE peuvent continuer à contribuer activement à ce que les trains ne circulent qu'avec du courant vert. Le Pass solaire garantit une part fixe de 10% d'électricité d'origine solaire dans le mix de courant de traction pour chaque tranche de 5000 personnes-kilomètres achetée. Ces 10% de courant vert remplacent les 10% issus d'autres sources d'énergie comme, notamment, le nucléaire. Les CFF s'engagent à faire l'acquisition d'électricité solaire certifiée «naturemade star».

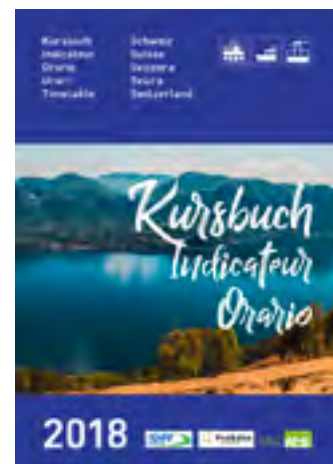
Informations supplémentaires: www.ate.ch/pass-solaire



Avec le Pass solaire, engagez-vous en faveur du courant vert.

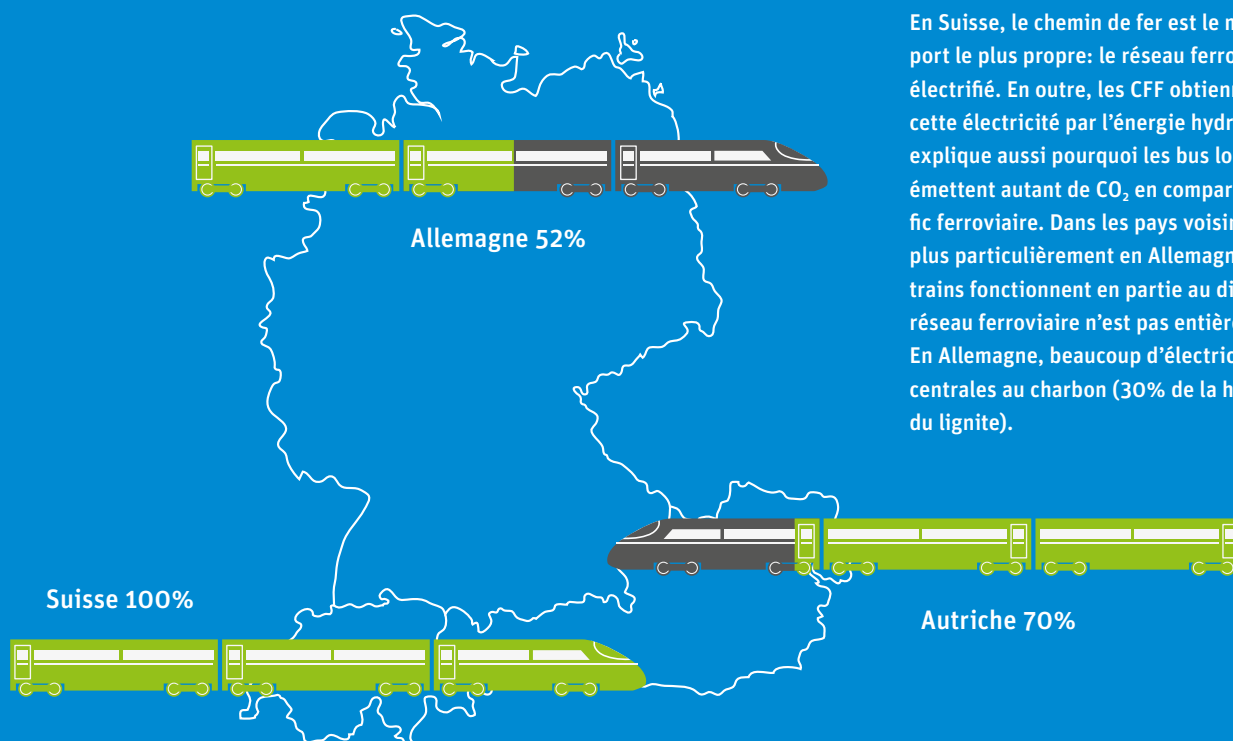
L'indicateur vit toujours

Les collaboratrices et collaborateurs de l'ATE qui s'occupent des demandes, commandes, louanges et reproches de nos membres travaillent actuellement à plein régime, au meilleur sens du terme. Les commandes de l'indicateur 2018 dépassent largement les prévisions de l'ATE, notre service de membres est ravi de recevoir de nombreuses réactions très positives. Cela réjouit beaucoup l'ATE. Quelque 4000 commandes ont déjà été enregistrées. Avantages pour les membres de l'ATE: chacune et chacun a toutes les chances de pouvoir obtenir un indicateur. Vu que l'ATE – en partenariat avec la CITRAP et Pro Rail – édite pour la première fois cet outil de manière indépendante (sans les horaires des cars postaux), la quantité est limitée. Mieux vaut ne pas attendre pour se le procurer: par téléphone au 031 328 58 58, via indicateur@ate.ch ou en ligne sur www.ate.ch/indicateur.



L'indicateur fait également un cadeau de Noël parfait.

ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE: LA SUISSE À LA POINTE



En Suisse, le chemin de fer est le moyen de transport le plus propre: le réseau ferroviaire est 100% électrifié. En outre, les CFF obtiennent 90% de cette électricité par l'énergie hydraulique. Cela explique aussi pourquoi les bus longue distance émettent autant de CO₂ en comparaison avec le trafic ferroviaire. Dans les pays voisins, en Autriche et plus particulièrement en Allemagne, de nombreux trains fonctionnent en partie au diesel, puisque le réseau ferroviaire n'est pas entièrement électrifié. En Allemagne, beaucoup d'électricité provient des centrales au charbon (30% de la houille et 6,1% du lignite).

La digitalisation sur la bonne voie

Par Filippo Rivola

Tant pour les voitures que pour les poids lourds, la perception des redevances pour l'utilisation du réseau routier devraient changer et se dématérialiser.



Sur la route aussi, la digitalisation apporte des progrès bienvenus.

Lors d'une consultation menée cet automne, la Confédération a présenté son projet d'introduction d'une vignette électronique qui remplacera la vignette autocollante, si difficile à gratter dans le gel hivernal. Concrètement le détenteur d'un véhicule s'inscrira via une application smartphone ou sur un site internet spécifique et paiera les quarante francs annuels. Pour les personnes qui ne disposeraient d'aucun accès aux technologies numériques, il sera possible de s'acquitter de la redevance via le paiement des impôts cantonaux sur les véhicules. C'est alors la plaque d'immatriculation qui sera enregistrée, et non plus le véhicule, comme c'est le cas actuellement. Des stations fixes ou mobiles de contrôle sur le réseau auto-

routier vérifieront que la plaque est enregistrée dans le système, et si cela n'est pas le cas, une amende sera envoyée au détenteur de la plaque. Un système similaire est déjà mis en place dans des nombreux péages urbains, par exemple à Londres. À l'avenir, de nouvelles technologies permettront même de se passer de ces stations de contrôle, le véhicule communiquant automatiquement sa position aux autorités. Des prescriptions légales strictes garantiront la protection des données personnelles et aucun profil d'utilisation du réseau ne sera établi via ces données.

Un système unique pour les péages poids lourds européens

Lors d'une deuxième consultation, l'intro-

duction du Service Européen de Télépéage (SET) a été proposée pour les poids lourds. Ces dernières décennies, plusieurs systèmes de péage pour ce type de véhicules ont été mis en place dans différents pays européens. Afin de simplifier les démarches administratives, l'UE a proposé un appareil de saisie qui enregistre les données de tous les péages d'Europe. L'entreprise qui fournit le boîtier comptabilise tous les péages, perçoit le montant auprès du transporteur et le répartit auprès des autorités des pays traversés. La Suisse, n'étant pas membre de l'UE ou de l'EEE, n'est pas tenue d'intégrer le SET dans son système de redevance sur les poids lourds. Elle souhaite néanmoins une collaboration. Une obligation pour les poids lourds de s'équiper avec un boîtier SET n'est cependant pas encore à l'ordre du jour en Suisse, car l'appareil de saisie actuel n'a pas encore été rentabilisé et fonctionnera jusqu'en 2024 au moins.

L'ATE est favorable au progrès

L'ATE a répondu favorablement à ces consultations. La vignette électronique favorise une optimisation du processus en évitant la surproduction d'impressions, en allégeant le travail administratif et en facilitant le repérage des fraudeurs. Un touriste étranger qui transiterait par la Suisse ne serait plus contraint de s'arrêter à la frontière et cela déchargerait les gardes-frontières. Quant à la collaboration pour le transit des poids lourds, elle permettrait de supprimer le travail de vérification des kilomètres parcourus par un camion étranger. Le montant des redevances restera le même, assurant que le transit par la Suisse ne soit pas plus attractif par rapport à aujourd'hui. La digitalisation des péages fait partie des progrès offertes par les nouvelles technologies et l'ATE les soutient allégrement. ■

Protection du climat avant tout

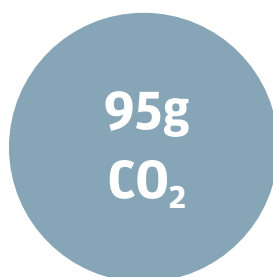
Par Dominique Eva Rast

Sous le couvert de soutenir les voitures électriques, on n'est pas passé loin d'un encouragement à encore plus d'émissions de CO₂. La motion du conseiller national PDC Fabio Regazzi était censée favoriser les voitures à faibles émissions, mais elle aurait eu l'effet inverse.

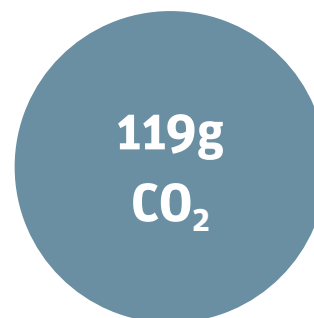
En mai 2017, 58% de la population ont accepté la stratégie énergétique 2050 et, en même temps, l'objectif d'efficacité des voitures neuves en matière de CO₂. Celui-ci vise à limiter la moyenne des émissions de CO₂ des automobiles nouvellement immatriculées à 95 grammes de CO₂ par kilomètre dès 2020. La moyenne est aujourd'hui de 130 g/km. L'application de la limite n'implique pas l'interdiction de certains modèles. Pour inciter les importateurs à favoriser les motorisations électriques et celles dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 50 g/km, le calcul de la moyenne les surpondère. De même que l'Union européenne, la Confédération permettra temporairement de compter à double les voitures électriques.

Une exception perpétuelle

Cependant, pour calculer cet objectif de réduction d'émissions de CO₂, la motion Regazzi préconisait de compter chaque voiture électrique neuve comme 3,5 autos à zéro émission, sans limitation dans le temps. Bien que cela ressemble à un soutien aux voitures



Moyenne des émissions décidée par le parlement et le peuple.



Moyenne des émissions proposée dans la motion Regazzi

électriques, l'effet aurait été totalement inverse. La proposition de M. Regazzi aurait fait tomber à l'eau l'objectif CO₂ de 95 g voté avec la stratégie énergétique 2050, car plus la pondération des voitures électriques est élevée, plus la moyenne de CO₂ réellement émis demeure au-delà de l'objectif de 95 g. Avec le comptage multiple des voitures électriques prévu dans la motion Regazzi, l'objectif se serait situé en réalité vers 120 g/km à partir de 2023. Même les grands importateurs d'automobiles n'avaient pas osé en rêver: auto suisse, leur association faitière, avait seulement exigé, dans sa prise de position, que ces véhicules puissent être comptées à double pendant un certain temps.

Acceptée au Conseil national

La conseillère fédérale Doris Leuthard a exprimé son opposition à la motion, mais ses mots ont reçu peu d'écho au Conseil national. Ce dernier a clairement adopté le texte, au grand dam des associations de défense de l'environnement et des transports publics. «Manifestement, il n'était pas évident que cette motion ne contribuait en rien à protégé

ger le climat», s'est étonnée Evi Allemann, présidente de l'ATE et conseillère nationale PS.

Rejetée au Conseil des Etats

Toujours est-il que le Conseil des Etats a assumé sa responsabilité politique et n'a pas voté aveuglément pour un soi-disant soutien à la mobilité électrique, qui se révèle d'une grande nuisance pour le climat. La commission compétente a mieux perçu les risques de la motion et recommandé au Conseil des Etats de la refuser. La Chambre haute a donc nettement rejeté ce texte le 13 septembre dernier. Du coup, il subsiste au moins une mesure pour réduire les émissions de CO₂ du trafic routier. D'ici 2020, tous les secteurs doivent économiser 10,7 millions de tonnes de CO₂. L'objectif pour les voitures neuves permettra d'éviter l'émission d'un million de tonnes de CO₂ par an. Avec son «non» à la motion, de même qu'au report d'une introduction progressive pendant les débats sur la stratégie énergétique, le Conseil des Etats a choisi une mise en œuvre analogue à celle de l'UE. «Aujourd'hui déjà, dans nos montagnes, les effets du changement climatique sont évidents. Nous n'atteindrons les objectifs de Paris que si le trafic automobile diminue aussi ses émissions de CO₂», souligne Evi Allemann. ■



Promouvoir les voitures électriques – mais de la bonne manière!

200 ans: ça se fête!

Par Camille Marion

En 2017, le vélo souffle 200 bougies. En effet, c'est le 12 juin 1817 que le baron Karl Drais parcourait les 14,4 km de Mannheim au relais de poste de Schwetzingen sur sa «Laufmaschine», la machine à courir. Ainsi débutait le triomphe du vélo dans le monde entier.

Deux siècles plus tard, le deux-roues séduit toujours autant. Moyen de transport rapide, pratique, économique, il préserve la santé comme la planète. L'ATE s'est toujours vivement investie pour encourager sa pratique, notamment en agissant auprès des instances politiques. C'est prouvé, pour que toujours plus de personnes optent pour ce moyen de transport, il faut que les infrastructures le permettent. Au désormais traditionnel «plus de routes, plus de bouchons» souvent scandé par l'ATE répond le plus optimiste «plus de pistes cyclables, plus de cyclistes»!

Le vélo est un véhicule d'émotion. Prati-

qué dans le monde entier, il ne connaît pas de barrière et réunit des amateurs de toute origine, de tout âge et de toute classe sociale.

Bonnes idées recherchées

Pour fêter ce jubilé, l'ATE a voulu donner aux amoureux du vélo l'occasion de partager leurs bonnes idées pour faire de leur deux-roues une parfaite monture. Comment rendre la petite reine encore plus cool? Elle est déjà bourrée de qualités: légère, rapide, économe, écolo. Mais le figlage est sans limite et, saupoudré d'imagination, il promet d'incroyables surprises. Vous avez été très nombreux à prendre

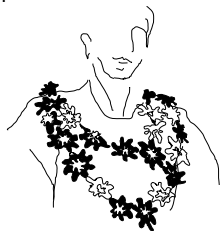
part au concours appelé «Les bonheurs du vélo». Une preuve que ce moyen de transport n'a pas fini de nous animer.

Petit renfort sécuritaire, amélioration technique, meilleure visibilité, optimisation pour l'utilisation familiale ou le transport d'animaux, protection contre la météo parfois capricieuse de la Suisse: les contributions sont riches et inspirantes.

Le jury a délibéré et désigné les dix meilleures idées. Les auteurs de ces projets seront récompensés par de jolis prix offerts par les deux partenaires du concours, m-way et Ortlieb. L'ATE félicite encore tous les participants!

DÉCOUVREZ LES 5 PREMIERS LAURÉATS

Jour



Jour



Jour



Nuit



Nuit



Nuit



Isabelle Wackernagel, Zurich

1. Un collier fait de bijoux légers, qui fonctionne surtout comme anticamouflage. Avec une belle combinaison de deux couleurs, soit gris (réfléchissant) et noir, soit gris (réfléchissant) et violet. Cela permet une jolie harmonie, tout en assurant la sécurité.

2. Le manteau en jeans réversible. Le jour, il s'agit d'un tissu de couleur jean avec une coupe classique et des poches souples. La nuit, quand l'étoffe est au contact de phares, elle scintille.

3. Pour le quotidien, il s'agit d'un gilet cape bicolore et réversible. Il est en jean et donne style discret. La nuit, le tissu s'illumine et la monture avec matière réfléchissante devient très brillante.

1.

2.

3.



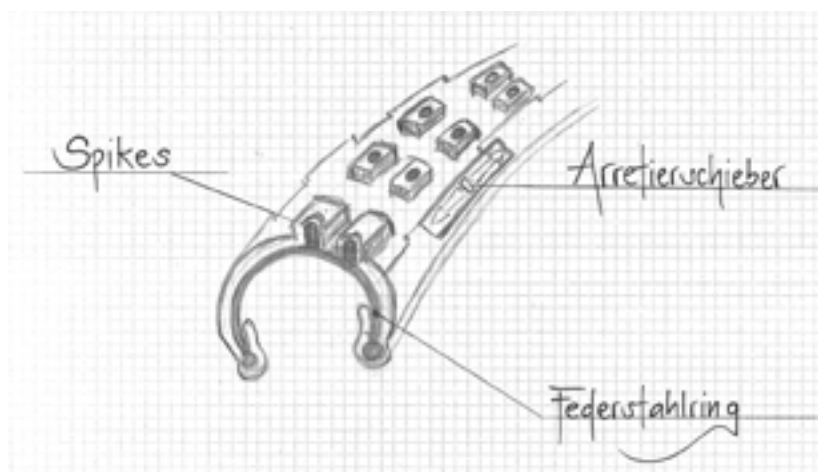
Beat Locher, Zurich

J'effectue mes transports quotidiens avec le vélo avec une remorque ou avec le porte-bagages spécial. Avec cela, je peux encore transporter jusqu'à 20 kg. Je suis en route plusieurs fois par jour et je dois être très prudent avec ma remorque à vélo (en raison de sa largeur). Grâce à mon coffre à vélo, je peux transporter tout ce qu'il me faut. Avec les sangles de tension, je peux emporter une caisse normale mais aussi des articles plus volumineux. Je pédale tranquillement et en toute sécurité, même lorsque le vélo est entièrement chargé. Cet accessoire pratique peut être monté sur n'importe quel porte-bagages.



Hans Huber, Meiringen

Mon idée est de proposer des pneus sans chambre à air et avec picots amovibles pour le vélo de ville. Plus de sécurité pour les cyclistes – même en hiver! L'objectif est de pouvoir pédaler toute l'année, grâce à ce pneu très stable, en raison de l'acier à ressort. Principe: A l'aide d'une bande d'acier à ressort fixée d'un côté du pneu, la bande peut être augmentée ou diminuée au moyen de glissières. Les picots permettent une meilleur accroche dans la neige, et ils peuvent être rétractés facilement et rapidement lorsqu'ils ne sont plus nécessaires.



Didier Very, Genève

Depuis des années je pense à un concept de vélo avec remorque et propulsion solaire.

Je n'ai pas toujours le temps ni les moyens de mettre en œuvre toutes mes idées. Il y a 25 ans, alors que cela n'existait quasiment pas, j'ai conçu et réalisé une remorque pour les vacances. Tout se rangeait à plat dans le coffre de la voiture.



Mechthild Voigt, Bülach

Un panier à vélo avec des réflecteurs, s'il vous plaît! Voici mon invention, bricolée à partir d'un gilet de sécurité.



www.lesbonheursduvelo.ch

L'utilité des systèmes d'assistance

Von Dominique Eva Rast

Les monitrices et les moniteurs de conduite, la police et les services des automobiles connaissent les systèmes d'aide à la conduite, qu'ils considèrent même comme utiles à la sécurité routière. Une nouvelle étude le prouve.

Assistant de vision nocturne, détecteur de fatigue et assistant de stationnement: les aides sont multiples dans les voitures modernes. Les nouveaux systèmes d'aide à la conduite permettraient en théorie d'éviter environ la moitié des accidents graves. Mais sont-ils connus et acceptés? C'est ce qu'a voulu découvrir l'ATE Association transports et environnement en menant une étude auprès des moniteurs de conduite, de la police et des services des automobiles. L'étude révèle que les personnes interrogées considèrent en principe ces systèmes comme étant très utiles pour la sécurité routière. Leurs connaissances des différentes possibilités sont aussi plus étendues que celles de la conductrice et du conducteur moyens.

Des aides méconnues

Une majorité des monitrices et des moniteurs de conduite interrogés trouvent impor-

tant d'informer leurs élèves au sujet de ces différents systèmes pendant les cours. Mais certaines possibilités restent plus connues que d'autres: tandis que la plupart d'entre eux sont familiers de l'assistant de stationnement, ils sont beaucoup moins nombreux à connaître le détecteur de fatigue et l'assistant de vision nocturne. Le détecteur de fatigue par exemple peut jouer un grand rôle pour la sécurité routière: ce système analyse en permanence la manière de conduire afin de détecter les baisses de la concentration. Suivant les versions, le système observe la personne assise au volant (mouvement des yeux et de la tête) ou son comportement (écarts dans la trajectoire). Le système tient aussi compte de l'heure, de la vitesse ou de l'utilisation des clignoteurs. Lorsqu'il repère des signes de fatigue, il recommande une pause en avertissant le conducteur par un signal sonore ou optique.

Une sécurité renforcée

Il est incontestable que les systèmes d'aide rendent la circulation routière plus sûre et plus agréable. Dans chacun des trois groupes, 90% des personnes interrogées s'accordent sur ce point. Les critiques portent sur le fait que les systèmes d'aide rendent les conductrices et les conducteurs (trop) peu responsables ou moins attentifs. Les alertes, les avertissements ou les signaux sonores sont parfois perçus comme gênants. Certains jugent par ailleurs que les systèmes d'aide à la conduite n'inspirent pas du tout confiance. Les avis divergent sur la question des nouveaux risques générés par les systèmes d'aide. Comme pour la question de la sécurité, on craint une baisse de concentration ou un manque d'attention de la part du conducteur, qui s'appuierait sur cette assistance pour la sécurité.

Un soutien bienvenu

L'étude révèle aussi que les personnes interrogées aiment recevoir de l'aide, par exemple avec des flyers, des vidéos et des ateliers. Plus de 80% d'entre elles aimeraient être davantage soutenues par des actions de prévention. «Cela nous conforte dans notre travail», explique Martin Winder, responsable de la campagne «auto sûre» à l'ATE. ■

Avec l'assistant de stationnement, on évite la tension à l'entrée du parking.



© shutterstock/lightpoet

Campagne conjointe

Le site www.auto-sure.ch donne des informations sur les systèmes d'aide à la conduite et propose une base de données très complète indiquant les systèmes d'aide à la conduite disponibles pour les voitures les plus vendues en Suisse. La campagne vise à faire connaître ces systèmes et à renforcer ainsi la sécurité sur les routes suisses pour tous les usagers. La campagne «auto sûre» est menée par l'ATE, avec le soutien du Fonds de sécurité routière, du Bureau de prévention des accidents et du Deutschen Verkehrssicherheitsrat.



En 15 minutes à vélo au travail!

La coopérative VillageOffice s'attaque à la racine des nombreux problèmes dus au trafic pendulaire. Nous développons un réseau de lieux de travail proches des lieux d'habitation, ce qui permettra à terme d'économiser annuellement **4.5 milliards de kilomètres** parcourus par les pendulaires.

La première étape a déjà été franchie: le réseau VillageOffice compte actuellement **37 espaces de coworking** répartis sur l'ensemble du territoire suisse. De nombreuses entreprises de tout secteur d'activité utilisent déjà notre offre.

Souhaites-tu nous aider à franchir les prochaines étapes? Avec un don de **100 francs**, tu peux devenir coopérateur/trice et participer au développement de cet écosystème.

www.villageoffice.ch/participer

VillageOffice est soutenu par la Confédération à travers le Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO), énergie Suisse ainsi que par le fond de soutien Engagement Migros.



suisse énergie
Notre engagement: notre futur.

Coup d'œil dans le casse-tête des normes

Par Dominique Eva Rast

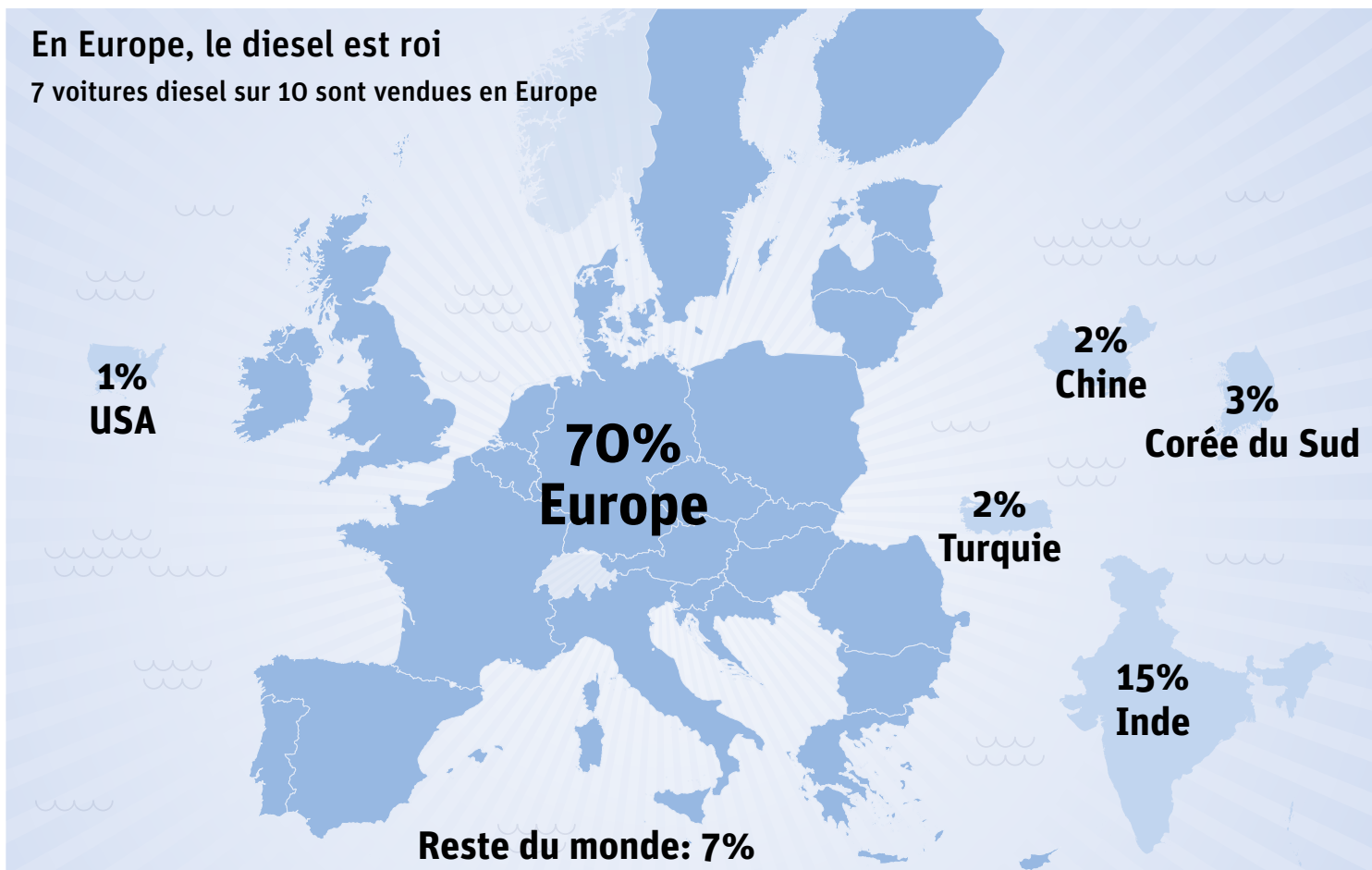
Un nouveau test antipollution montre les quantités de polluants émises en réalité par les voitures diesel. Depuis le 1^{er} septembre, le test a aussi lieu sur route pour une meilleure fiabilité. Mais seuls les nouveaux modèles sont concernés.

A l'heure actuelle, des véhicules diesel qui dépassent plusieurs fois la limite d'émission de polluants fixée par la loi sont vendus en Suisse. Il ne s'agit pas d'anciens modèles mais de véhicules diesel sortis d'usine qui respectent les normes sur le banc d'essai. Ils sont pourtant en réalité beaucoup plus polluants quand ils circulent sur les routes.

Les raisons sont connues: les véhicules réussissent les tests en laboratoire car dans des conditions optimales le catalyseur reste toujours propre. Mais sur route, les choses sont très différentes. Le catalyseur s'interrompt à tout moment, prétendument pour épargner le moteur. Or la nouvelle norme antipollution Euro 6 d Temp est plus contrai-

gnante. La mesure des émissions en laboratoire s'accompagne désormais d'un test sur route. Pour obtenir leur homologation, les véhicules doivent réussir le test WLTP (Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Procedure). Ce test se fait toujours en laboratoire sur un banc d'essai à rouleaux, comme on l'appelle. Avec plus de

Une nouvelle étude de «Transport & Environment» montre que les ventes de véhicules diesel continuent de progresser, malgré le scandale. Et ce, principalement car dans la plupart des pays européens, le diesel est moins fortement taxé que l'essence.



phases d'accélération et de simulations de conduite sur autoroute, il reflète mieux la consommation de carburant et les émissions de polluants effectives que le précédent test. En plus de ce test WLTP, un test sur route plus proche de la réalité (méthode ECR) est prévu. Le Parlement européen a décidé début février 2016 d'introduire la méthode ECR à partir de septembre 2017 – malgré la résistance des constructeurs automobiles qui voulaient repousser l'introduction de ce test plus sévère à l'année 2020. La Suisse adoptera automatiquement ces modifications de la législation européenne en matière de tests antipollution.

Période transitoire

Alors que la question semble enfin résolue, il reste encore un gros souci: la nouvelle norme d'émission Euro 6 d Temp ne s'applique qu'aux véhicules diesel pour lesquels une nouvelle homologation européenne est sollicitée, c'est-à-dire qu'aux modèles faisant leur entrée sur le marché. Les modèles diesel sortis d'usine, qui ont déjà obtenu une homologation européenne avant le 1er septembre, peuvent encore être vendus. Il faudra attendre le 1er septembre 2019 pour que tous les nouveaux véhicules, vendus et immatriculés en Suisse, respectent la nouvelle norme. Aujourd'hui, un seul modèle disponible est conforme à la norme Euro 6 d Temp. Les modèles diesel déjà sur le marché peuvent être vendus jusqu'en août 2019. En d'autres termes, les véhicules diesel sortis d'usine, qui émettent en moyenne cinq fois plus d'oxydes d'azote que la quantité admise, continueront d'être mis sur le marché pendant deux ans encore. Cela représente grosso modo 250 000 voitures diesel, qui circuleront sur les routes de Suisse et nuiront à la qualité de l'air pendant près de 15 ans.

Les milieux politiques n'agissent pas

Cette situation ne profite évidemment pas à l'ATE ni au législateur. L'ATE a donc demandé à la Suisse d'accélérer l'application de la limite d'émission. Le Conseil fédéral a proposé de rejeter la motion déposée par la présidente de l'ATE Evi Allemann. A l'achat d'un véhicule diesel, il faut donc demander au fabricant une confirmation écrite stipulant que le véhicule respecte la norme Euro 6 d Temp. Par principe, l'ATE déconseille d'acheter en ce moment des véhicules diesel ou recommande tout au moins de n'acheter que des véhicules diesel qui respectent la norme Euro 6 d Temp. ■



Le ballon noir montre les émissions de polluants réelles, le rouge la valeur limite.

Une vérité peu reluisante

Dans une nouvelle étude, «Transport & Environment» (T&E) dévoile la quantité de polluants émise par les voitures diesel, répartie sur l'ensemble de leur cycle de vie.

Par Dominique Eva Rast

On dit toujours des voitures diesel qu'en principe, elles sont moins nocives pour l'environnement que les voitures à essence. Aujourd'hui, environ 37 millions de véhicules diesel sont en circulation sur les routes d'Europe. «Transport & Environment», la faitière des organisations non-gouvernementales européennes du domaine des transports durables, a aujourd'hui calculé les émissions de CO₂ sur l'ensemble de leur cycle de vie. Bilan: si l'on inclut la production des véhicules ainsi que la fabrication du carburant, les voitures à essence s'en tirent bien mieux.

Promouvoir de nouvelles technologies

C'est la conclusion la plus étonnante à laquelle est parvenue l'étude. Néanmoins, cette dernière montre également pourquoi la proportion de véhicules diesel est si élevée en

Europe. Des tests de valeurs limites laxistes, ainsi qu'un carburant moins lourdement taxé sont les deux raisons principales pour lesquelles plus de la moitié des véhicules roule au diesel, selon T&E. À l'échelle mondiale, 70% des ventes de véhicules diesel se font en Europe. Pour T&E, il est aujourd'hui grand temps de promouvoir de nouvelles technologies. Les mieux placées sont les voitures à gaz efficaces et les voitures électriques modernes. À long terme, le diesel est voué à devenir un produit de niche, bien trop coûteux pour l'économie européenne, l'approvisionnement énergétique, le climat et l'environnement. ■

Lire toute l'étude: www.transportenvironment.org/publications/diesel-true-dirty-story (en anglais)

Tempo weg! Moins vite!

Nationale Tagung Congrès national

Freitag, 1. Dezember 2017 Bern
Vendredi, 1^{er} décembre 2017 Berne

Mehr Infos: laermliga.ch Plus d'infos: laermliga.ch
Melden Sie sich bitte umgehend an, danke! Inscrivez-vous au plus vite, merci!



unterstützt durch
BAFU Bundesamt für Umwelt
CERCLE BRUIT Vereinigung kantonaler
Lärmschutzfachleute



Lärmliche Schweiz
Ligue Suisse
contre le bruit

soutenu par
l'OFEV Office fédéral de l'environnement,
CERCLE BRUIT Groupement des responsables
cantonaux de protection contre le bruit

Le Magazine ATE 2018: Deux numéros au premier et troisième au second semestre!

Edition	Delai de parution	Delai de remise des annonces
1	08 mars 2018	05 février 2018
2	17 mai 2018	16 avril 2018
3	30 août 2018	30 juillet 2018
4	25 octobre 2018	24 septembre 2018
5	06 décembre 2018	05 novembre 2018

Renseignements et commande:

ATE Association transports et environnement
Annonces Magazine ATE
Case postale
3001 Bern
Tél. 031 328 58 38
annonces@verkehrsclub.ch
www.ate.ch

Adresse directe pour commandes des petites annonces:

www.ate.ch/pa

sodastream®

Avec d'élégantes
carafes en verre



-50%

prix préférentiel
de membres

CHF 99.-
au lieu de CHF 199.-

www.sodastream.ch



Commander à:
shop.sodastream.ch/vcs

Mobilité électrique à l'échelle communale

Par Stephan Walter

Une nouvelle brochure de SuisseEnergie montre aux communes comment soutenir la mobilité électrique à leur échelle. Les recommandations vont du rôle modèle des services communaux aux infrastructures de recharge, sans oublier les offres d'information et de conseil.

Aujourd'hui, la circulation routière en Suisse dépend presque entièrement de matières fossiles et représente plus du quart de la consommation énergétique nationale. La «stratégie énergétique 2050» vise, entre autres, à améliorer l'efficacité et à encourager le recours aux énergies renouvelables. La mobilité électrique donne un élan en direction de ces objectifs, car son rendement est bien meilleur que celui des moteurs à combustion. Notre pays dispose d'un mix énergétique à forte proportion de renouvelables, et, en plus, les conditions y sont favorables pour promouvoir des véhicules électriques respectueux de l'environnement.

Un engagement communal

De plus en plus de communes se demandent comment répondre intelligemment aux exigences actuelles et futures de la mobilité électrique, comment favoriser et maîtriser l'évolution de cette dernière. Villes et villages disposent de nombreuses possibilités d'incitation et d'aménagement. Par exemple, pour motiver leurs citoyennes et citoyens à privilégier un moyen de transport durable, les communes peuvent installer des stations de recharge pour véhicules électriques aux points de départ et de destination, ou réaliser des voies rapides pour vélos. Elles peuvent encourager – ou contraindre – les maîtres d'ouvrage et propriétaires fonciers à tenir compte de la mobilité électrique (par exemple en prévoyant des passages de câbles) au moment de planifier la construction de bâtiments neufs ou une rénovation. Des offres de partage attractives et innovatrices (des vélocargos électriques, par exemple) fluidifient la circulation et limitent l'accroissement du trafic. A cet égard, la mobilité électrique ne se réduit pas aux voitures: quand ils sont à batterie, les vélos, scooters

et véhicules communaux contribuent tous à instaurer des offres de mobilité énergétiquement efficaces. Pour les communes, il vaut donc la peine de réfléchir aujourd'hui à l'évolution en matière de mobilité électrique, puis de planifier et appliquer des mesures concrètes.

Aides à la concrétisation

Avec des représentants de l'Association des communes suisses, de l'Union des villes suisses, des cantons, de SuisseEnergie pour les communes et d'associations faitières, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a élaboré un guide pour montrer aux communes – y compris les petites localités – ce qu'elles peuvent faire en matière de mobilité électrique. La brochure contient des propositions de mesures et exemples issus de la pratique, pour agir efficacement dans les quatre domaines suivants: planification, rôle de modèle, information et conseil, infrastructures et services. En outre, l'ouvrage fournit de nombreux renseignements ainsi que des liens vers des données plus détaillées et de précieux points de contact. Destiné en premier lieu aux décideuses et décideurs dans les communes, aux architectes, conceptrices et concepteurs, de même qu'aux personnes chargées de planifier la mobilité, le guide s'adresse aussi à toute autre personne intéressée.



Les voitures électriques ont besoin de jus: il leur faut donc des stations de recharge publiques.

Plus d'informations sur www.energiesuisse.ch/mobilite

Le Pédibus, une affaire qui marche

Par Françoise Lanci-Montant

Vous connaissez certainement le Pédibus, comme la très large majorité des personnes qui ont répondu à la première enquête sur la mobilité des enfants et les impacts du Pédibus conduite par l'Institut LINK et l'ATE.

Plus de mille parents ont été interrogés en 2016 pour comprendre les pratiques de mobilité des enfants et les raisons qui influencent ces choix. Des questions ont été posées sur la pratique du Pédibus en Suisse romande et son impact sur la mobilité des enfants, sur les motivations des parents et les bénéfices perçus. Patrick Naef, géographe et ethnologue, en a analysé les résultats dans une étude qui vient d'être publiée par l'ATE en septembre 2017 (disponible sur www.ate.ch).

L'enfant «invisible»

Cette étude comble un manque. Peu d'analyses existent sur les déplacements des enfants et leurs habitudes de mobilité. De

même, le Pédibus n'avait encore jamais fait l'objet d'une évaluation. Il existe pourtant depuis plus de 17 ans en Suisse romande! Selon Patrick Naef, «l'étude apporte des éclairages très instructifs sur la mobilité des enfants, qui ont longtemps été réduits au statut «d'invisibles»». Les enfants représentent pourtant une population nombreuse et croissante: 928 268 écoliers en 2016 parcouraient quotidiennement les chemins de l'école.

La consécration du Pédibus

Au niveau national, la différence de connaissance du Pédibus entre les régions linguistiques est significative. Si la pratique est très connue dans la partie latine de la Suisse

(96% en Suisse romande et 81% en Suisse italienne), c'est loin d'être le cas en Suisse allemande (28%). Rodrigo Luruena, responsable de la campagne Pédibus pour la Suisse romande et le Tessin explique cette différence par la promotion plus récente de la pratique en Suisse allemande et par un financement beaucoup moins important qu'en Suisse romande où la campagne est menée activement depuis plus de 15 ans.

Parmi la majorité de Suisses romands qui connaissent le Pédibus, un fort taux de satisfaction (96%) caractérise cette pratique innovante. Un résultat particulièrement réjouissant et une confirmation que la campagne actuelle répond bien aux besoins et aux attentes des parents concernés.

Le transport actif en déclin

En Suisse, le transport actif des enfants est encore bien développé, 75% d'entre eux se rendant à l'école à pied. Mais le pays n'échappe néanmoins pas au déclin du transport actif généralement observé, dû à l'accroissement des distances à parcourir et à un sentiment d'insécurité persistant face au trafic routier. Selon l'Office fédéral de la statistique, on observe une diminution de près de 10% du transport actif des enfants entre 6 et 9 ans durant ces 20 dernières années. A l'opposé, la part de transport en voiture est passée de 23% en 1994 à 27% en 2015. De plus, d'importantes différences entre les régions linguistiques caractérisent le pays: le déplacement à pied des enfants sur le chemin de l'école est par exemple nettement plus répandu en Suisse allemande qu'en Suisse romande ou italienne.

Contre l'insécurité et pour l'autonomie

L'étude montre que c'est avant tout la perception de l'insécurité associée au chemin de l'école qui pousse les parents à accompagner leurs enfants. En Suisse romande, c'est également la sécurité qui est la raison principale

En Suisse, 75 % des enfants se rendent à l'école à pied, notamment grâce au Pédibus.



Photos: Lundi13 / Nicolas Rignetti



L'étude de l'ATE démontre que le Pédibus a une influence très forte et positive sur la mobilité douce de manière générale.

de la participation au Pédibus, alors que dans d'autres pays comme la France et les Etats-Unis, elle est d'abord associée au lien social et à l'organisation familiale.

Dans ce contexte, une pratique telle que le Pédibus – qui constitue un juste milieu entre accompagnement parental et mobilité autonome pour les plus jeunes enfants – représente une solution efficace face au déclin du transport actif chez les écoliers. Il offre une bonne alternative à l'accompagnement individuel des enfants et contribue à réduire le trafic de parents-taxis et donc le nombre de voitures aux alentours des écoles. Il permet ainsi de rompre en partie ce cercle vicieux qui voit l'accroissement du sentiment d'insécurité des parents provoquer une augmentation de trajets motorisés.

Un fort impact sur les déplacements

Cette étude démontre aussi que la campagne Pédibus a une influence très forte et positive sur la mobilité douce de manière générale. Près de la moitié des parents suisses romands interrogés affirment avoir modifié leurs pratiques vers une mobilité plus durable suite à cette campagne. Parmi eux, ils sont nombreux à avoir modifié leurs modes de déplacement pour privilégier la marche plutôt que

la voiture. Le Pédibus et les campagnes de sensibilisation qui lui sont associées ne se limitent pas à la création de nouvelles lignes, mais entraînent aussi le développement de pratiques de mobilité douce de manière générale et ont un impact sur les choix modaux des familles.

Les résultats obtenus démontrent que le Pédibus fonctionne de manière optimale et remplit pleinement ses objectifs en Suisse romande. La structure mise en place par l'ATE,

le soutien offert tout au long de l'année par les Coordinations cantonales, le matériel et les outils mis à disposition, ainsi que les événements festifs organisés régulièrement sont des éléments clés de sa réussite. Ce modèle de campagne peut être reproduit dans de nouveaux cantons et pays afin de sécuriser davantage les déplacements des enfants et encourager la mobilité douce. ■

www.ate.ch/chemindelecole

Le Bureau-Conseil de l'ATE en quelques chiffres clés

Le Bureau-Conseil est l'antenne romande de l'ATE Suisse. Basé à Genève, il conduit des campagnes de promotion et de sensibilisation autour de la mobilité douce et de la sécurité des déplacements, en particulier concernant les usagers plus vulnérables que sont les enfants et les aînés.

Au total, 12 collaboratrices et collaborateurs y travaillent, 7 à Genève et 5 dans les cantons de Vaud, de Fribourg, du Valais et du Tessin. 7 campagnes et projets sont gérés par le Bureau-Conseil au niveau romand: *Mobilité Séniors*, *Pédibus*, *Plans de mobilité scolaire*, *Journée internationale à pied à l'école*, *Plateforme habitat à mobilité durable – HAMOD*, *A 2 pas du tram*, et les cours *Etre et rester mobile* pour les séniors.

Le Bureau Conseil représente l'ATE à la conférence annuelle WALK 21, dans l'association Rue de l'Avenir et dans le réseau européen Réseau Rues.

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 et www.ate.ch/responsabilite

Pour une mobilité
d'avenir

ate



© Tobias Holenwegger

Les petites villes aussi se passent de voitures

Dix-neuf logements, trente locataires et une seule place de stationnement, réservée aux visiteurs. Par Samuel Bernhard

Le nouveau règlement de construction et d'affectation de la ville de Baden, entré en vigueur au printemps 2015, permet explicitement de construire des logements sans place de parc, au centre. Nous avons donc immédiatement lancé, puis réalisé un projet sans voiture». La desserte par les transports publics est parfaite et il y a des commerces à proximité: aménager des places de stationnement n'aurait eu aucun sens.

Tous les logements sont loués depuis la fin des travaux, ce qui démontre que l'habitat sans voiture a du succès même dans une localité de taille moyenne. Planifier, construire et habiter sans voiture n'est plus l'apanage des grandes villes!

Une foule de nouveaux projets sur la plateforme en ligne PHMD

Le quartier «Gartenstrasse» à Baden est l'un des nombreux nouveaux quartiers sans voiture que présente la Plateforme habitat à mobilité durable (PHMD), réalisée par l'ATE. Elle prend rapidement de l'ampleur: une vingtaine de projets y figurent, dont la moitié sont déjà habités. On trouve des informations sur «Kochermatte» à Aegerten (BE), «Wasenstrasse» à Bienne, «Soubeyran» à Genève, ou encore «Kronenwiese» et «Zollhaus» à Zurich. Les nouveaux projets représentent un apport d'environ 300 logements au parc immobilier sans voiture. www.habitat-mobilitedurable.ch

Le tout récent quartier sans voiture Gartenstrasse, à Baden (AG), vu du ciel.

Le lotissement «Gartenstrasse» de la coopérative Lägern Wohnen se trouve au cœur de la ville de Baden, en Argovie. Il dispose de nombreuses places de stationnement pour vélos: 25 couvertes à l'extérieur et 41 au sous-sol des bâtiments.

Christophe Bernet, de Lägern Wohnen, se souvient: «Nous souhaitions renouveler le lotissement vieillissant situé près de la gare.

Un petit effort
de votre part
pour de grands
résultats pour tous.



Envoi «pro clima». Respectueux du climat, quand vous le souhaitez.

Avec un supplément de quelques centimes seulement, vous pouvez expédier vos colis et vos marchandises sans impact pour le climat: tout simplement en tant que prestation complémentaire facultative. Pour en savoir plus: poste.ch/carbone-neutre

Un cadeau surprise qui fait plaisir

Un cadeau pour vous et vos proches : votre voisin, une amie, un collègue de travail ou vos enfants... Offrez des adhésions gratuites et recevez en contrepartie des Rail Checks de 20 francs.





Offrez une adhésion gratuite

Une année gratuite, sans engagement

Votre connaissance deviendra gratuitement membre de l'ATE jusqu'à fin 2018 et peut profiter des nombreuses prestations de l'ATE et de tous les avantages pour les membres. À elle de décider ensuite si elle souhaite rester membre de l'ATE ultérieurement. Le destinataire du cadeau doit avoir 18 ans révolus et ne pas vivre dans votre ménage.

Votre récompense

Pour vous remercier, l'ATE vous offre en récompense un Rail Check d'une valeur de 20 francs, à valoir aux guichets des transports publics. Jusqu'à cinq Rail Checks par personne sont cumulables dans le cadre de cette action.

Offrir maintenant et gratuitement !

En ligne sur www.ate/offrir
ou par tél. au 031 328 58 58



Quelles énergies après le

Un précurseur de la conversion: à Berne, depuis le début des années 1970, l'ancienne chaudière à gaz est un centre culturel. Malgré les nombreux plans de constructions, le centre surtout dédié à la jeunesse doit être maintenu.

Éboulements dus au dégel du permafrost, déplacement des glaciers, ouragans, détachement d'icebergs: l'automne 2017 malmène les climatosceptiques. Le changement climatique est un fait et, pour l'arrêter, nous devons nous affranchir des énergies fossiles. Il s'agit donc de sortir du pétrole, du gaz naturel et du charbon dont la combustion émet du CO₂ et qui nuisent donc au climat. Nous devons nous orienter vers les énergies renouvelables, c'est-à-dire vers les énergies hydraulique, solaire et éolienne. La réalité semble toutefois un peu différente: les Suisses roulent inlassablement en voiture, émettent du CO₂ et prennent l'avion plus loin et plus souvent. Le tournant énergétique doit s'accompagner d'un tournant en matière de politique des transports, un soutien doit être apporté aux transports publics, les infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons doivent être améliorées. Mais les préoccupations environnementales ont des difficultés à s'imposer au Parlement et n'obtiennent la majorité qu'après un énorme travail de persuasion. L'énergie éolienne se heurte – parfois de manière justifiée – à un grand scepticisme, l'énergie hydraulique se bat contre des problèmes financiers. Si le chemin pris n'est pas celui des énergies renouvelables, la Suisse souhaite pourtant atteindre les objectifs de l'Accord de Paris. Un changement de comportement des individus tout comme des interventions politiques sont donc nécessaires.

Responsabilité établie

Il serait bon que tous prennent connaissance du rapport du GIEC. La brochure s'intitule «Changements climatiques 2013/2014, Résumé à l'intention des décideurs». Une lecture indispensable, pas uniquement pour les hommes et les femmes politiques, mais pour nous tous. Elle indique noir sur blanc, de manière extrêmement objective et scientifique, que l'humanité est responsable du changement climatique. Le réchauffement du système climatique est sans équivoque et beaucoup de changements observés sont sans précédent depuis des décennies voire des millénaires. Chacune des trois dernières décennies a été successivement plus chaude à la surface de la Terre que toutes les décennies précédentes depuis 1850. Conclusion: «Les décideurs comme le grand public doivent accorder d'urgence à ce rapport toute l'attention requise.»

Source de référence pour le rapport du GIEC:
www.proclim.ch

charbon?

«Je suis persuadée que le changement climatique est avéré. On ne peut pas le nier car on le voit tous les jours, par exemple avec les températures et les catastrophes naturelles. Quant à ce que nous pouvons



Simone Bersier, 48 ans, enseignante, vit à Payerne

faire, je suis malheureusement plutôt pessimiste car il aurait fallu agir il y a plusieurs décennies déjà. Mais on peut toujours tenter de ralentir les effets du changement climatique, par exemple en essayant de consommer plus local et de ne plus voyager aussi loin et aussi souvent. Je ne pense pas que les carburants comme l'essence ou le diesel vont disparaître. On a encore des ressources par exemple sous la mer, et nous allons les exploiter, c'est certain. Pour lutter contre le réchauffement climatique, il faudrait que les dirigeants prennent des décisions radicales, mais je ne suis pas certaine que cela arrive.»

Micro-trottoir sur les questions: est-ce que le réchauffement climatique existe, que peut-on faire pour le ralentir et sur quoi l'Accord de Paris porte-t-il?

Sur la route de Paris

L'Accord de Paris sur le climat est en vigueur depuis le 4 novembre 2016. La Suisse en fait partie. Qu'est-ce que cela signifie désormais concrètement?

Par Dominique Eva Rast

Les politiques soutiennent l'Accord de Paris et le trouvent formidable. Il faut désormais agir au niveau de la loi CO₂. L'Accord sur le climat a été négocié lors de la Conférence des Nations Unies sur le changement climatique en décembre 2015. Il comprend trois principaux objectifs:

- Les pays signataires s'engagent à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.
- Promouvoir la résilience au changement climatique. Cela implique la mise en œuvre de mesures d'adaptation, telles que la construction de digues plus hautes par exemple.

■ Les pays industrialisés consacrent chaque année entre 2020 et 2025 100 milliards de dollars au développement de l'approvisionnement en énergie et à l'atténuation des dommages climatiques.

L'entrée en vigueur de l'Accord nécessitait sa ratification par 55 pays responsables d'au moins 55% des émissions de gaz à effet de serre. Ce fut le cas le 4 novembre 2016. Au 1er juin 2017, tous les États de la planète, à l'exception de la Syrie, du Nicaragua et des États-Unis, ont reconnu l'Accord.

Un masterplan pour le climat

Concrètement, au système énergétique actuel doit se substituer un système respectueux de l'environnement, ayant un impact climatique neutre. L'Alliance climatique Suisse le revendique dans son Masterplan climat. L'Alliance climatique

L'énergie, plus que de l'électricité

La mobilité a besoin d'énergie. C'est pourquoi le tournant énergétique doit s'accompagner d'un tournant en matière de politique des transports. Il est impératif que cette énergie ne nuise pas au climat. Les nuisances ne proviennent pas uniquement de la consommation d'énergie, mais également de sa production. Notre graphique met en avant les émissions des gaz à effet de serre. Pour obtenir une vision globale, il est nécessaire d'intégrer d'autres facteurs, tels que l'occupation des terres et l'aspect éthico-social par exemple: lorsque l'on cultive du soja pour le transformer en biocarburant, on peut se demander s'il ne serait pas plus judicieux de cultiver sur cette surface des céréales pour la population locale.

L'ATE plaide fondamentalement pour les énergies renouvelables qui sont produites dans le respect de la protection de la nature et du paysage.



Centrales à charbon

La combustion de lignite ou de houille émet du CO₂.

Centrales nucléaires

Production d'énergie certes pauvre en CO₂, mais hautement risquée. Le problème de l'élimination et du stockage des déchets nucléaires n'a toujours pas été résolu.



© Fotolia/Sergelalvohsin

est une coalition de 66 organisations non gouvernementales. Elle identifie dans le Masterplan climat des instruments politiques. Selon celui-ci, l'arrêt du réchauffement climatique passe par la fin des émissions. Une répartition juste des émissions encore possibles par habitant signifierait pour la Suisse la fin des émissions de CO₂ dès 2040. Plus aucun carburant fossile ne devrait alors être brûlé. Cela ne signifie pas la fin des voitures classiques qui doivent cependant fonctionner avec des carburants renouvelables, comme par exemple le biodiesel ou le diesel de synthèse renouvelable.

Une menace existentielle

Le premier objectif – limiter la hausse de la température – est existentiel pour certains pays, car une hausse de la température s'accompagne d'une hausse du niveau de la mer. Pour le Bangladesh et de

Les enjeux de l'Accord de Paris sont cruciaux pour l'environnement.

nombreux États insulaires, il s'agit d'une question de survie. Il est donc urgent de tendre vers l'objectif de 1,5 °C et non de 2 °C. En lien avec le deuxième objectif, l'Alliance climatique demande donc que la Suisse participe aux mesures de protection et contribue au moins à hauteur d'un milliard de francs par an au financement climatique international, indépendamment de la coopération au développement. Il ne s'agit pas seulement de prévenir les catastrophes, mais aussi d'atténuer leurs effets – pour ainsi dire des dommages-intérêts versés par les pollueurs aux sinistrés.

Contrôler et améliorer

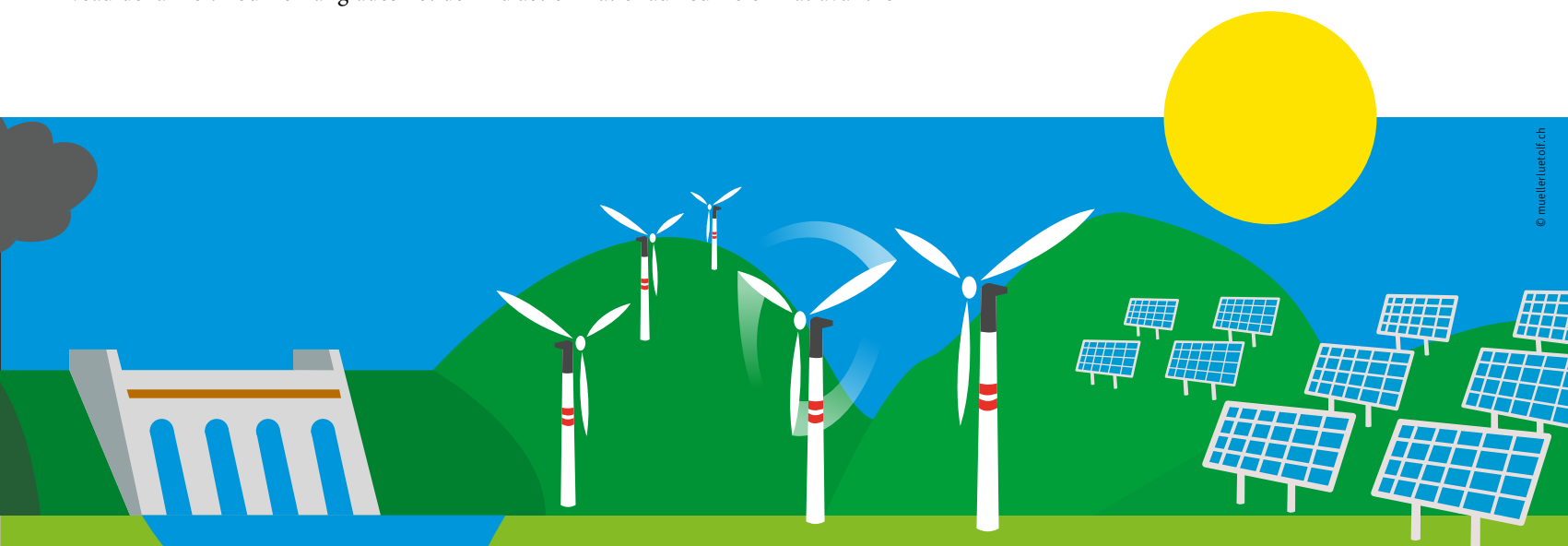
Les États ont déjà présenté des plans d'action nationaux sur le climat avant le

«Le changement climatique existe, c'est une évidence. Ce que chacun peut faire pour lutter contre cela, c'est de diminuer sa consommation notamment d'énergie. Il faut également favoriser les transports



Françoise Conus, 65 ans, retraitée, vit à Rossens

publics et pour les trajets plus courts, toujours opter pour la mobilité douce. On peut tout à fait faire ces petites distances à vélo ou à pied. Mais pour cela il faut aussi que les infrastructures le permettent, donc qu'il y ait par exemple des pistes cyclables. Il faut également que les voyages en avion soient plus chers: les billets sont beaucoup trop bon marché. Si les prix étaient plus élevés, cela limiterait le nombre de voyageurs et ce serait bénéfique pour la planète. Au sujet des carburants, je pense qu'on va trouver des alternatives car les ressources naturelles vont être épuisées.»



© muellertuehof.ch

Centrales hydrauliques

L'énergie cinétique de l'eau est transformée en énergie mécanique et électrique à l'aide de turbines placées sur les cours d'eau ou de barrages de retenue.

Centrales éoliennes

L'énergie du vent est transformée en énergie électrique qui est ensuite injectée dans le réseau électrique.

Centrales solaires

Une partie du rayonnement solaire est transformée en énergie électrique à l'aide de capteurs solaires.

Le changement climatique est un fait. Je ne connais pas vraiment le contenu de la Convention de Paris, mais j'en ai entendu parler. Je sais qu'il s'agit de réduire les niveaux de CO₂ et se conformer à certaines

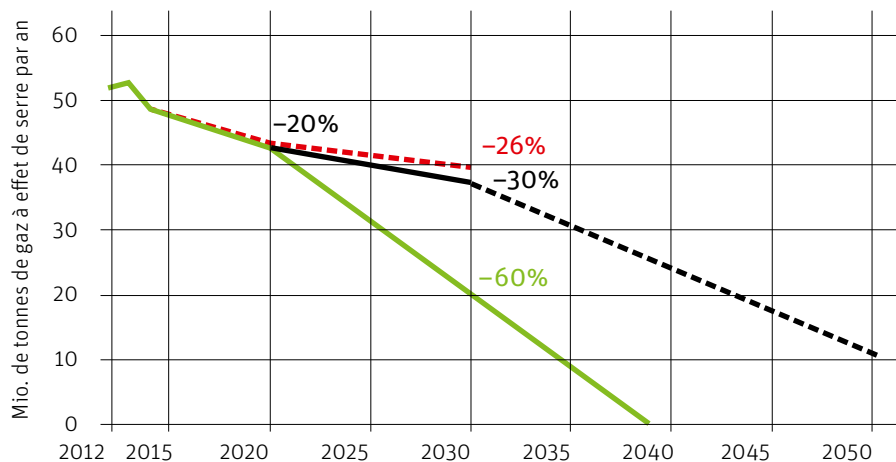


Benedikt Bücherer, 28 ans, rédacteur web, vit à Berne.

directives. Que faire contre le changement climatique? Au niveau individuel, il est important d'acheter local et de saison. Je trouve qu'en Suisse, nous avons déjà fait quelques progrès. Mais sur le plan politique, il est nécessaire qu'il y ait des incitations financières. Tout ce qui produit des polluants doit être plus cher. Cela signifie également que l'on doit augmenter le prix de l'essence. De manière générale, je trouve la mobilité trop accessible. Je pense que nous pouvons nous affranchir des carburants, mais pas de certains autres produits comme les plastiques ou les cosmétiques.

Cela signifie également que l'on doit augmenter le prix de l'essence. De manière générale, je trouve la mobilité trop accessible. Je pense que nous pouvons nous affranchir des carburants, mais pas de certains autres produits comme les plastiques ou les cosmétiques.

Si la Suisse veut atteindre les objectifs climatiques de l'Accord de Paris, elle doit réduire ses émissions de CO₂ de 60%.



- Développement attendu sans mesures supplémentaires après 2020 (WWB)
- Proposition de la Confédération pour mettre en œuvre l'Accord de Paris
- Plan directeur climatique: mise en œuvre cohérente de l'Accord de Paris (budget maximum à partir de 2012: 800 millions de tonnes)

début des négociations. Les objectifs de réduction d'émissions de CO₂ y figurent également. Un contrôle sera effectué tous les cinq ans afin de vérifier si ces objectifs ont été atteints. Cependant, ces enga-

gements ne suffisent pas, ils conduiraient à un réchauffement planétaire d'environ 2,7 °C. Les objectifs doivent donc être relevés en conséquence lors des prochaines négociations. ■

La mobilité

Chaque voiture est dotée d'un moteur. Ce qui est important, c'est l'énergie qui le propulse. Il est toutefois essentiel de se demander régulièrement si l'on a véritablement besoin de sa (propre) voiture: la marche, le vélo, les transports en commun ou l'autopartage ne sont-ils pas des alternatives?

Informations complémentaires

Vignette éco-courant: www.oekostromvignette.ch
Biogaz et éco-courant: www.topten.ch > Energie durable

Essence

Les moteurs à essence consomment davantage de carburant, ce qui augmente les émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

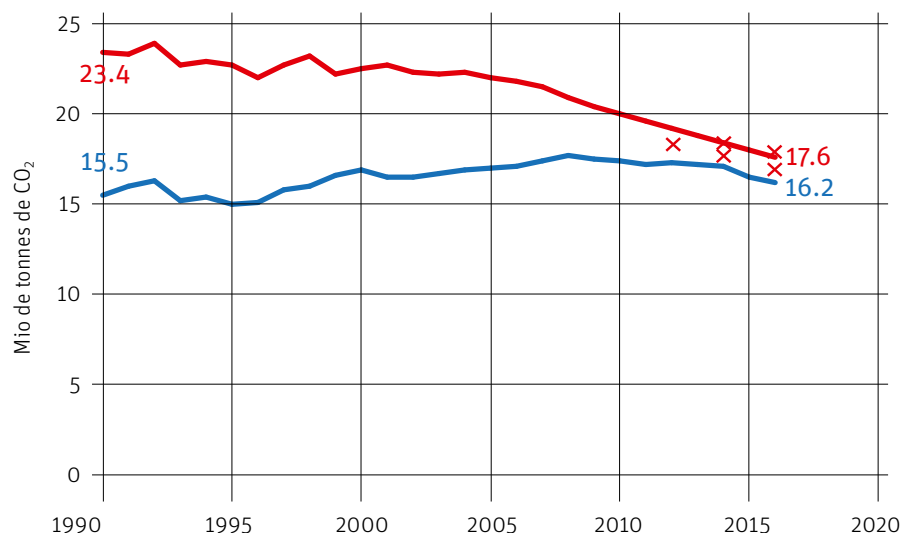
Diesel

Les moteurs diesel produisent bien plus d'oxydes d'azote que les moteurs à essence.

Hybride

Un véhicule électrique hybride est propulsé par au moins un moteur électrique et par un autre convertisseur d'énergie. Il est alimenté en énergie par un dispositif de stockage pour l'énergie électrique et par un réservoir de carburant de service.

Pour réduire les émissions de CO₂ des combustibles, une taxe sur le CO₂ est perçue sur les combustibles en Suisse selon la loi sur le CO₂. La statistique sur le CO₂ recense les émissions des combustibles et des carburants et est actualisée annuellement.



© muellerluetolf.ch, source: office fédéral de l'environnement

- Émissions liées aux carburants
- Émissions liées aux combustibles (corrigees des variations climatiques)
- ✕ Valeurs seuil pour la fixation de la taxe sur le CO₂

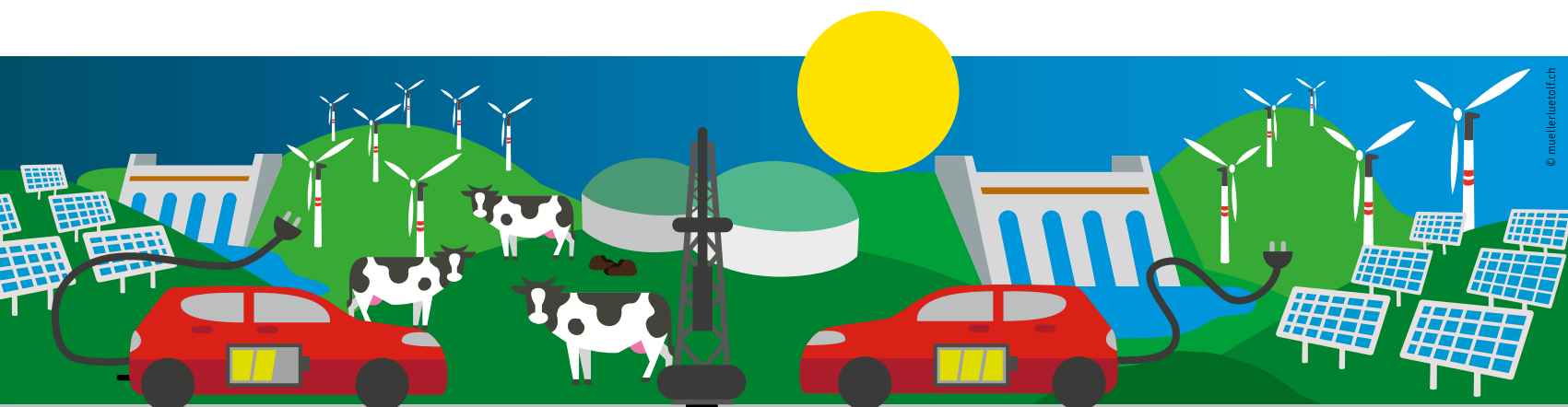
Je suis convaincue que le changement climatique existe. Il est nécessaire de mettre en place des accords internationaux obligatoires, et d'y inclure également des sanctions. Cela ne doit pas être facile-



Gabriela Troxler, 26 ans, rédactrice, vit à Inwil.

ment évitable, au contraire. Je suis au courant de l'Accord de Paris, mais ce n'est pas très clair pour moi. Par exemple, je ne vois pas vraiment en quoi cela se différencie de la Convention de Kyoto. Je suppose que l'objectif et de diminuer les émissions de CO₂. Pour agir sur le changement climatique, les gouvernements de tous les pays doivent se mobiliser. Il faut des taxes beaucoup plus élevées sur les vols et sur l'industrie. Et chacun doit s'y mettre! Pour arriver à en finir avec les carburants fossiles, il faut une réglementation. Ce ne sera certainement pas évident en Suisse.

Plus d'infos:
www.ate.ch/politique/campagnes/climat



Hybride rechargeable (plug-in hybrid en anglais)

Sur ce véhicule, la batterie ne se recharge plus exclusivement grâce au moteur à combustion, mais également sur le réseau électrique.

Gaz

Les véhicules à gaz naturel n'engendrent pas de particules fines et émettent moins d'oxydes d'azote que les véhicules diesel. Le biogaz produit en Suisse est très respectueux de l'environnement.

Véhicules électriques

Ils n'émettent pas de CO₂ localement. L'important est que l'électricité provienne d'une source renouvelable.

Carburants de synthèse

Ils peuvent être produits à partir d'électricité, d'eau ou de CO₂ et être utilisés dans des moteurs à combustion ou des piles à combustible. Attention: il s'agit ici de la description d'une voiture à pile à combustible.

Le coût comme seule pression

Par Dominique Eva Rast

Philippe Thalmann, professeur d'économie, est convaincu que seule une forte augmentation des prix du carburant pourra faire baisser les émissions polluantes.

«Des campagnes d'information et des cours sur le changement climatique dans les écoles? Cela n'apporte que peu ou pas de résultat, tout au plus une certaine compréhension pour des mesures concrètes». Philippe Thalmann ne mâche pas ses mots. Depuis 1994, il est professeur en économie à l'EPFL de Lausanne. Sur mandat de l'Office fédéral de l'environnement, il a mené une enquête avec son équipe. L'objectif était d'évaluer si la Suisse était en mesure de limiter ses émissions de CO₂, conformément à la réduction nécessaire pour que le seuil limite des deux degrés Celsius à l'échelle mondiale ne soit pas dépassé. Les résultats de l'étude de Thalmann démontrent que cela est tout à fait possible sans même porter atteinte à l'économie. Il reste cependant encore beaucoup à faire. En 1990, le secteur de la mobilité était responsable

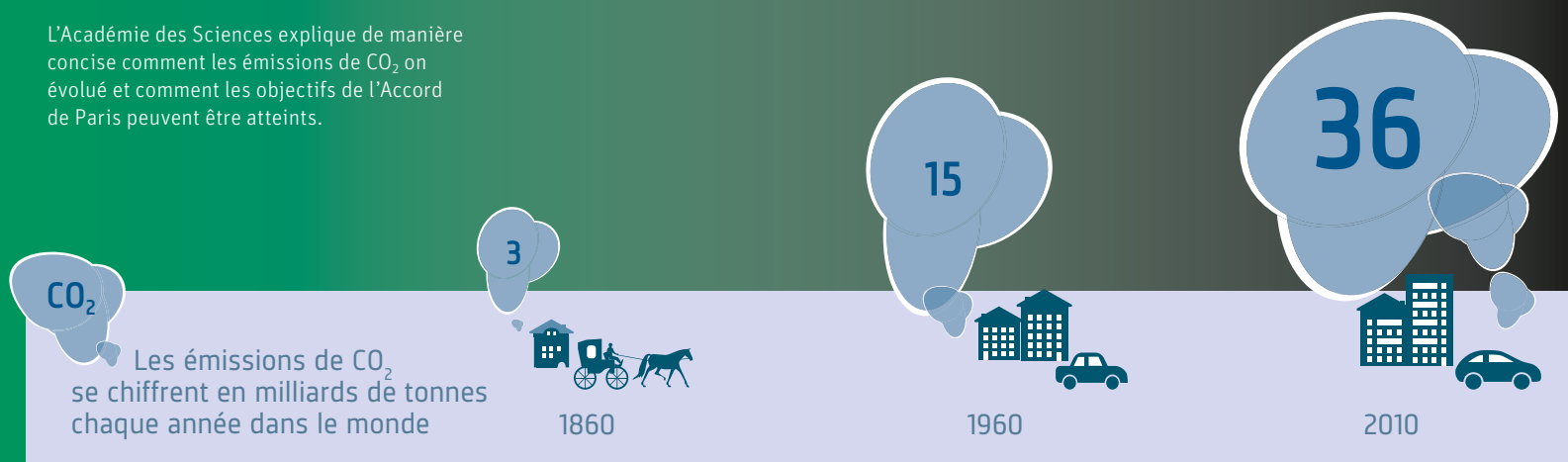
de 31% des émissions de CO₂ en Suisse contre 38% aujourd'hui. Ce qui montre que les rejets de CO₂ du trafic n'ont pas autant diminué que dans les autres secteurs et qu'il est donc logique d'intervenir. Le fait que les choses ne bougent pas est décevant: «Bien trop de mesures étaient facultatives dans le passé», évoque Thalmann. Il est urgent de réduire les rejets de CO₂.

Investir de manière intelligente

A son avis, la politique est tenue de durcir la loi sur le CO₂ dans le secteur de la mobilité et de l'appliquer de manière efficace. Au début, une simple fondation avait été créée. Elle prélevait 1,5 centime par litre d'essence et de diesel et achetait des certificats de compensation CO₂ à moindre frais à l'étranger. Le commerce des émissions était en partie assez opaque, mais depuis que la fondation pour la protection du climat et la compen-

sation de CO₂ «Klik» a repris les rênes et soutient des projets développés en Suisse, il est devenu plus efficace: l'argent qui provient de la taxe de 1,5 centime par litre d'essence est affecté dans des projets tel que celui qui transforme l'huile des friteuses des restaurants en carburant. L'échange de quotas d'émissions avec l'étranger n'est pas mauvais en soi. «Peu importe au climat où les émissions de CO₂ sont réduites du moment qu'elles sont réduites!». Les pays qui ont signé l'accord sur le climat de Paris cependant doivent tout d'abord réduire les émissions chez eux. C'est ce qui différencie le protocole de Kyoto de l'accord de Paris qui l'a remplacé. La concurrence est ainsi favorisée: «Il serait fatal que les pays riches prennent aux pays plus démunis des projets de réduction d'émissions moins coûteux». En effet, les pays pauvres doivent eux aussi réduire leurs gaz à effet de serre.

L'Académie des Sciences explique de manière concise comment les émissions de CO₂ ont évolué et comment les objectifs de l'Accord de Paris peuvent être atteints.



«Il importe peu au climat où les émissions de CO₂ sont réduites du moment qu'elles sont réduites!»

La pression de l'UE aide

En principe, Thalmann reste optimiste et il est certain que la Suisse atteindra les objectifs fixés dans le cadre de l'accord de Paris: une réduction de 50% des émissions de CO₂ d'ici à 2030 est réalisable de même que la décarbonisation jusqu'en 2050. Particulièrement si la réduction jusqu'en 2030 est répartie entre 30% en Suisse et 20% à l'étranger. Dans le passé, la pression de l'UE s'est également révélée utile: de nombreux véhicules roulent à présent avec des moteurs plus performants, les normes sont devenues plus sévères. «Même si les tests d'homologation sont erronés, la consommation et les quantités de substances polluantes ont baissé». Pour arriver à une sérieuse percée dans le secteur de la mobilité, Thalmann entrevoit deux solutions. Encourager fortement les voitures à propulsion alternative, dans la mesure uniquement où l'électricité provient d'énergies renouvelables. Thalmann ne fait aucune concession: «Les voitures électriques fonctionnant à l'électricité produite à base de charbon, sont une catastrophe». Sa deuxième solution est radicale elle aussi: le prix de l'essence doit augmenter massivement. De cette manière uniquement, la pression aura réellement un impact sur le comportement de consommation.

L'élasticité des prix est une réalité

Les scientifiques se voient confrontés au fait que le réchauffement climatique est renié. Thalmann vit pour sa part quelque chose de tout aussi incompréhensible: l'affirmation que l'élasticité des prix n'existe pas. C'est à dire qu'une augmentation du prix de l'essence n'a aucune influence sur la consommation. L'argument avancé est que dans la période s'étendant entre les années 1992 et 2000, le prix du carburant avait augmenté de 40% alors que la consommation était restée stable. Thalmann explique: «Il faut prendre en compte ici les influences supplémentaires». Les prix avaient certes augmenté, mais la population et le revenu également. Il est possible qu'à court terme, une augmentation des prix ait peu d'influence. Mais si les personnes savent que le prix continuera d'augmenter, elles réfléchiront lors de l'achat d'une nouvelle voiture et opteront pour un modèle plus efficace et plus économique.

Permettre des échappatoires

En sa qualité d'expert, Thalmann est à même de juger quelles seront les mesures qui porteront leurs fruits. À son avis, le développement des transports publics est exploité à son maximum. Celui de la mobilité électrique ne déploiera son impact que lentement. En revanche, il trouve le système de redevances pertinent, car il en-

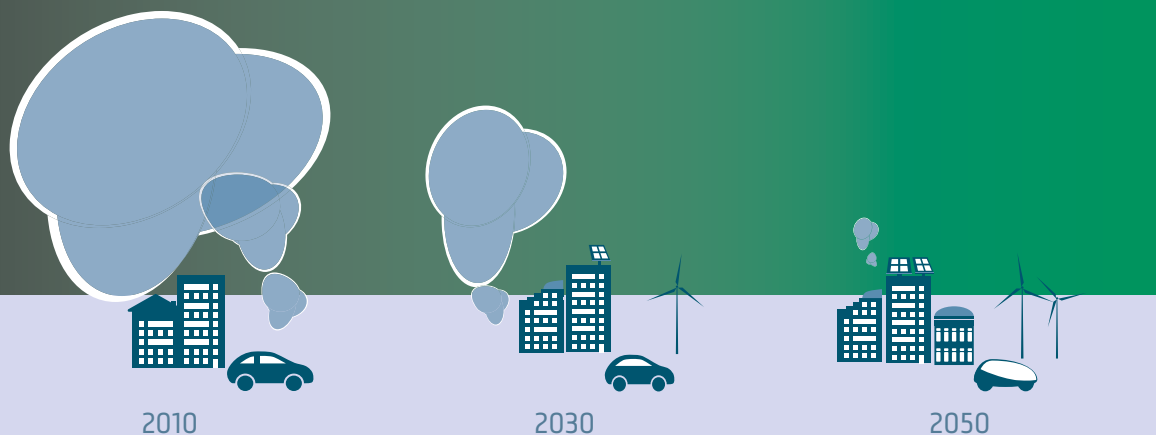
courage la population à éviter ces taxes. Ce système cependant devrait présenter une relation thématique claire, être simple et logique. «Que la taxe environnementale sur le mazout soit restituée en grande partie à la population par les caisses maladie, est assez incompréhensible alors que l'investissement dans la promotion de l'assainissement des bâtiments est concevable». Nombreuses sont les votations, enquêtes et expérimentations qui confirment que la majorité de la population souhaite une portée plus large du gain provenant des taxes d'incitation. C'est même souvent une condition pour qu'elle accepte de telles taxes. Il faudrait également que chacune et chacun puisse influencer le montant des taxes par son comportement: qui se déplace peu en voiture et utilise plutôt les TP émet moins de CO₂ et devrait par conséquent le ressentir dans son porte-monnaie. ■



Philippe Thalmann (54 ans) vit à Lausanne. Après avoir fait des études en économie à Lausanne et un doctorat à l'université de Harvard, il enseigne l'économie à l'EPFL depuis 1994.

© Akademien der Wissenschaften Schweiz (2017) Brennpunkt Klima Schweiz. Kurz erklärt. Swiss Academies Factsheet 12 (2)

L'objectif de 2 degrés est réalisable



L'hiver peut arriver, avec les Jungle Moc ICE+ de Merrell

Populaire du printemps à l'automne, les Jungle Moc offrent un excellent confort. Merrell combine désormais le meilleur de la technologie extérieure et présente les Jungle Moc ICE+. Spécialement conçues pour les conditions glaciales, humides et froides, elles sont équipées de la nouvelle semelle Vibram®-Arctic-Grip. Celle-ci assure un soutien extrême sur la neige et la glace. De plus, la

semelle est équipée d'un bouton thermo-chromatique qui passe du blanc au bleu à des températures inférieures à zéro degré et sert ainsi d'indicateur. Les Jungle Moc ICE+ sont faites de suède imperméable avec une doublure polaire pour garder vos pieds au chaud et au sec par tous les temps. Le modèle est évidemment équipé d'une semelle anatomique en EVA, pour un confort optimal.



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

les Jungle Moc ICE+ de Merrell vous sont proposées au prix de Fr. 126.65 au lieu de Fr. 149.-, soit un rabais de 15%.

Commande directement sur www.boutique-ate.ch ou par téléphone au 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).

Offre valable jusqu'au 26.11.2017

Boutique ATE: 15% de rabais sur tout l'assortiment jusqu'au 26 novembre!

Des activités pour tous, à la Maison tropicale

Au pied des montagnes bernoises se trouve un paradis inattendu: la Maison tropicale de Frutigen.

Avec sa forêt primaire tropicale, ses esturgeons sibériens, son caviar alpin et son exposition inte-

ractive «Comment le poisson est apparu en montagne», la Maison tropicale de Frutigen promet de beaux moments de découverte. Petits ou grands, les aventuriers sont à la bonne adresse pour explorer

et acquérir de façon ludique des trésors de connaissances sur des sujets actuels tels que l'alimentation, l'environnement et l'énergie durable. La Maison tropicale de Frutigen est considérée comme une

pionnière dans le domaine de l'élevage de poissons dans des aquacultures basées à terre. Au centre de l'installation, on peut trouver une unité de production performante et professionnelle pour l'élevage de poissons d'eau douce. L'eau chaude à 18 degrés, de haute qualité provenant de l'intérieur du Lötschberg constitue l'environnement idéal pour l'esturgeon sibérien. Parallèlement à l'esturgeon de Sibérie, les visiteurs pourront observer de nombreuses autres espèces d'esturgeons dans l'aquarium, dont certaines espèces rares comme l'esturgeon Sterlet albinos, l'esturgeon à spatule ou un béluga.



+ Avantage pour les membres de l'ATE: profitez d'un rabais de 20% sur le billet d'entrée, en présentant votre carte de membre. L'offre est valable jusqu'à fin 2017.

SodaStream fait pétiller l'eau suisse!

Grâce à la machine à gazéifier de SodaStream, la fabrication de boissons gazeuses rafraîchissantes devient un jeu d'enfant. Il suffit de remplir la bouteille d'eau fraîche du robinet, de l'insérer et de gazéifier. Avec un SodaStream, plus besoin de porter avec peine les bouteilles d'eau. On économise ainsi son énergie et ses sous! De plus, on limite considérablement le stockage et la mise au rebut des bouteilles PET vides. Il n'y a pas plus classe que de gazéifier avec le SodaStream Crystal. La bonne eau suisse du robinet peut être directement préparée dans la belle bouteille en verre et servie aussitôt. La carafe en verre dure très long-

temps et convient au nettoyage pratique dans le lave-vaisselle. Une étude suisse prouve que quasiment utilise un gazéificateur de SodaStream chez soi ou au travail, boit jusqu'à trois verre par jour en plus.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: le SodaStream Crystal avec deux bouteilles en verre et un cylindre vous est proposé au prix spécial de Fr. 99.- (frais de port inclu). Offre valable jusqu'au 31.12.2017.

Commande directement sur shop.sodastream.ch/vcs



Nobles vins bio à prix découverte

Amiata vous propose à nouveau un assortiment de dégustation à un prix très attractif. Il s'agit cette fois de puissants crus d'Espagne, d'Italie et de France. Ils complètent à merveille un bon

repas pour les jours de fête qui approchent ou se transforment en délicieux compagnons lors d'une froide soirée d'hiver.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: assortiment de dégustation composé de 6 bouteilles (2 bouteilles de chaque) pour Fr. 95.- au lieu de Fr. 116.60. (frais de port offerts).

Commande à l'aide du coupon en deuxième de couverture, sur www.amiata.ch/vcs ou par téléphone au 071 250 10 15 (Amiata). Offre valable jusqu'au 31.12.2017



Imprimante Canon PIXMA TS8050

Profitez d'une qualité d'impression exceptionnelle, avec la technologie de tête d'impression améliorée de la série PIXMA TS8050. Le système à 6 réservoirs d'encre, gris compris, permet d'obtenir de meilleures nuances, une granulosité réduite et des photos arborant des couleurs éclatantes et des documents texte d'une grande netteté. Connectez-vous et partagez vos images et documents en Wi-Fi et avec la prise en charge d'Android, iOS et Windows 10 Mobile. Imprimez directement depuis une carte SD ou profitez de l'impression et de la numérisation tactiles que propose l'application Canon PRINT. Un concentré de technolo-

gies d'impression dans un format environ 29% moins encombrant que les modèles précédents. Fortes d'une finition brillante et d'élégants angles arrondis, les imprimantes de la série PIXMA TS8050 sont aussi belles que les images qu'elles produisent.



+ Avantage pour les membres de l'ATE:

L'imprimante Canon PIXMA TS8050 vous est proposée au prix de Fr. 129.- au lieu de Fr. 185.- (prix catalogue).

Commande directement sur www.bonus-ate.ch, rubrique «Divers».

KED Covis – un casque polyvalent haut de gamme

Avec le nouveau Covis, le fabricant allemand KED lance un casque de vélo innovant: équipé d'une visière K-Vision photochromique amovible, il offre une protection UV optimale et s'adapte parfaitement aux porteurs de lunettes. La visière en polycarbonate réagit dynamiquement aux conditions d'éclairage changeantes en 60 à 120 secondes, ce qui améliore le confort visuel, les performances et la sécurité. La coque du casque offre une excellente protection à l'arrière de la tête et les 20 ouver-

tures assurent une ventilation suffisante. Le système de réglage de la taille Quicksafe peut être actionné d'une seule main, pour un ajustement optimal.

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

le casque Covis de KED vous est proposé au prix de Fr. 203.15 au lieu de Fr. 239.–, soit un rabais de 15%. Il est disponible en couleurs Pearl ou Black mat, et en taille 52–58cm ou 55–61cm.

Commande directement sur www.boutique-ate.ch ou par téléphone au 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).

Offre valable jusqu'au 3.12.2017



La Salamandre vous invite à découvrir une nature totalement insolite tout autour de chez vous. Elle propose trois revues pour tout savoir sur les plantes et les animaux au fil des saisons. La Petite Salamandre pour les 4–7 ans offre les clés pour comprendre et aimer la nature tout en s'amusant. La Salamandre

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

Profitez de 10% de rabais sur la boutique en ligne de La Salamandre hors abonnement. Par ailleurs, en vous abonnant à l'une des trois revues, un numéro vous est offert en cadeau. Offre valable jusqu'au 9 décembre.

Commande rendez-vous sur catalogue.salamandre.net avec le code de réduction ATEB17. Pour vous abonner à l'une des revues, rendez-vous sur abo.salamandre.net avec le code de réduction ATE17.

Pour les curieux de nature!

Junior s'adresse aux 8-12 ans et accompagne les jeunes explorateurs sur les sentiers d'une découverte active dans leur environnement. Enfin, La Salamandre pour les grands séduit les lecteurs intéressés par la nature qui les entoure. La Salamandre, c'est aussi une maison d'édition indépendante et sans but lucratif qui valorise les auteurs, photographes, dessinateurs, et cinéastes qui travaillent d'une manière respectueuse pour la nature.

Douceurs gourmandes dans un joli emballage

Pionnière suisse du commerce équitable, Gebana vous propose un set de dégustation idéal pour offrir ou pour se faire plaisir. Avec une grande variété de noix exotiques ou de fruits secs dans des présentoirs de dégustation, chaque destinataire trouve son préféré. Grâce au joli emballage de Noël de la boîte, vous pouvez même renoncer au papier cadeau. Le présentoir de dégustation contient douze spécialités du Sud à 40–80 g et est disponible en trois variantes. Sélectionnez parmi



les noix (noix de cajou, amandes et de noix de coco) ou les fruits secs (mangues, ananas et physalis). Dans le présentoir mélangé, vous trouverez six fruits secs et six noix.

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

La jolie boîte coûte Fr. 29.50 au lieu de Fr. 37.– (TVA incluse), auxquels s'ajoutent Fr. 9.– de frais de port.

Commande directement sur www.gebana.ch/shop avec

le code de réduction

VCSATEDB17W. Veuillez insérer votre numéro de membre dans le champ «remarques».

Offre valable jusqu'au 31.12.2017



Hotelcard – le cadeau idéal

Visite d'un marché de Noël, séjour bien-être ou excursion sportive dans les montagnes, l'Hotelcard convient à tout! Le demi-tarif pour les hôtels est également un cadeau idéal. Il permet de dormir à prix réduit dans plus de 700 hôtels en Suisse et dans les pays voisins. Le prix de l'Hotelcard est amorti dès sa première utilisation! Et bien sûr, votre partenaire en profite également, car le rabais s'applique aux chambres simples comme aux doubles.

Les avantages de l'Hotelcard

- Nuitées dans plus de 700 hôtels partenaires à moitié prix.
- Des hôtels de 1 à 5 étoiles dans toutes les destinations touristiques.
- Amortissement du coût de l'Hotelcard dès la première utilisation.
- Garantie du meilleur prix.
- Une seule Hotelcard suffit pour réserver une chambre double.
- Aucune consommation obligatoire à l'hôtel, aucune durée de séjour minimale.
- Utilisation illimitée: profitez autant que vous le souhaitez.



+ Avantage pour les membres de l'ATE:

- 1 an au prix de Fr. 69.- au lieu de Fr. 99.- + une Hotelcard en plus, à offrir
 - 2 ans au prix de Fr. 113.- au lieu de Fr. 198.- + deux Hotelcards en plus, à offrir
 - 3 ans au prix de Fr. 157.- au lieu de Fr. 297.- + trois Hotelcards en plus, à offrir
- Commande** directement sur www.hotelcard.ch/ate04, sur www.bonus-ate.ch ou par téléphone au 0800 083 083.

Découvrir la Suisse
à meilleur compte
avec
rekarail



Profitez maintenant d'un rabais spécial de 4 % !

Reka Rail pour des TP encore plus avantageux : avec la carte clients myOne, vous bénéficiez, du 1^{er} septembre au 31 décembre 2017, d'un rabais spécial de 4 % sur Les Reka Rail. Avec lesquels vous pourrez payer vos billets de train, bus, car postal, remontées mécaniques et bateau.

MANOR[®]





Neuchâtel

Retour sur deux présentations faites à l'AG de l'ATE-NE en avril

Quid du vélo en ville?

La pratique du vélo varie beaucoup d'une agglomération à l'autre. Selon le microrecensement, plus de 13% des étapes sont effectuées à vélo par les habitants de Berthoud ou de Buchs (SG) alors que les chiffres sont bien inférieurs dans d'autres communes. En 2013-2014, l'Association suisse des ingénieurs

et experts en transports (SVI) a mandaté une recherche sur 35 agglomérations qui a révélé une importante marge de progression.

Cette étude a souligné les facteurs susceptibles d'influencer le degré d'utilisation du vélo (par exemple, la topographie, la météo, la politique des transports, le prix ou les infrastructures) ainsi

que l'importance de la promotion de ce moyen de transport. L'étude a prouvé que certaines mesures-clés ont un effet positif sur le taux d'utilisation du vélo: infrastructures et stationnement de haute qualité, mesures d'information et de communication spécifiques. L'effet des mesures de promotion du vélo sur son utilisation est confirmé. Le contexte

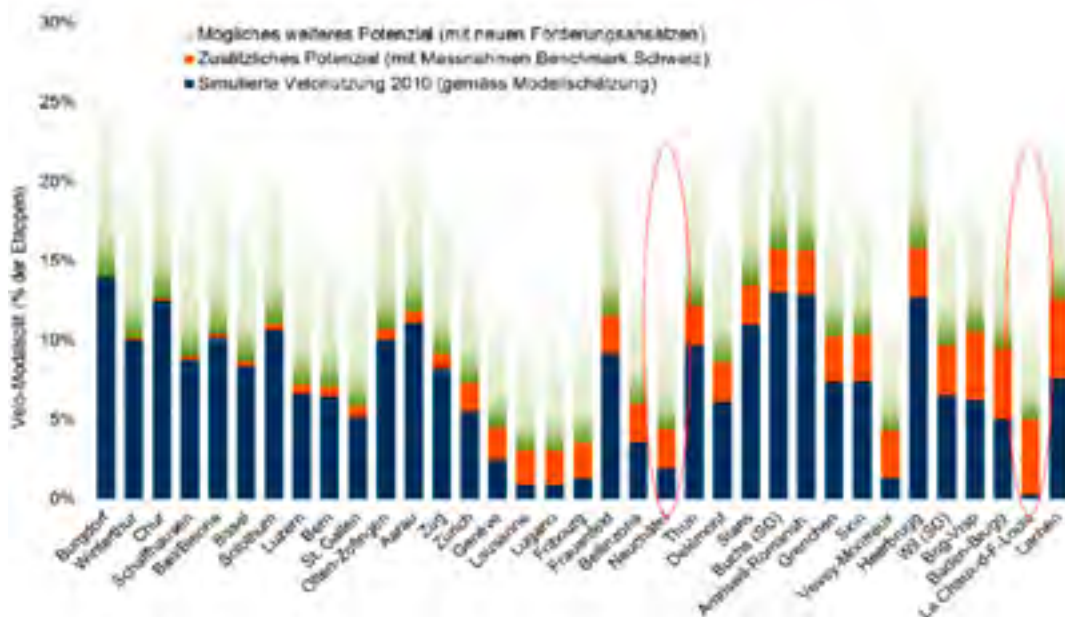
influence le succès de manière importante et il est conseillé de s'inspirer des agglomérations réputées «cyclophiles».

Plan d'action vélo dans la ville de Bulle

Après la mise en service de l'autoroute, la ville de Bulle et son agglomération ont connu un développement important. Corollaire de cette augmentation de la population et malgré la création d'une route de contournement: une croissance importante du trafic motorisé qui pèse sur la qualité de vie de cette cité. Pour gérer ce développement rapide, la commune a demandé un audit de la politique cyclable qui a débouché sur la création d'une commission vélo qui travaille à la promotion de la mobilité douce en conjuguant amélioration des infrastructures vélo et communication continue et percutante autour de ce thème.

Rues plus sûres et plus conviviales, axes cyclables pour relier les communes, véloguide, page internet et articles dans le bulletin communal: les résultats sont là. La commune a l'ambition de développer encore sa politique de mobilité douce en travaillant à une modification des mentalités et à une augmentation du nombre de cyclistes. Des efforts reconnus, puisque Bulle a reçu un prix d'encouragement de PRO VELO Suisse. Un exemple à suivre!

De l'état actuel à l'état futur: potentiel



Source: Etude SVI «Déplacements cyclistes dans les agglomérations - facteurs d'influence, mesures et potentiels», Büro für Mobilität, Interface Politikstudien et Haute école de Lucerne, 2015

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 026 422 29 74

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 078 404 59 94

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 463 24 32

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

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

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

Lötschberg: La section de l'ATE Valais en appelle au Conseil d'Etat valaisan

Valais



A l'heure où le Conseil fédéral met en consultation l'aménagement du réseau ferroviaire à hauteur de 11.5 milliards de francs – un paquet financier dont est exclu le Lötschberg – l'ATE Valais réagit par un appel au Conseil d'Etat valaisan.

«Nous ne demandons pas la lune, juste la fusée pour y aller!» Le 2e tube dans le tunnel de base

du Lötschberg est nécessaire. La Suisse dispose de deux axes Est-Ouest (Genève-Berne-St-Gall et la ligne du pied du Jura par Bienne), il nous faut aussi deux axes Nord-Sud performants. La solution est un Valais-Express entre Martigny, Sion, Sierre via Berne et les métropoles allemandes que sont Bâle et Zürich. Au moyen d'une rame moderne

à deux étages, 327 passagers pourraient, sans transbordement et confortablement, parvenir à Berne en 65 minutes de Sion et une heure de Sierre! Ceci n'est pas une utopie, c'est réalisable demain.

L'ATE Valais demande au Conseil d'Etat valaisan de ne plus tergiverser et de montrer que gouverner c'est bien prévoir,

en anticipant la demande. Il convient de remuer ciel et Alpes pour enfin obtenir une liaison directe entre le Vieux-Pays et le triangle d'Or helvétique, proposant ainsi une alternative à la voiture entre le Valais et le plateau suisse.

Jean-François Fornet

Vidéo sur la mobilité en Gruyère

Fribourg



Lors du comptoir gruérien 2017, l'ATE Fribourg a sorti une vidéo promouvant la mobilité douce en Gruyère. Profitant du fait que les transports urbains sont gratuits pendant les dix jours du comptoir, notre désir de promouvoir la mobilité douce s'est ravivé. En 2012 et 2013, durant la semaine de la mobilité, deux vidéos avaient déjà démontré que le vélo était plus rapide en ville qu'un gain de place dans le trafic était considérable avec des cyclistes ou des usagers regroupés dans un bus plutôt que dans leurs voitures individuelles. Forts de cette expérience, nous l'avons réitéré avec les moyens actuels et notamment avec des images aériennes par

drone, le tout dirigé par M. Fabian Jobin, directeur d'Upperview Productions. Nous avons également voulu toucher trois générations différentes et impliquer une personnalité politique: Mme Anne-Claude Demierre, conseillère d'Etat fribourgeoise. Une image figée de la Grand-Rue de Bulle démontre l'ampleur que peut prendre le même nombre d'automobilistes, de cyclistes ou d'utilisateurs des transports publics. Réalisée avec le soutien de l'OCN (office de la circulation et navigation), de la Commune de Bulle, de Mobul (transports urbains), des TPF (transports publics fribourgeois), de Frimobility (plateforme de covoiturage) et d'Agena



© mad



Promotion de la mobilité douce à travers une vidéo.



(spécialiste dans le solaire), notre vidéo circule sur les réseaux sociaux et est présente sur tous les sites de nos partenaires.

Face à cette vision d'un autre temps, nos associations examinent actuellement toutes les options pour s'opposer par voie

démocratique à l'adoption de ces crédits. L'information à la population et le droit démocratique de se prononcer sur les aspects concrets d'un projet d'une telle envergure doit absolument être assuré!

Isabelle Colliard



Genève

Durant 6 ans, l'engagement de Valérie de Roguin a conduit la section genevoise de l'ATE sur de bons rails. Son travail, entre ombre et lumière, a garanti la stabilité de notre squelette administratif, tout en étant un moteur aux grandes campagnes électorales, du fonds d'infrastructure ferroviaire aux oppositions aux diverses traversées routières du lac. Nous la remercions vivement pour son travail et lui souhaitons épanouissement et surprises sur la suite de son chemin.

Alice Genoud, notre nouvelle coordinatrice, a rejoint la locomotive en septembre. Géographe

Du nouveau à la coordination de la section

de 26 ans et déjà forte d'un solide bagage politique, Alice est Conseillère communale pour les Verts en ville de Lausanne et a travaillé durant 7 ans pour l'association Equiterre. Trois questions pour la découvrir.

Dans ton quotidien, mobilité rime avec...?

Intermodalité! Un terme un peu scientifique mais qui résume bien mon quotidien de pendulaire moderne. Je prends le vélo jusqu'à la gare, puis le train et ensuite j'effectue un petit bout de marche jusqu'au travail. Je peux expérimenter en une journée les grandes

stratégies et petits aléas d'un trajet qui devrait être banal mais qui illustre finalement ce pourquoi l'ATE œuvre chaque jour.

Un projet particulier que tu aimerais réaliser à l'ATE?

Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, c'est fondamental et on a trop souvent tendance à considérer comme acquise. Plus globalement, j'ai envie que la mobilité douce soit un outil non seulement pour des déplacements, mais aussi pour des solutions de rencontres et d'échanges entre culture et générations: une place de parc permet de faire station-

ner de la tôle et un moteur. Mais pas de faire se rencontrer toute la richesse sociale qui cohabite sur un seul bout de trottoir.

Un rêve pour la mobilité genevoise?

Un service de transport public en dirigeable solaire. Non, plus sérieusement j'aimerais sincèrement contribuer à faire changer les vieux réflexes de chacun, y compris les miens. La façon dont on perçoit aujourd'hui la mobilité ou la conception d'une rue a beaucoup changé ces dernières années, mais on manque de recul et de respect de toutes les sensibilités en présence. Et on se rend compte trop tard que l'usager ne se retrouve pas au centre de toutes les préoccupations.

Lisa Mazzone



Jura

Le 9 février 2014, le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a été accepté. Le Conseil fédéral met actuellement en consultation une étape d'aménagement d'un montant de 11,5 milliards de francs.

Le projet d'offre 2025 sert de base aux planifications de l'étape d'aménagement du programme de développement stratégique

FAIF, PRODES: et pour le canton du Jura?

(PRODES), mis en consultation. Le canton du Jura a fixé ses priorités: le cadencement à la demi-heure entre Bâle, Delémont et Bienne avec le rétablissement de la liaison directe jusqu'à Genève et le cadencement à la demi-heure entre Delémont, Glovelier, Saignelégier et La Chaux-de-Fonds. Le premier projet évolue de manière positive car le doublement de la voie à Grel-

lingen, nécessaire pour atteindre cet objectif de cadencement à la demi-heure, figure bien dans la liste des projets prioritaires. En ce qui concerne la liaison Delémont, Glovelier, Saignelégier, La Chaux-de-Fonds, la Confédération propose d'étudier une variante avec un cadencement à la demi-heure entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier et à l'heure entre Saignelégier, Glovelier et

Delémont, et la pose du 3ème rail entre Delémont et Glovelier. La liaison sera complétée par une relation horaire par bus. Avec la réouverture de la ligne Delle-Belfort en 2018, le canton du Jura sera aussi desservi par une ligne internationale offrant des correspondances vers Paris, Marseille ou Strasbourg. De quoi rêver!

Jean-Arsène Jossen



Berne

Bienne était animée ce samedi de septembre. Et pour une fois, les rues n'étaient pas encombrées de voitures mais de manifestants. Plus de 3000 personnes se sont en effet mobilisées pour pro-

tester contre le projet d'autoroute de contournement de Bienne. Des enfants et leurs parents, des jeunes comme des plus âgés, des politiciens et des habitants de la région ou d'ailleurs se sont réu-

nis le 23 septembre pour exprimer leur mécontentement face à l'Axe ouest. Ils ont marché paisiblement à travers Bienne pour rejoindre l'Esplanade où ils ont partagé à boire et à manger en

musique. Oui, Bienne était animée ce samedi de septembre. Et cela aussi grâce à l'ATE.

Bettina Epper

GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Grande manifestation contre l'Axe Ouest

Vos voyages sont-ils
déjà assurés?



© Studio Romantic/Fotolia

Tomber malade juste avant un voyage ou un concert – pas de souci!

Pourquoi payer une assurance pour chaque départ en vacances? Le **Carnet d'entraide ATE** revient bien moins cher et vous offre une protection globale pendant toute l'année: p. ex. pour les frais d'annulation d'un voyage, d'un hôtel, en cas d'incidents en voyage ou lors des loisirs ou manifestations, rapatriement en cas de maladie ou accident, remplacement des bagages, protections juridique à l'étranger et davantage encore.

Davantage d'informations

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

Pour une mobilité
d'avenir

ate



La cokerie de la mine de Zollverein offre un incroyable décor.

Quand les cheminées cessent de fumer

Par Dominique Eva Rast

La dernière mine de charbon de la Ruhr fermera en 2018. La région qui entoure Essen, Dortmund et Oberhausen a changé: au lieu de mineurs, on croise des touristes sur les pistes cyclables qui suivent le tracé des lignes de chemin de fer miniers.

Respirez profondément et attendez que le vertige soit passé. Ne subsiste alors que le saisissement: la Ruhr est à nos pieds, ou bien c'est nous qui sommes sur son toit. Plus précisément celui du gazomètre d'Oberhausen, à 117,5 mètres du sol. Le réservoir a cessé de fonctionner en 1988. Auparavant, il avait accumulé d'abord du gaz de haut fourneau, puis aussi du gaz de coke. Il héberge aujourd'hui de spectaculaires expositions. L'édifice en lui-même est fascinant: à l'intérieur, on se sent ridiculement petit. Jusqu'à fin novembre, on peut y admirer les «miracles de la nature» et – point culminant – la Terre elle-même. Sur un globe de 20 mètres de diamètre, suspendu

dans le gazomètre, sont projetées des images prises par satellite, en haute résolution et très détaillées. La montée sur le toit dans l'ascenseur panoramique permet de voir notre planète comme depuis l'espace. Thomas Machoczek, porte-parole, raconte que lorsqu'il était enfant, les alentours du gazomètre étaient son seul grand terrain de jeu. Cela n'a pas tout à fait changé: désormais, les jeunes s'amuse dans un parc-aventure bien sécurisé.

Des montagnes faites main

Le regard erre du toit du gazomètre aux collines, le long des canaux et des rivières. Un deuxième coup d'œil est nécessaire pour

mieux comprendre. Ces collines sont artificielles. On les appelle des terrils; ce sont des témoins de la culture industrielle qui a marqué toute la région et qui reste un élément de sa culture. Les terrils sont faits de matériaux résiduels de l'industrie minière: roches, mais aussi scories issues des hauts fourneaux. Les plus grands monticules ont verdi. Ils sont accessibles et souvent ornés d'œuvres d'art. L'époque des mines est révolue et la dernière fermera en 2018. Conséquence de la décarbonisation: un demi-million de personnes ont perdu leur travail et la Ruhr s'est restructurée. Cette contrée verdoyante et enchantée avait jadis pour surnom «le pays aux mille

feux», en raison du nombre de cheminées desquelles s'échappait une épaisse fumée.

Plus de charbon, mais des monuments

Le passé se dévoile sur les quelque cent hectares de la mine de Zollverein, à Essen. Le chevalement à double piétement se voit de loin, les installations sont conservées et entretenues dans leur intégralité. Là où des ouvriers trimaient autrefois sans la lumière du jour, l'art et la culture animent maintenant les bâtiments. Zollverein figure depuis 2001 au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le sentier de découverte des monuments nous montre la façon dont on extrayait la houille.

Anodin à première vue, le travail était bruyant, sale et incroyablement fatigant. Sur le sentier, un mannequin se charge de nous le rappeler: à genoux, au fond de puits étroits, on abattait le charbon avec un marteau-piqueur, puis on remplissait à la pelle un wagonnet qui allait être vidé à la surface. Les gisements houillers étaient ainsi exploités couche après couche, grignotés horizontalement par des galeries, elles-mêmes soutenues par des étaçons en bois. La visite guidée est très vivante, grâce à des explications détaillées et divertissantes, à des séquences visuelles et sonores. On peut empoigner les outils et toucher les machines sans risquer de se salir: débarrassés de leur croûte de poussière, ils sont protégés par de la résine synthétique.

Un café dans la laverie de charbon

Du premier coup de pioche à sa fermeture en 1986, la mine a fourni 240 millions de tonnes de charbon. Jusqu'à 8000 mineurs ont travaillé en surface ou sous terre, 24 h sur 24. Et aujourd'hui, le site attire chaque année environ 1,5 million de visiteurs. Un charmant café s'est installé à l'endroit où le coke était chauffé et on sert à boire là où on lavait le charbon. Il y a même une petite piscine en été et une patinoire en hiver.

Randonnée dans le bassin houiller

Le vélo est le meilleur moyen de découvrir agréablement les beautés de la région: une station de location «Revierrad» se trouve sur le site de Zollverein. Alors en selle, en compagnie de Florian Ikenmeyer! Originaire de la Ruhr, il est responsable de «radrevier.ruhr» à l'office de tourisme régional. M. Ikenmeyer est fier du réseau de plus de 1200 kilomètres de pistes cyclables qui sillonne la région et constitue l'offre de «radrevier.ruhr». Les pistes cyclables sont agréables, car elles suivent d'anciens tracés ferroviaires, réaménagés. La «route du patrimoine industriel» permet de relier, à bicyclette, des monuments industriels de la Ruhr. Nous roulons une après-midi entière et nous étonnons de la diversité de cette balade d'une trentaine de kilomètres. A peine sortis d'Essen, nous voilà à Gelsenkirchen: les villes s'enchevêtrent. Rien de surprenant, puisqu'elles

ont poussé là où se sont implantées les mines de charbon. Pour refaire le plein d'énergie, il est possible de s'arrêter, par exemple, à l'Erz-bahn-bude, l'une des étapes favorites des cyclistes. M. Ikenmeyer nous explique la particularité des buvettes comme celle-ci: chaque quartier a sa «Bude», ou «baraque», autant de lieux de rendez-vous ouverts tard dans la nuit, où l'on trouve aussi bien de la bière que de quoi se ravitailler. Ensuite, la descente facile longe brièvement l'Emscher, parfois libérée de son corset de béton et renaturée. «Une bien petite rivière», se dit-on en la comparant au canal Rhin-Herne, avec ses écluses et ses cargos qui rejoignent la mer.

Nous grimpons sur un terril. A pied, le chemin n'est pas particulièrement raide pour des Suisses, mais il est glissant. Ce monticule s'appelle Schurenbachhalde et, à son sommet, nous nous croyons sur la lune. Le sol est noir. Pas la moindre herbe n'en sort. Au centre du plateau, en revanche, s'élève la brame, une sculpture d'acier minimaliste de l'artiste américain Richard Serra. Elle fait penser au monolithe qui émergeait du lac de Morat pendant expo.02.

Le musée retrace la vie quotidienne

De retour à Zollverein, une visite au musée de la Ruhr s'impose: il montre tout, de la formation du charbon à la fermeture des mines. Les conséquences de l'air pollué se voient dans une séquence vidéo des années 1960 et

Le gazomètre est dorénavant un lieu d'expositions. / Étonnement verte et agréablement plate: la Ruhr se prête volontiers à des excursions à vélo.



dans la coupe du poumon d'un mineur mort de silicose. L'accent est mis sur la vie quotidienne dans la région, ce qu'illustre également une collection de photos des baraquements, presque sans commentaires. Le football joue un rôle important, comme nous l'a déjà appris le «sentier de découverte des monuments». Depuis le toit de l'ancienne laverie de charbon, on aperçoit par temps clair la Veltins Arena. Ce stade semble contempler avec bienveillance trois maisons de Dieu: un temple réformé, une église catholique et une mosquée. Depuis longtemps est révolue l'époque où les mineurs ne se contentaient pas de trimer sous terre, mais tapaient encore dans un ballon le dimanche. Pourtant, acclamer le club Schalke 04, le BVB ou le VfL Bochum est une question de foi et fait toujours partie de l'identité de la Ruhr.

Face à face avec des champions du monde

Rien d'étonnant à ce que le musée du football allemand se trouve à Dortmund. Et pour qui s'intéresse un tant soit peu à ce sport, il y a là de quoi se faire vraiment plaisir une bonne demi-journée. Au cinéma en 3D, les joueurs de l'équipe nationale allemande se mettent à papoter et à se souvenir de leurs plus grands succès. L'aperçu passionnant de l'univers du foot-

Le musée de la Ruhr offre un aperçu parlant de ce que le travail à la mine représentait.

ball inclut la première division sous toutes ses coutures, mais aussi des expositions spéciales comme la bibliothèque de Sepp Herberger, entraîneur de légende. Les jours de matches, le centre-ville de Dortmund se transforme en une masse humaine compacte, jaune et noire. On a pu mesurer ce printemps la solidarité des fans, quand le match de ligue des champions contre Monaco a dû être annulé: via Twitter, les fidèles du BVB ont rapidement proposé d'héberger les supportrices et supporteurs du club adverse.

Dégustation de charbon

Après les musées et randonnées à vélo, le moment est venu de se détendre. A Dortmund, par exemple, les bières et la cuisine locale de la brasserie Hövels feront merveille. Personne n'aura faim en sortant de table, et rien qu'en consultant la carte, on risque une sérieuse gueule de bois: nous ne nous sommes pas hasardés à tester l'«Affenbier», ou «bière des singes», une bière blanche au jus de banane. A Essen, point de départ de notre randonnée de plusieurs jours à la découverte de la Ruhr, nous avons en revanche goûté le «Hobbit». Ce breuvage d'une lumineuse couleur turquoise, particulièrement agréable, est sur la carte du «Café Nord». Il est également possible de croquer dans du char-

bon: le «Kohle Craft Werk» sert ses hamburgers juteux dans des petits pains tout noirs. L'établissement se trouve sur la Rüttenscheiderstrasse, où beaucoup de boulangeries, restaurants et bars satisferont tous les goûts. Et en cas de fringale culturelle, le filon n'est pas épuisé, tant s'en faut: il y a ici des librairies bien achalandées ainsi que le «Museum Folkwang», avec sa vaste collection d'art moderne. ■



Infos

Trajet: En train via Bâle jusqu'à Cologne, puis Essen: environ 7 heures depuis la Suisse romande.

Infos sur les pistes cyclables et propositions de balades: www.ruhr-tourismus.de/radrevierruhr (en allemand et anglais).

Hébergement: Le «Welcome Hotel» se trouve au centre d'Essen, www.welcome-hotels.com/welcome-hotel-essen (en allemand, anglais et néerlandais). La gare est facilement accessible en métro ou à pied.

Gastronomie: Dans le plus pur style brasserie, à Dortmund: brasserie artisanale Hövels, Hoher Wall 5-7, www.hoevels-hausbrauerei.de (en allemand). Billard, musique, grand choix de boissons et de mets: Café Nord, Viehoferplatz 1, Essen, www.cafe-nord.com (en allemand).

Hamburgers dans du «pain de charbon» et sélection de bières: Kohle Craft Werk, Rüttenscheider Strasse 14, Essen, www.kohlecraftwerk.de (en allemand).

Culture et divertissement:

Mine de Zollverein, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, Essen: www.zollverein.de (en allemand, anglais et néerlandais).

Gazomètre d'Oberhausen, www.gasometer.de (aussi en français).

Théâtre, spectacles, humour et variété: théâtre GOP à Essen, www.variete.de/essen (en allemand).

Musée allemand du football, Platz der Deutschen Einheit, Dortmund: www.fussballmuseum.de (en allemand et anglais).

Musée Folkwang, Museumsplatz 1, Essen: www.museum-folkwang.de (aussi en français).



© Zollverein/Jochen Beck

ate boutique

Du 6 au 26 novembre 2017

15% de rabais
sur tout l'assortiment*

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



Thermos Hydroflask 21 oz Standard | 39.90

Des gourdes de couleurs gaies qui gardent le froid frais et le chaud chaud. Contenu: 621 ml

10816.A lemon | 10816.D pacific | 10816.E lava
10816.F graphite | 10816.B raspberry | 10816.C kiwi



L'accessoire polyvalent: Merino Wool Buff | 34.90

7517.L5 plum | 7517.Y7 red clay
7517.AC5 solid black | 7517.AC6 lake blue



Chaussettes Lifestyle | dès 22.90

Chaussettes confectionnées avec un fil très fin.

WOMEN
Pointures: S (35-37) • M (38-40) • L (41-43) | 27.90
10540.X6 admiral/pop pink

MEN Pointures: one size 42-47 | 22.90

11163.BB3 black/twister hthr
11163.ZZ6 admiral fathom hthr



Pantoufle Giesswein | dès 59.-

Pantoufles confortables en 100 % laine vierge.

Dannheim **WOMEN/MEN** Pointures: 36-46 | 59.-
8347.V1 anthracite

Nieden **WOMEN** Pointures: 36-41 | 89.-
11345.V4 berry | 11345.V5 bleu pigeon

icebreaker



W
women

M
men

Icebreaker Long Shirt Oasis | 95.90

Convient parfaitement comme couche de base!

WOMEN Tailles: XS • S • M • L • XL

6357.P11 largo

MEN Tailles: S • M • L • XL • XXL

6354.P11 largo



W M
women & men

STRETCH

Pantalon d'hiver H-S Stretch | 99.-

Très extensible, légèrement isolé et chaud.

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

7445.G1 noir

MEN Tailles: 46 • 48 • 50 • 52 • 54 • 56 • 58

7434.G1 noir



Nortec Crampons d'hiver | 79.90

Ces solides crampons garantissent en tout temps une bonne adhérence sur la glace et la neige.

Pointures: (36-38) • (39-41) • (42-44) • (45-46)

9597 Nortec Crampons d'hiver



M
men

Veste d'hiver

Skogsgö MEN | 439.-

Veste de plein-air arrivant à hauteur de hanche, à léger matelassage en fibres synthétiques.

Matériau: 65% polyester, 35% coton

Tailles: S • M • L • XL • XXL

10541.K1 black | 10541.R1 red oak



icebreaker

Icebreaker Long Pants | dès 85.90

Sous-vêtements d'extérieur en fine laine de mérinos.

WOMEN Tailles: XS • S • M • L • XL

6356.U5 black (long) | 95.90

9121.A1 black (3/4 pants) | 85.90

MEN Tailles: S • M • L • XL • XXL

6355.U5 black (long) | 95.90

9125.A1 black (3/4 pants) | 85.90



W
women

Manteau d'hiver

Parka Kiruna Padded WOMEN | 419.-

Cette parka unie d'aspect sobre attire les regards et tient chaud.

Matériau: 65% polyester, 35% coton

Tailles: XXS • XS • S • M • L • XL

10544.D1 dark navy (XXS-XL)

10544.N1 dark garnet (S-XL)



Sac à dos Fjällräven Re-Kanken | 89.-

Le Re-Kanken est fabriqué en polyester obtenu entièrement à partir de plastique recyclé.

11608.005 emerald | 11608.003 UN blue

11608.004 black



W M
women & men

Chaussure d'hiver Lowa Trident GTX | 179.-

Pour une bonne adhérence même par conditions difficiles.

WOMEN Pointures: 37-42, aussi demi-pointures

10596.A2 noir

MEN Pointures: 41.5-47, aussi demi-pointures

10595.A2 noir



W
women

Chaussure d'hiver Alba GTX | 219.-

Botte polyvalente avec membrane Gore-Tex® pour les activités hivernales.

Pointures: 37-42, aussi demi-pointures

WOMEN 10049.G1 navy | 10049.A7 brun

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

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



© Kleinwalsertal Tourism s.r.l.

A 1215 mètres d'altitude, le pittoresque village de Mittelberg est le point de départ de nombreuses activités.

Les sommets enneigés du Kleinwalsertal

Par Camille Marion

A Oberstdorf, par une nuit claire d'hiver, celui qui lève le regard au-delà des toits enneigés du village s'émerveillera des lueurs parsemant les versants de la vallée. Ce sont les lumières des petites localités de Mittelberg, Hirschegg et Riezlern.

Au départ de Zurich, le train serpente dans les plats paysages de la Suisse, direction le Lac de Constance. Il longe quelques instant l'étendue aux reflets bleutés pour atteindre l'Autriche voisine, déjà vêtue de son épais manteau d'hiver. Un crochet par l'Allemagne

pour changer de train à Lindau, et nous voici en route vers le petit village bavarois d'Oberstdorf, porte d'entrée vers le Kleinwalsertal.

La vallée alpine appartient au district de Bregenz, mais présente la particularité d'être totalement dépourvue de liaison routière



© Camille Marion



© Camille Marion

Les excursions en raquette proposées par la Bergschule offrent une expérience exceptionnelle, loin des sentiers balisés.

Sur les domaines du Kleinwalsertal, plus de 130 kilomètres de pistes séduisent les amateurs de ski.

directe avec le reste de l'Autriche. Le visiteur arrive donc dans la jolie commune d'Oberstdorf, peuplée d'un peu moins de 10 000 habitants. Son charme pittoresque est doublé d'un engagement écologique remarquable qui s'illustre par la taille conséquente de la zone piétonne (considérée comme la plus grande au monde), par la limitation de la circulation automobile ou encore par l'électrification du réseau de bus qui dessert l'entier de la région.

En route pour l'Autriche

On profite d'une dernière bouffée de l'air pur et vivifiant avant de quitter ce joli décor pour se rendre en Autriche. Le bus part de la gare vers les sentiers escarpés de la vallée. Le paysage défile lentement, parsemé de hauts sapins blancs, de chalets authentiques et d'étroits sentiers bloqués par la neige. Les nombreux hameaux du Kleinwalsertal sont facilement atteignables grâce au réseau de bus développé sur cinq lignes à fréquence très régulière. Le trafic individuel est d'ailleurs plutôt limité et les touristes sont invités à utiliser les transports publics.

Le voyage en bus nous emmène tour à tour à la découverte des trois localités principales du Kleinwalsertal. Riezlern se situe à l'entrée de la vallée et abrite l'arrêt de bus principal, point de départ pour les autres villages. Réputées pour l'après-ski, ses jolies terrasses proposent de chaudes couvertures aux skieurs épuisés et on y déguste avec plaisir des boissons réconfortantes. Le bus monte ensuite vers Hirschegg et ses nombreux hôtels avant d'atteindre Mittelberg, à 1250 mètres d'altitude. Le choix est vaste, chacun de ces villages pouvant parfaitement convenir pour un

séjour à la découverte du Kleinwalsertal.

Au-delà de la beauté et du cadre unique de cette vallée, la variété des activités hivernales séduit les visiteurs. Il faut dire que les nombreux sommets enneigés qui se dressent aux alentours sont une véritable invitation à la découverte. Le bus permet de relier facilement le point de départ des diverses expéditions, mais on peut également profiter de la proximité des villages pour s'y promener à pied. On découvre alors de très jolis endroits au caractère pittoresque. Le Kleinwalsertal allie avec justesse le charme des chalets typiques, des granges et des murs de pierres au style plus contemporain de certains édifices bâtis dans l'optique d'un développement touristique.

Neige, sports et découverte

Pour un séjour aux accents sportifs, on chausse l'équipement adéquat avant de prendre le bus en direction des pistes. Les skieurs apprécieront la diversité et la richesse des pentes autrichiennes. Grâce aux différentes stations du Kleinwalsertal, l'expérience est multiple. Les larges pistes conviennent également aux enfants et aux débutants. Du côté de Riezlern, le snowpark Crystal Ground est très réputé pour l'originalité de sa configuration. Les amateurs de freestyle pourront y expérimenter des sensations extraordinaires, d'autant plus que le parc reste ouvert durant la soirée, chaque mercredi.

La montagne autrichienne réserve d'autres plaisirs. On peut notamment y pratiquer le ski de fond sur plus de 50 kilomètres de chemin balisé et gratuitement accessible. Trois parcours sont proposés, chacun au départ de l'une des localités principales. L'occasion de savourer la douceur de l'hiver en découvrant

les paysages de la région.

Il est également possible d'opter pour une balade en raquettes. La Bergschule, basée à Hirschegg, propose de nombreuses sorties en groupe adaptées à tout type de marcheur. L'expérience est encadrée par un guide de montagne, qui assure la sécurité du parcours. On peut même choisir de partir plusieurs jours pour une expédition incroyable, au contact d'une nature sauvage et immaculée dans laquelle on imprimera les premières traces humaines.

Destination idéale pour tout type de voyageur, le Kleinwalsertal offre une magnifique plongée dans l'hiver autrichien. La région est facilement atteignable en train depuis la Suisse et recèle un éventail de possibilités pour tous ceux qui souhaitent expérimenter la beauté et les plaisirs d'un hiver à la montagne. ■

Informations utiles

Accès: en train, environ 5 heures de voyage depuis Zurich, direction Lindau, Immenstadt et finalement Oberstdorf. Le bus pour le Kleinwalsertal circule tous les jours, départ de la gare d'Oberstdorf trois fois par heure.

Logement: Hôtel «Alte Krone» à Mittelberg. Situé tout près d'un arrêt de bus et point de départ idéal pour les diverses activités. www.alte-krone.at

Activités: se renseigner auprès de l'office du tourisme, Walserstrasse 264 à Hirschegg. www.kleinwalsertal.com / Pour les excursions en raquettes: Bergschule, Walserstrasse 262 à Hirschegg www.bergschule.at

85% des véhicules
repartent –
pour Fr. 45.–/an!



Et si la batterie de votre voiture rendait l'âme?

L'assurance dépannage ATE prend en charge les frais de secours ou de remorquage de votre véhicule, de poursuite du voyage ou d'hébergement – le tout sans franchise!

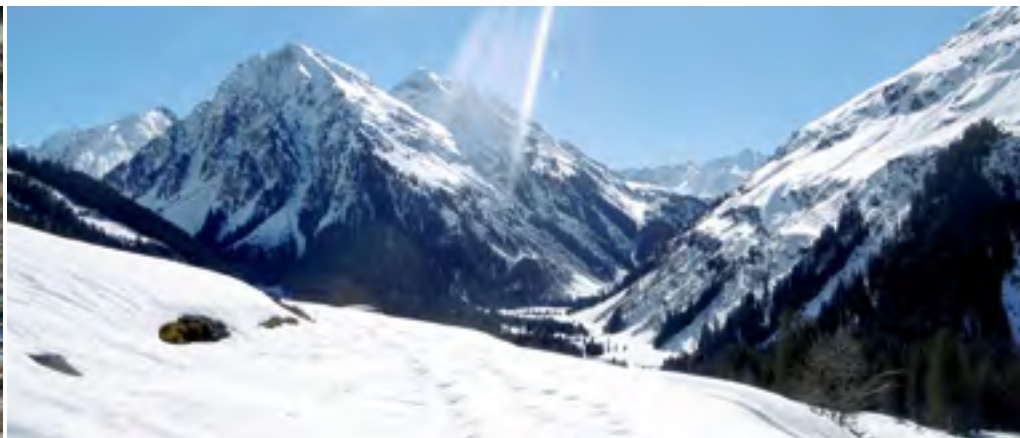
Commandes et informations

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

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Le blaireau est passé par là, même si nous ne l'avons pas rencontré personnellement./Soleil rayonnant à Monbiel.



Des empreintes dans la neige

Par Dominique Eva Rast

En raquettes depuis Klosters Monbiel pour le repas de midi sur l'alpage de Garfiun: une randonnée tranquille, qui devient passionnante avec l'accompagnement d'un spécialiste.

«**R**egardez, le blaireau est passé par là», indique Christian Putzi, en pointant son bâton de ski vers le sol. En effet, à y regarder de plus près, on distingue les empreintes typiques de ses griffes. Le blaireau a des pattes courtes et trapues, explique M. Putzi. En qualité de garde-forestier, il connaît les habitants de la forêt. Avec patience, il montre la neige et découvre des animaux là où d'autres ne voient que des cailloux. Et un coup d'œil à travers ses jumelles lui donne raison: tout là-haut, là où le soleil a fait fondre des plaques de neige, deux chamois sont en train de paître.

Lever la tête, et apprécier

À côté de M. Putzi, Manuel Vögel plisse les yeux en direction du soleil: il mène la randonnée en raquettes, connaît les montagnes et toutes les espèces qui se déplacent dans la neige. Mais M. Vögel n'aime pas l'expression «école de ski»: «Je n'ai jamais beaucoup aimé l'école, on me disait toujours ce que je devais faire». C'est pour cette raison qu'il accompagne les clients, leur prodigue des conseils et les laisse faire leurs propres expériences. Tout comme lors de la randonnée vers l'alpage de Garfiun: «Levez la tête et appréciez», dit-il le matin au moment d'attacher ses raquettes. Aussitôt dit, aussitôt fait. D'abord à grands pas, puis lentement, tranquillement.

Il faut respirer profondément, l'air est doux et agréable.

Il y a beaucoup à découvrir

Depuis la place de la gare de Klosters, on se rend en bus jusqu'à Klosters Monbiel. On peut également y aller à pied, en une bonne demi-heure. Le sentier longe la pente à gauche à travers la forêt; il est large et bien signalisé. Après un peu plus de deux heures, nous atteignons cet alpage, mais les plus sportifs mettront certainement moins de temps. Nous nous arrêtons par moment, écoutons le pic, sans le voir, nous découvrons ses traces, à la suite de celles d'un blaireau. Lors de cette randonnée, nous apprenons le jargon de la chasse, à laquelle M. Putzi s'adonne chaque automne.

Saucisson de cerf et fromage d'alpage

L'alpage de Garfiun se révèle être un restaurant soigné et aménagé avec goût. Manuel Vögel explique qu'il organise également des randonnées nocturnes, volontairement sans lampe frontale. «Dans notre monde continuellement en agitation, il fait bon parfois d'écouter le silence», explique-t-il. Les excursions nocturnes mènent vers le restaurant de l'alpage de Garfiun où une délicieuse fondue attend les randonneurs. Pour notre part, nous savourons une assiette de fro-

mages locaux et un saucisson de cerf. On nous recommande également la tarte aux noix, qui bénéficie d'une réputation loin à la ronde.

Retour par le versant ombragé

Le retour vers Klosters Monbiel passe par l'autre versant de la vallée, plus à l'ombre, où le ruisseau Landquart serpente allègrement. En hiver il est la plupart du temps figé par le froid et recouvert d'une épaisse couche de glace et de neige. Si l'on souhaite regagner Klosters Selfranga à pied, il faut compter une heure de plus environ. «Et après cela, vous serez vraiment fatigué», sourit M. Vögel. Mais il ne parle pas de son cas: après la randonnée, il rentre à la maison où il coupe encore du bois en vue de l'hiver. ■

Infos

Accès: De Zurich, via Landquart, jusqu'à Klosters Platz, 1h56 avec le train

Réservation d'une randonnée et conseils

d'hébergement: www.ride-and-smile.ch, www.holz-putzi.ch

Restaurants: Alpage de Garfiun (www.alpgarfiun.ch), Restaurant Höhwald (www.hoehwald-klosters.ch)

Est-ce que la neige sera déjà tombée? Nous croisons les doigts.

Rendez-vous avec Saint-Nicolas

Guirlandes lumineuses, effluves de vin chaud, pains d'épices et angelots en tout genre – la période des marchés de Noël approche. La Suisse compte aujourd'hui quelque 200 marchés de Noël, des petits et des grands, des connus et des moins connus. Sans prétendre à l'exhaustivité, le site www.brunn-valla.ch/weihnachtsmaerkte/schweiz.html en offre un joli aperçu. Nous vous en présentons trois, qui nous ont particulièrement plus l'an dernier. Tous sont bien sûr très facilement accessibles en transports publics.

Par Markus Fischer



©FOTOGRAFICA Huttwil

A Huttwil, le Saint-Nicolas prend le temps d'accueillir ses invités.



©ATE/Markus Fischer

HUTTIL

CE MARCHÉ SE DISTINGUE par son ancrage local: tous, du boulanger au boucher, en passant par le forgeron ou le tourneur sur bois participent à la réussite du marché de Noël.

La région est aussi impliquée culinairement parlant avec des spécialités comme le «Chäsbrägu» («raclette» servie sur du pain), le «Chnebu» (saucisson sec)

A Stein am Rhein, la Belle au bois dormant enchantera petits et grands.



ou la «Ärbssuppe mit Gnagi» (soupe de pois jaunes, avec pied de cochon en salaison).

Diverses activités attendent les visiteurs. Un atelier de bricolage et un marché aux jouets pour les enfants, des contes et récits dans une banque et au sous-sol d'un magasin de vêtements, sans oublier l'heure de réception quotidienne de Saint-Nicolas. Les adultes entendront des lectures aux chandelles, de la musique de Noël et bien d'autres concerts encore. La palette est vaste: rock, musique folklorique, orgue de Barbarie, prestations de l'Armée du Salut... Comme chaque année, Huttwil chante Noël.

Dates: du mercredi 29 novembre au dimanche 3 décembre

Infos: www.regio-huttwil.ch

Accès: direct depuis Lucerne/Suisse centrale; depuis les autres régions, la connexion se fait via Langenthal. Cinq minutes à pied suffisent à rallier le marché depuis la gare.

STEIN
AM RHEIN –
où le coeur
des enfants
battrait fort



ST-URSANNE – la perle au bord du Doubs

A PEINE SEREZ-VOUS sorti du train que vous en serez convaincus: l'excursion en valait la peine. Depuis la gare, la vue sur la vallée du Doubs et la petite ville de Sainte-Ursanne en contrebas est magnifique. Très nombreux à se rendre au marché de Noël, les automobilistes ne profitent pas de ce coup d'œil magnifique. Ils bloquent malheureusement l'entrée de la localité et les champs avoisinants.

Quelques minutes de marche nous conduisent déjà aux portes de la ville. La foule se presse dans la rue principale: nous ne sommes visiblement pas les seuls à avoir entendu parler du marché de Noël de St-Ursanne, particulièrement joli.

A Sainte-Ursanne aussi, les entreprises et associations locales sont bien représentées, que ce soit dans les créations artisanales ou au fourneau. A ce propos, une mention particulière aux «Striflates» (beignet sucré), une spécialité jurassienne pas exactement pauvre en calories.

Outre le vin chaud, si vous préférez vous réchauffer sans alcool, vous trouverez aussi de thés et cafés de Noël, enrichis des épices typiques de cette période de l'année. Le stand de la Brasserie Artisanale de Porrentruy sert des bières chaudes. Pour savoir si cette spécialité peut vous plaire, une seule solution: la goûter.

A l'abbaye, située au centre de la ville, et qui mérite à elle seule une visite, une exposition présente des calendriers de l'Avent particulièrement originaux, faits main.

Dates: Week-end des 2 et 3 décembre

Infos: www.juratourisme.ch

Accès: Bonnes liaisons ferroviaires depuis toute la Suisse, via Delémont. Une navette gratuite relie la gare et la ville. A pied, cela prend 15 minutes.

A STEIN AM RHEIN, le nombre de stands et de maisonnettes est trop modeste pour parler d'un véritable marché de Noël. C'est plutôt le «Märliweg», qui mérite le détour, un parcours de vitrines et devantures décorées avec soin. La localité elle-même se présente comme une ville de contes, une «Märlistadt» au bord du Rhin. La visite est donc particulièrement charmante avec des enfants.

Chaque année, un conte différent est à l'honneur. En 2017, c'est le tour de La Belle au bois dormant. Le Märlihuus attend les enfants sur la place de l'Hôtel-de-Ville, où ils pourront bricoler, chanter, fabriquer des bougies et écouter des histoires. Près du débarcadère, deux attractions les attendent, dont un joli manège qui fait briller les yeux des plus jeunes.

Quant aux adultes, c'est la magnifique vieille ville qui les ravira, très bien entretenue et particulièrement soignée pour l'occasion. Le charme de la petite localité apparaît déjà depuis la Rheinbrücke (le pont sur le Rhin), accessible

en cinq minutes seulement depuis la gare.

Du 15 au 17 décembre aura à nouveau lieu un pittoresque marché médiéval, qui prend ses quartiers à l'ancienne abbaye bénédictine du couvent Saint-Georges. Vous y ferez connaissance avec un marché à l'ancienne, conçu selon les règles en vigueur il y a plusieurs siècles. Vous verrez le forgeron façonner le fer brûlant, tandis que les airs de Noël jaillissent de flûtes anciennes.

Dates: Märlistadt, du 6 au 31 décembre; marché médiéval du 15 au 17 décembre

Infos: www.maerlistadt.ch

Accès: Bonnes connexions par train et par bus via Schaffhouse ou Winterthur-Frauenfeld

Les jolies rues de St-Ursanne réservent de délicieuses surprises culinaires.



VACANCES EN SUISSE

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

LENK: App. vac. 5½- et 2½-pces. (voir sous www.chaletambrueggli.ch). Nous nous réjouissons de votre appel! Tél. 031 301 20 40

A louer à La Sage (VS) charmant chalet tout confort 2 personnes CHF 500.-/semaine. irene.gautier@decouverte.ch

4 Vallées «skis aux pieds» Val d'Hérens 1800m mayen rénové, 3 niveaux, 4-10 lits, fourneau à bois, chauffage solaire dès 400.-/semaine (2 pièces); possible B&B, casse-croûte. hu_burkhalter@bluewin.ch

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

Des vacances de rêve en **Engadine/Ma-loja/Isola** «Casa Bellavista Isola», repos à l'état pur.

Infos www.casabellavista-isola.ch

Des vacances au cœur de la nature à Davos Sertig Chalet familial privatif à louer, très bien situé. www.davos-sertig.ch

Appartement de vacances à Oberhofen, Lac de Thoune 2 chambres, max. 4 pers. avec vue sur le lac, wifi, TP. Tél. 078-882 38 94 ou 031-972 41 70.

Tessin Val Colla 1½ pce avec jardin, prairie, pergola et foyer. Sauna tonneau avec douche à l'extérieur. Pour les familles: chambres suppl. possibles. 076 462 81 86 www.casa-cagiallo.ch

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



VACANCES À L'ÉTRANGER

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

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

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

Lac Majeur, Italie: Maccagno al Lago Maggiore, maison vac. 5 pers., soleil, splendide jardin avec accès lac, terrasse côté lac, baignades, surf, voile, rando, magnifique vue sur le lac et les châteaux de Cannero. En train (arrêt Maccagno) ou en voiture, 2 pl. parking priv. Demandez la docu: Tél. 061 681 42 38, www.casa-al-lago-maggiore.ch

Monterosso al Mare (Cinque Terre): jolie maison en terrasses pour 4 pers., Fr. 985.-/semaine: tél. 061 702 00 89, e-mail: ruth.oleary@bluewin.ch

Sardaigne-Gallura: Dans le village classé «bourg authentique» de Aggius, surplombé de blocs erratiques de granit rose, à 30 minutes des plus belles plages de la Méditerranée, chambres d'hôte dans maison de maître. www.limanni.it

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

ÎLE DE HVAR (CROATIE), maison pour 2 à 8 personnes. Endroit calme avec vue somptueuse, Tél. 061 302 34 48, www.plavisan.com

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



Indicateur 2018

Imprimé dans un format compact, il vous permet d'un seul coup d'œil de planifier votre voyage sur l'ensemble du réseau de transports publics: train, bateau ou téléphérique. Éditeurs: CITRAP, ATE et Pro Bahn Suisse.

Fr. 19.- Édition limitée!
+ frais de port de Fr. 5.90

Assurez-vous de recevoir votre exemplaire!
- www.ate.ch/indicateur
- indicateur@ate.ch
- tél. 031 328 58 58

Hotelcard – le demi-tarif pour les hôtels

- 50% de réduction dans des centaines d'hôtels triés sur le volet en Suisse et dans les pays limitrophes.
- L'Hotelcard est amortie dès la première ou deuxième nuitée.
- La garantie du meilleur prix dans tous les hôtels.

Hotelcard pour un an
CHF 69.- au lieu de CHF 99.-
+ 1 Hotelcard gratuit à offrir
www.hotelcard.ch/ateextra
0800 083 083 (code de réduction: atextra03)

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



Votre don facilite la vie de Marlène.

cerebral Aider rapproche

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

Compte postal: 80-48-4

Le Magazine ATE 2018: Deux numéros au premier et troisième au second semestre!

Edition	Delai de parution	Delai de remise des annonces
1	08 mars 2018	05 février 2018
2	17 mai 2018	16 avril 2018
3	30 août 2018	30 juillet 2018
4	25 octobre 2018	24 septembre 2018
5	06 décembre 2018	05 novembre 2018

Renseignements et commande:

ATE Association transports et environnement, Annonces Magazine ATE, Case postale, 3001 Bern
Tél. 031 328 58 38, annonces@verkehrsclub.ch, www.ate.ch
Adresse directe pour commandes des petites annonces: www.ate.ch/pa

Delphine Cluzel et Olivier Evalet

Pour une alimentation locale et équitable

Une passion commune anime Delphine Cluzel et Olivier Evalet. Le couple établi à Genève partage l'envie d'encourager une alimentation meilleure. Ensemble, ils créent karibou.ch, une plateforme mettant en relation les artisans, producteurs locaux et les consommateurs.

Elle travaille dans l'événementiel, il est informaticien. Soucieux de leur façon de consommer et de leur alimentation, ils ne rejettent pas pour autant le concept du supermarché, dont ils comprennent les avantages évidents. Mais leurs valeurs les poussent ailleurs. Traçabilité, transparence, équité: ils veulent un modèle plus juste, qui favorise les producteurs et les artisans locaux. Visiteurs habitués du marché, ils y voient une solution adéquate, mais qui s'inscrit toujours plus difficilement dans un mode de vie moderne. Le rituel des étals de légumes frais et de produits du terroir devient un luxe. Delphine et Olivier croient à la possibilité d'une alternative qui rende les produits du marché accessibles plus simplement, favorisant une consommation locale pour tous.

L'informatique au service des artisans?

Leur idée: offrir une vitrine virtuelle aux artisans de la région tout en permettant au consommateur qui ne peut pas se rendre au marché de profiter de ses avantages. Ils créent donc karibou.ch, un marché artisanal en ligne. Le terme signifie «bienvenue» en swahili et symbolise parfaitement l'ouverture et le caractère social de la démarche.

Une plateforme informatique pour promouvoir une alimentation locale? La conjugaison entre web et consommation locale peut sembler paradoxale. Mais pour Delphine et Olivier, l'informatique apporte accessibilité et transparence: «La nourriture vendue en supermarché est dépouillée de son histoire, on ne connaît pas sa provenance. Sans traçabilité, on ne sait plus qui est derrière un produit. C'est cette alimentation-là qui devient virtuelle».

Le marché à domicile

Sur karibou.ch, les artisans, producteurs et détaillants proposent leurs produits au même prix qu'au marché ou en boutique. Le client choisit ce qui lui plaît et la commande est acheminée chez lui à vélo, lors du prochain jour de livraison (mardi ou vendredi). Aujourd'hui, ce sont plus de 30 enseignes qui profitent de l'ouverture qu'offre karibou.ch. La clientèle est variée: couples, familles, jeunes ou non, mais tous concernés par leur alimentation et tournés vers une économie locale. Comme au marché, le lien social est central et précieux. Derrière chaque produit se dessinent un visage, une histoire.

Pour l'instant, Delphine et Olivier s'occupent de karibou.ch à deux, de la logistique à la communication en passant par une partie des livraisons, qu'ils effectuent à la force de leurs mollets. Passion, conviction et détermination sont les ingrédients de leur combat contre l'industrialisation progressive de notre alimentation. Une démarche savoureuse pour une consommation réfléchie.

Camille Marion



Olivier Evalet et Delphine Cluzel sont à la tête de la plateforme karibou.ch.

UN THÈME DEUX AVIS

Plus de concurrence sur le rail?



Philipp Wegelin,
économiste des transports
à la Haute école de Lucerne

La question de savoir si les passagers profiteront du projet de l'entreprise ferroviaire BLS (et de la SOB) d'offrir à l'avenir aussi des liaisons longue distance ne fait pas l'unanimité. En théorie, la concurrence fait baisser les prix, diversifie l'offre et augmente la qualité. Dans les faits, l'exemple de l'Italie montre que la concurrence entre les entreprises publique «Trenitalia» et privée «Italo» a permis d'offrir des liaisons rapides et fréquentes, des prix attractifs et un plus grand confort. Cette concurrence

ciblée sur le rail se limite toutefois aux lignes longue distance susceptibles d'attirer beaucoup de passagers – par exemple Milan-Rome – et attrayantes financièrement pour une offre privée. En Suisse, ce serait aussi envisageable – pensons par exemple au trajet Berne-Zurich – mais le contexte local est très différent: la concession pour le trafic grandes lignes, sous

En théorie, la concurrence fait baisser les prix, diversifie l'offre et augmente la qualité.

forme d'un seul lot, comprend aussi des liaisons déficitaires, dont l'exploitation est financée par les bénéfices obtenus sur les lignes rentables. Et l'on ne sait pas exactement quelles seraient les conséquences sur cet équilibre et sur la rentabilité si l'on morcelle la concession pour le trafic grandes lignes. Puisque les chemins de fer appartiennent aux pouvoirs publics, ce sont au final les contribuables qui supportent les risques. De plus, il n'est pas question d'introduire une concurrence directe sur le rail. Dans le «service direct» en Suisse, les prix sont fixés de manière à éliminer tout critère essentiel de différenciation. L'entreprise ferroviaire BLS aimerait par conséquent se démarquer avec du matériel roulant attrayant et des nouveaux services à bord comme la technologie WLAN ou la vente de snacks. On peut tout à fait imaginer que cette concurrence dans le domaine des idées apporte certains avantages pour les passagers. Il ne faut pas en effet sous-estimer la pression qui s'exercera sur les CFF et les incitera à améliorer leur offre. En résumé: pour les passagers, il peut y avoir des effets très positifs, même s'il s'agit plutôt d'effets ponctuels. Mais n'oublions pas qu'en Suisse le trafic grandes lignes peut déjà être fier de ses bons résultats.

La concurrence est positive en soi. Mais je doute qu'elle le soit aussi dans les transports publics. Les transports publics sont financés par les usagers et par les contribuables et ils doivent être gérés de la manière la plus économique possible. Il faut donc éviter d'avoir plusieurs systèmes parallèles.

La course aux applications est un exemple classique de ce qu'il ne faut pas faire. Chaque entreprise de transport développe des applications, les exploite et les commercialise. Cela génère beaucoup

de coûts qui se répercutent sur le prix des billets. Les usagers seraient bien mieux servis avec une application pour tous les transports publics nationaux pratique à utiliser.

Le réseau ferroviaire suisse est un succès parce qu'il fonctionne comme un système global. Contrairement aux pays étrangers, en Suisse, les lignes moins fréquentées sont bien intégrées au réseau des grandes lignes dans le cadre du service public. Si l'on introduit une concurrence sur les lignes longue distance, les chemins de fer se concentreront à l'avenir sur les meilleures lignes, c'est-à-dire les lignes qui ont une bonne rentabilité.

Or les usagers ne se soucient pas de savoir quelle compagnie ferroviaire exploite telle ou telle ligne. Ils veulent aller d'un point A à un point B à un moment précis. S'il y a plusieurs exploitants, l'offre est aussi différente en termes de services notamment. L'utilisateur devrait alors choisir lui-même les prestations sur lesquelles il peut compter.

Selon moi, le deuxième problème tient au fait que les lignes longue distance ne pourraient plus être gérées de manière optimale et économique. Il n'y aurait plus la même flexibilité dans l'utilisation du matériel roulant en cas d'événements particuliers ou de pannes. L'exemple de Rastatt a justement montré que l'on peut avoir besoin de matériel supplémentaire en très peu de temps et en grande quantité pour éviter d'interrompre l'exploitation.

Je crains qu'avec plus de concurrence dans les transports publics les usagers finissent par payer l'addition, dans tous les sens du terme.



Karin Blättler,
Présidente de Pro Bahn
Schweiz

Les transports publics sont financés par les usagers et par les contribuables et ils doivent être gérés de la manière la plus économique possible.

France

De Pointe Rouge à Sormiou Les Calanques

Tout près de Marseille, un univers de garrigues bercé par le chant des cigales et de criques dominées par d'imposantes falaises calcaires tombant à pic dans une mer d'un bleu profond. Toute côtière, la randonnée passe au-dessus des plus spectaculaires voies d'escalade de France, belles parois blanches surplombant la mer, mondialement connues. Les répliques de Pagnol flottent dans l'air, et la chaleur distille les odeurs de pins pour le plus grand bonheur du promeneur.

Randonnée en liberté à partir de CHF 299

L'hôtel à Marseille, le plus proche des Calanques

Les criques aux portes de la cité Phocéenne

4 jours/3 nuits, période de départ : toute l'année (sauf été)

Le prix comprend : hébergement incl. pdj, transfert en taxi prévu au programme, taxes de séjour, Carnet de Route

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



© P. Saint-Jean

Chypre

L'île d'Aphrodite

Entre montagnes, sentiers côtiers et patrimoine, ce séjour couvre l'essentiel de cette île millénaire. Les randonneurs seront enchantés par les villages authentiques, monastères byzantins, côtes déchiquetées de la péninsule de l'Akamas et antique cité de Paphos. Cet autotour permet de rejoindre les plus beaux sites de randonnées des montagnes du Troodos et de la péninsule de l'Akamas, tout en visitant les villages, monastères, chapelles et sites archéologiques.

Randonnée en liberté à partir de CHF 647

Visites du patrimoine, randonnées en montagne et sentiers côtiers

Véhicule de location pour plus de souplesse

8 jours / 7 nuits, période de départ : Toute l'année

Le prix comprend : hébergement incl. demi-pension (sauf dîner jour 1), Location de voiture pour 7 jours, L'accueil à l'aéroport de Larnaka, Taxes de séjour, Carnet de Route

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



© F. Weber

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

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

Les partenaires voyages de l'ATE



voyages via verde
un produit de l'Arcatour

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



Le Lockheed Vega 5b que pilota notre pionnière est exposé aujourd'hui au «National Air and Space Museum» à Washington.

CONCOURS

Un vol interminable

Jamais elle n'a été ce qu'on attendait des femmes de son époque: fillette, elle adorait grimper aux arbres et collectionnait les articles de journaux sur les femmes exerçant des métiers masculins. Elle est devenue pacifiste après avoir soigné des soldats mutilés pendant la Première Guerre mondiale dans un hôpital militaire à Toronto en 1917. C'est en 1920 qu'elle a pris l'avion pour la première fois. Ce baptême de l'air a éveillé sa passion et huit ans plus tard, elle avait acquis sa licence de pilote. Elle fut la première femme qui tra-

versa l'Atlantique sans escale en tant que passagère, une sensation pour cette époque. Un vol qui fit d'elle une héroïne et une idole pour les jeunes Américaines. Elle profita de cette notoriété pour se battre avec fougue en faveur de l'égalité des sexes, appelant les hommes à ne pas appliquer d'autres critères à l'égard des femmes et ces dernières à ne pas user de leur condition féminine comme subterfuge.

En 1932, elle effectua son premier vol transatlantique en solitaire avec un Lockheed 5B Vega rouge et atterrit près de Lon-

donderry, en Irlande du Nord. Sa notoriété grandit alors considérablement et l'«United Press» la surnomma la «Reine des airs». Avec d'autres femmes pilotes, elle s'engagea pour une meilleure acceptation des femmes dans l'aviation mais également pour leur admission aux hautes écoles techniques. Elle soutint également des jeunes femmes dans le choix d'un métier et les aida à prendre pied dans des professions techniques.

Portée disparue dans le Pacifique

Peu avant son quarantième anniversaire, cette Américaine engagée s'envola pour la dernière fois. Elle voulait être le premier pilote à faire le tour du monde en survolant l'Equateur. Cette expédition considérée comme un «laboratoire volant» fut financée par une université. Les premières étapes se déroulèrent sans incident, cependant jamais l'avion n'atterrit sur l'île de Nouvelle-Guinée. Il avait été convenu que des signaux radio seraient lancés d'un bateau à la pilote et son navigateur mais ceux-ci ne furent jamais réceptionnés. Toutes les recherches entreprises jusqu'à aujourd'hui n'ont jamais permis de retrouver ni l'avion ni son équipage.

Dominique Eva Rast

A GAGNER:

Un séjour de bien-être à Stoos d'une valeur de CHF 1500.–

A une altitude de 1300 mètres et surplombant le lac des Quatre-Cantons se trouve un lieu de calme et de détente. Bienvenue à l'hôtel Wellness 4 étoiles de Stoos! Une oasis de détente pour toutes les personnes recherchant le

calme, pour les gourmets et les amoureux de la nature. Immergez-vous dans ce lieu de bien-être et appréciez le merveilleux panorama des montagnes de la Suisse centrale. Le prix du concours comprend:

- deux nuitées pour deux personnes dans la Suite junior avec un buffet petit-déjeuner garni
- deux menus à 4 plats en soirée
- accès libre à l'espace bien-être et au Spa
- deux massages aux pierres chaudes de 70 minutes
- une bouteille de Prosecco
- taxes et service



Réponse du dernier numéro:

L'Empereur Napoléon III

Les gagnants qui remportent le vélo Pashley Country Living sont Carole et Alain Maeder, Neuchâtel

Prix offert par

DIVERSO

Quel est le nom de cette pionnière de l'aviation?

Envoyez votre réponse d'ici au 22 décembre 2017 à

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

Une seule réponse par personne est admise. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du concours.

Nous avons la chance (et la responsabilité)
de disposer de plusieurs options.



RÉFLÉCHISSEZ-Y!

Lever le pied, au lieu de consommer sans frein

Je suis récemment retombé sur le concept appelé «Enkeltauglichkeit». Un terme difficile à traduire, mais qui reflète l'idée d'un développement durable pensé en faveur de nos petits-enfants. Bien que je n'aie pas (encore) de descendance, cette formulation me touche. Elle me rappelle que notre mode de vie a un impact déterminant sur l'avenir de nos petits-enfants. Notre comportement actuel leur permettra-t-il d'accéder encore aux ressources naturelles dont ils auront besoin pour garantir leur niveau de vie? A vrai dire, la réponse est claire: si nous continuons à ce rythme, cela n'arrivera pas. Et les indicateurs justifiant mon pessimisme sont nombreux.

L'image de l'empreinte écologique est très parlante, à cet égard: elle sollicite et estampille à la fois la nature. Plus l'empreinte est large et profonde, plus son impact est important et plus l'environnement aura besoin de temps pour se régénérer, si tant est que cela soit encore possible. Autre concept éloquent, celui de «jour de dépassement». La date à laquelle l'intégralité des ressources que la Terre peut produire en un an a été consommée ne cesse de remonter dans le calendrier – cette année, le dépassement a eu lieu le 2 août.

Que pouvons-nous faire pour nos petits-enfants (ou ceux de nos voisins, amis, etc.)? Et pour nos enfants, et pour nous-mêmes? Lever le pied, au lieu de consommer sans frein! Cela peut sembler bien rabat-joie, mais ça ne l'est pas. Nous avons la chance (et la responsabilité) de disposer de plusieurs options. Pour chaque activité, quasiment, il existe une variante respectueuse à l'égard de nos petits-enfants. C'est évidemment le cas en matière de transport: utiliser des véhicules sans carburant fossile (aller à pied ou prendre son bon vieux vélo en fait partie); partir en vacances en Europe et en Suisse, confortablement installés dans le train; utiliser au lieu de posséder (par ex. une voiture); partager au lieu de garder pour soi (l'occupation d'un véhicule, la voiture elle-même, la voirie); et si l'on est conducteur, adopter une conduite tranquille et sûre, qui consomme peu et cause moins de nuisances sonores. Car faire évoluer son mode de pensée ne suffit pas, encore faut-il mettre celui-ci en action.

Martin Enz

ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 58; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Dominique Eva Rast (dra), Camille Marion (cma), Markus Fischer (mf). **Annonces:** Markus Fischer (tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch). **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch. **Impression, distribution:** AVD Goldach. **Papier:** Cyclus Print+ Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 72113 (français 14 506, allemand 57 607). **Prochaine édition:** 8 mars 2018. **Remise des annonces:** 5 février 2018. **Renseignements:** tél. 031 328 58 58. L'utilisation des textes, photos et graphiques est uniquement possible sur autorisation écrite de l'ATE Association Transports et Environnement. Cela vaut également pour une utilisation numérique, d'autres publications ou des traductions.

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

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

L'avenir à deux roues

En mars, on se réjouit de remonter en selle sans gants ni écharpe. Voici donc un aperçu de différents modèles: à qui le vélo électrique est-il destiné? Qui se sentira mieux sur une petite reine classique et toute simple? Nous rappelons aussi les points auxquels prêter attention lors de l'achat. En Suisse, nous avons maintenant besoin d'une infrastructure cycliste digne de ce nom. Les bons exemples ne manquent pas. Avec une infrastructure adéquate, cyclistes et piétons sont en sécurité, ce qui facilite le respect des règles. Nous revenons sur les points les plus importants pour une bonne cohabitation des usagers de la route. En outre, nous nous mettons en quête de véhicules extraordinaires ainsi que de personnes hors du commun qui s'en servent.



Le printemps fait renaître le plaisir de pédaler.

Des bonnes résolutions pour la mobilité

La fin de l'année approche déjà! C'est le moment de regarder en arrière et de réfléchir sur notre mobilité. Et pour l'avenir? Nous avons voulu savoir quelles étaient les bonnes résolutions de nos collaborateurs et de nos lecteurs pour l'année prochaine.

«Je pense que nous sommes tous beaucoup trop mobiles. Peu importe si c'est en voiture, en train ou en avion. Nous affectons l'environnement et nous devons faire de sorte que les gens voyagent moins et se rendent beaucoup moins souvent dans des pays très lointains. Nous pouvons agir en nous engageant pour que les villes deviennent plus habitables, plus agréables à vivre et avec cela, plus vertes. Je vais continuer mes efforts dans ce sens-là.»

*Rolf Ackermann,
membre ATE*

«Je suis un cycliste passionné et j'adore la randonnée en montagne. Pour moi, c'est une évidence de profiter des avantages des transports publics. D'abord, ils me permettent d'atteindre pratiquement n'importe quel endroit, ensuite, je ne suis pas obligé de faire un voyage qui termine au point de départ, j'ai toujours le choix de rentrer à la maison ou d'opter pour un autre arrêt. Et finalement nos cars postaux, nos trains et nos bus sont d'une ponctualité exceptionnelle. Donc je ne dois pas prendre des bonnes résolutions pour l'année prochaine mais je peux garder mes bonnes habitudes de vie.»

*Christian Antener,
membre ATE*

«J'ai pris deux bonnes résolutions pour l'année prochaine: Je veux utiliser plus souvent les escaliers au lieu de l'ascenseur et je tiens à continuer à être mobile en utilisant les transports publics.»

*Martin Enz,
Directeur de l'ATE*

«Dans mon quotidien à Berne je prends le vélo car c'est le plus confortable et le plus rapide. Pour que beaucoup plus de gens puissent profiter des avantages du vélo en zone urbaine je vais m'engager l'année prochaine de toutes mes forces en faveur de l'initiative vélo. Car ce n'est qu'avec une infrastructure sûre et attractive qu'une dynamique autour du deux-roues peut se développer. Je fais vœu d'apprendre à mes enfants comment circuler en vélo de façon sûre l'année prochaine: il me semble très important qu'ils grandissent avec cette culture du vélo.»

*Evi Allemann,
Présidente de l'ATE*



«Je n'ai jamais pris de bonnes résolutions. La seule chose qui vient dans ma tête spontanément: je vais essayer de laisser la voiture à la maison le plus souvent possible. J'essaie de bouger uniquement à pied, en vélo ou en utilisant les transports publics. Ce n'est pas seulement bon pour l'environnement mais aussi pour ma propre santé.»

*Bruno Storni,
Vice-Président de l'ATE*

«Rien ne sert d'aligner des résolutions vouées à l'échec. Je n'ai pas de permis de conduire et ne prends pas l'avion, l'étape suivante serait donc de réduire mes déplacements, alors que je sillonne la Suisse en train pour mon activité politique. Ou de ne faire plus que des vacances à vélo ou à pied en abandonnant le train. Mais soyons honnêtes, je n'y arriverai pas. Alors je préfère une résolution à ma portée: je m'engage à m'engager encore pour l'ATE, au Conseil national et dans la rue. Au moins cinq stands cette année!»

*Lisa Mazzone,
Vice-Présidente de l'ATE*

**Et vous, quelles sont vos bonnes résolutions pour 2018?
Ecrivez-nous à redaction@ate.ch ou par courrier à Magazine ATE,
Bonnes résolutions, Aarberggasse 61, Case postale, 3001 Berne.**

Des voyages en train, et autres.

Majorque en train et en bateau

du 20 au 28 mars 2018 (9 jours)

Voir Majorque différemment! Voyage aller et retour en train et en bateau et circuits avec tous les trains de l'île.

Prix forfaitaire CHF 2350.-



Aventure ferroviaire en Moldavie et en Ukraine

du 12 au 26 mai 2018 (15 jours)

Grand circuit en trains réguliers et spéciaux en Moldavie, pays quasi inconnu, et dans l'Ouest de l'Ukraine.

Prix forfaitaire CHF 3290.-



Grand circuit en Norvège

Du 14 au 28 juillet 2018 (15 jours)

Nous voyageons en train, en ferries et en car à travers des régions spectaculaires jusqu'aux Vesterålen et aux Lofoten.

Prix forfaitaire CHF 3850.-



Périgord - Dordogne

du 13 au 20 octobre 2018 (8 jours)

Découvrez avec nous la vallée de la Dordogne, la ville viticole de St-Emilion, la cité très particulière de Rocamadour et des parcours ferroviaires très intéressants!

Prix forfaitaire CHF 1950.-



 GARANTIE DE VOYAGE

En plus au programme pour 2018

Traversée de la Mer de glace
du 27 janvier au 3 février 2018 (8 jours)

Circuit en Espagne et au Portugal
du 5 au 15 avril 2018 (11 Jours)

La Corse – un beau circuit
du 28 avril au 6 mai 2018 (9 jours)

Les perles de la Ligurie
du 7 au 12 mai 2018 (6 jours)

L'agréable Tyrol du Sud et le Trentin
du 23 au 30 mai 2018 (8 jours)

Frise orientale – d'île en île et trains historiques
du 19 au 25 juin 2018 (7 jours)

La Suède en train «Inlandsbanan»
du 3 au 13 août 2018 (11 jours)

L'Écosse et les Hébrides Extérieures
du 25 août au 3 septembre 2018 (10 jours)

Les Perles de la Baltique
du 23 septembre au 4 octobre 2018 (12 jours)

Valpolicella pour les gourmets
du 27 au 30 septembre 2018 (4 jours)

«Wachau Express»
du 28 septembre au 2 octobre 2018 (5 jours)

Tous
les voyages
disponibles
sous
www.servrail.ch

Inscription et
renseignements:

SERVRAIL

Case postale 335

3027 Berne

Tél. 031 311 89 51

info@servrail.ch

www.servrail.ch

