



## De la place pour chacun·e

L'espace public est limité.  
Comment l'utilisons-nous?

Page 20



# Passion pour les vins bio d'exception

## Carton de dégustation



Valcaliente, Rioja Reserva 2014  
Grande Rioja Reserva, vin de l'année 2020  
**CHF 24.00** par bouteille



Château Peyrou, Bordeaux 2015  
Bordeaux corsé et velouté. Issu d'une  
excellente année! LOB 93+/100  
**CHF 25.00** par bouteille



Plantamura, Primitivo Contrada 2018  
Merveilleux fruit et élégance alliés à la force.  
SlowWine: «Grande Vino»  
**CHF 17.80** par bouteille



## Carton de dégustation (6 bout.) seulement CHF 98.00

(au lieu de 133.60), port incl.

### Un plus pour les membres de l'ATE:

**Vous économisez CHF 35.60 et profitez de la livraison offerte.**

#### Pour commander

En ligne [www.amiata.ch/ate](http://www.amiata.ch/ate)  
Renvoyer le bon sans timbre  
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](mailto:info@amiata.ch), [www.amiata.ch](http://www.amiata.ch)



Qu'il s'agisse de la Rioja, de Bordeaux ou des Pouilles: nos vignerons sont unis par la passion pour les vins biologiques de qualité.

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.



# Commandez maintenant le nouvel Indicateur!

Changement d'horaire le 13.12.2020



**Fr. 19.80**  
+ frais de port  
de Fr. 6.90

Apparaît de  
nouveau en  
format A5!

Livraison à domicile avant le changement d'horaire

#### Commandez l'Indicateur 2021:

- dans le webshop: [www.ate.ch/indicateur](http://www.ate.ch/indicateur)
- par téléphone: 031 328 58 58
- par courriel: [indicateur@ate.ch](mailto:indicateur@ate.ch)

L'horaire des transports publics sous forme imprimée – idéal pour planifier vos voyages en train, en bateau ou en téléphérique. **L'Indicateur 2021 retrouve son format A5, pratique et apprécié.**

Un projet de



- 4 **En bref**
- 6 **L'Europe en train:** on en redemande!
- 7 **Meilleure interface de transports:** Fiesch remporte le Prix Flux 2020
- 8 **Mobilité des seniors:** un espace public adapté profite à tout le monde
- 9 **Multinationales responsables:** ce que l'initiative a à voir avec la mobilité
- 11 **Vélo électrique:** casque recommandé mais pas obligatoire
- 12 **«Donner une voix aux enfants»:** Patrick Naef au sujet des Plans de mobilité scolaire
- 14 **Synhelion:** portrait d'une entreprise innovante
- 16 **Mobilité piétonne:** potentiel d'amélioration dans les villes
- 17 **Les jeunes et l'ATE:** fraîcheur et engagement pour la politique des transports



38 **En train:** un voyage le long du Haut-Rhin

- 41 **Excursion en raquettes:** découvrir le Toggenbourg
- 42 **À vélo:** les sens en liesse au Maroc
- 47 **Bus des neiges:** pour des excursions hivernales durables

- 30 **Offres pour les membres**
- 32 **Rapport des sections**
- 48 **Concours**
- 49 **Réfléchissez-y! avec Anders Gautschi**
- 50 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur,



Fermez les yeux et imaginez-vous sur la rive du lac des Quatre-Cantons. Imaginez à présent que le lac soit entièrement asphalté: c'est la surface

qu'occupent les dix millions de places de parc en Suisse. Un espace qui pourrait être utilisé pour la mobilité douce, des terrasses de cafés ou des parterres de fleurs. Apprenez-en davantage à ce sujet dans notre dossier en page 20.

Le 25 septembre, le Parlement a adopté la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> à une nette majorité. Elle constitue une bonne base pour une politique climatique efficace – elle comble de grandes lacunes en matière de transports et contient des mesures précieuses. L'enjeu est crucial – un NON compromettrait toute la politique climatique suisse. Aussi l'ATE s'investira-t-elle de toutes ses forces pour le OUI. Plus d'informations en pages 5 et 49.

Je vous souhaite une lecture enrichissante.

Nelly Jaggi  
Responsable de la rédaction

P.-S.: dans la dernière édition, nous vous avons parlé d'un dossier sur le thème du climat et des transports. Nous nous rattrapons en 2021 – promis.

## DOSSIER

### De la place pour chacun-e

Une voiture reste stationnée 23 heures par jour. L'espace peut pourtant être utilisé de manière plus judicieuse. Ce dossier propose des comparaisons et des suggestions.







© Initiative pour les glaciers

## Initiative des glaciers: un contre-projet insuffisant

En septembre, le Conseil fédéral s'est positionné en faveur d'un contre-projet direct relatif à l'Initiative pour les glaciers. Bien qu'il s'inscrive dans la volonté de l'initiative – une réduction à zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050 –, il est toutefois jugé par les initié·es comme insuffisant et ne respectant pas l'urgence climatique actuelle.

Le comité d'initiative a réaffirmé ses exigences dans une réponse au Conseil fédéral. Il s'oppose à la réduction «autant que possible» des combustibles fossiles à partir de 2050 et souligne à nouveau le besoin d'une suppression totale des combustibles fossiles à partir de 2050. Dans un deuxième temps, les initié·es exigent une loi claire, afin d'éviter les exceptions et les ambiguïtés des restrictions. Finalement, le comité demande que la responsabilité de la Suisse à l'égard de ses émissions extérieures soit inscrite dans la constitution, et non pas supprimée comme le veut le contre-projet.

Signez la prise de position de l'Initiative pour les glaciers:  
[www.reponse-au-conseil-federal.ch](http://www.reponse-au-conseil-federal.ch)

## Conférence sur le vélo 2021

SAVE  
THE  
DATE

La Suisse devrait devenir un paradis pour les cyclistes. La nouvelle loi sur les pistes cyclables nous permet de faire un grand pas en avant, mais il manque un point important: la Suisse a besoin d'un masterplan pour le vélo. Il doit définir la manière dont le deux-roues est mis en avant, pas seulement avec la planification de pistes cyclables, mais aussi au-delà. À quoi pourrait ressembler un tel plan directeur et comment pourrait-il promouvoir le vélo? L'ATE abordera ces questions lors d'une conférence l'an prochain.

Réservez d'ores et déjà la date: elle aura lieu le 31 août 2021.

## Circulation: quelques nouveautés

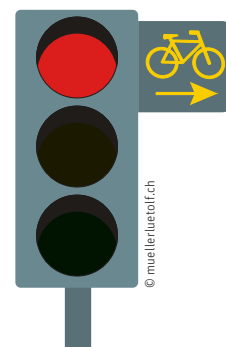
Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021, des nouvelles règles de circulation entrent en vigueur suite à l'adoption par le Conseil fédéral de la révision des ordonnances sur les règles de circulation routière et sur la signalisation routière.

Parmi les nouveautés, on note l'entrée en vigueur de l'autorisation pour les cyclistes de tourner à droite au feu rouge. Les enfants de moins de 12 ans pourront circuler sur le trottoir en cas d'absence de pistes cyclables. Pour les automobilistes, il sera obligatoire de former un couloir de secours sur l'autoroute, en cas d'embouteillages. Pour les véhicules électriques, le symbole «station de recharge» permettra de désigner les aires de stationnement équipées en ce sens.

Ces nouvelles règles permettront de faciliter la circulation routière et en partie d'en améliorer la sécurité.



Pour plus d'informations:  
[ate.ch/regles-circulation](http://ate.ch/regles-circulation)



© muelleretolif.ch

## Format pratique pour planifier ses voyages



© mad

L'été dernier, la Suisse a montré une fois de plus la beauté époustouflante de ses paysages. L'Indicateur est idéal pour organiser ses voyages: aucun autre support ne permet une planification aussi souple et individuelle. Sans parler du fait qu'il est deux fois plus amusant de choisir de beaux itinéraires dans un horaire imprimé.

Depuis 2018, l'impression de l'Indicateur résulte de l'initiative conjointe de l'ATE, la CITraP Communauté d'intérêts pour les transports publics et Pro Bahn Suisse.

Les horaires sont fournis par les CFF.

L'an dernier, les CFF ont remanié les horaires et l'Indicateur a dû être imprimé en format A4, ce que de nombreuses personnes ont trouvé peu pratique. Mais l'édition 2021 retrouvera son format A5 très apprécié. Elle est divisée de manière pratique et logique en deux tomes: tome 1 pour l'Ouest et tome 2 pour l'Est – avec une présentation de l'horaire encore améliorée.

Commandez maintenant votre exemplaire par e-mail ([indicateur@ate.ch](mailto:indicateur@ate.ch)) ou avec la carte en couverture de ce magazine. Les membres de l'ATE profitent du prix inchangé de Fr. 19.80.





© Hermis/Alamy Stock Photo

## Batteries: l'ATE, Pain pour le prochain et Action de Carême demandent plus de transparence

La mobilité électrique suit une constante progression depuis quelques années déjà, et se dessine comme l'une des alternatives à l'utilisation de voitures à carburant combustible. Elle doit contribuer à atteindre une réduction des émissions des véhicules neufs. Mais la production des batteries soulève des enjeux. L'ATE, Pain pour le prochain et Action de Carême publient une étude qui examine pour la première fois comment les principaux fabricants de batteries traitent les questions environnementales et de droits humains. Les problèmes concernent surtout la transparence des chaînes d'approvisionnement, l'extraction des matières premières et le recyclage des batteries. À titre d'exemple: dans le désert d'Atacama, au Chili, l'extraction du lithium (image) menace les communautés locales et l'écosystème.



Plus informations: [www.ate.ch/pile](http://www.ate.ch/pile)

## Choisir un utilitaire qui ménage le climat

L'édition 2021 de l'Écomobiliste pour utilitaires vient de paraître. Elle propose une évaluation détaillée de l'impact environnemental de plus de 400 modèles – dont 19 électriques et 3 hybrides rechargeables – ainsi que des articles passionnants sur des sujets d'actualité. L'Écomobiliste pour utilitaires 2021 paraît pour la dernière fois en version imprimée. Le classement et les articles seront à l'avenir accessibles en ligne, et une nouvelle version de la plateforme sera disponible dès l'automne 2021.



Plus d'informations: [www.ecomobiliste-utilitaires.ch](http://www.ecomobiliste-utilitaires.ch)



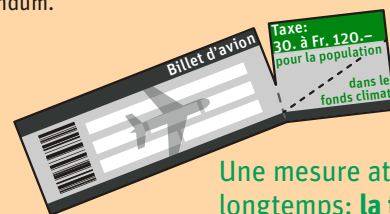
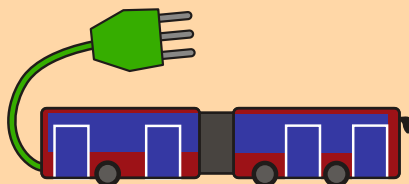
## Loi sur le CO<sub>2</sub>: la contribution des transports

La loi sur le CO<sub>2</sub> comble les lacunes dans le secteur des transports et, grâce à l'objectif national qui a été fixé, tient compte du principe du pollueur-payeur. Elle incite à prendre des décisions respectueuses du climat, garantit une compensation sociale et permettra de sortir progressivement de notre dépendance aux combustibles fossiles. Bien que le Conseil fédéral et le Parlement aient clairement approuvé la loi sur le CO<sub>2</sub>, elle sera soumise au peuple l'année prochaine, car diverses organisations recueillent actuellement des signatures en vue d'un référendum.

La loi sur le CO<sub>2</sub> comble les lacunes dans le secteur des transports et, grâce à l'objectif national qui a été fixé, tient compte du principe du pollueur-payeur. Elle incite à prendre des décisions respectueuses du climat, garantit une compensation sociale et permettra de sortir progressivement de notre dépendance aux combustibles fossiles. Bien que le Conseil fédéral et le Parlement aient clairement approuvé la loi sur le CO<sub>2</sub>, elle sera soumise au peuple l'année prochaine, car diverses organisations recueillent actuellement des signatures en vue d'un référendum.

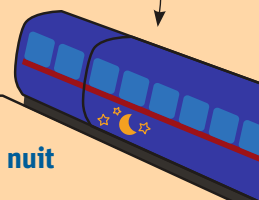
Mesure de protection du climat la plus importante dans les transports: **des objectifs plus stricts en matière d'émissions pour les véhicules neufs** – les voitures individuelles, les camionnettes de livraison et les camions

De meilleures conditions-cadres pour **l'électrification des transports publics**



Une mesure attendue depuis longtemps: **la taxe sur les billets d'avion**

L'argent du fonds pour le climat pour **promouvoir les trains de nuit**







# On en redemande!

**Trains de nuit** Pour que le train soit une réelle alternative à l'avion, il est impératif que l'Europe se dote d'un réseau ferroviaire moderne: davantage de trains de nuit, un système de réservation simple, un service à la clientèle exemplaire, la promotion active du rail et la fin des privilèges de l'aviation.

Par Laura Schmid



© ATE/Laura Schmid

tème de réservation dépassé, qui exige de se rendre à un guichet de gare. Ce qui est la norme pour l'avion doit aussi l'être pour le rail: trouver ses correspondances dans toute l'Europe en quelques clics et voyager avec un seul billet (imprimé ou électronique).

Près de 6400 personnes ont signé la pétition de l'ATE «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe». Elle demande au Conseil fédéral de s'investir auprès de l'Union européenne (UE) afin que celle-ci œuvre à l'harmonisation rapide des systèmes de vente des titres de transport des compagnies ferroviaires d'Europe.

## Plus de créativité et de dynamisme

Il est temps d'abolir les privilèges des transports aériens! Malgré la situation centrale de la Suisse, 81% des voyages vers l'Europe se font en avion – et sont responsables de 20% des facteurs de réchauffement climatique. La consommation débridée de l'avion est dopée par les subventions et allègements fiscaux accordés à ce secteur.

Le train doit être mieux encore au service de sa clientèle. Elle doit pouvoir disposer, notamment, d'une prise en charge des bagages et de la garantie de la poursuite du voyage en cas de retards. Les chemins de fer doivent se montrer plus créatifs et proposer un service impeccable aussi sur le réseau international.

Le rail doit être soutenu davantage. Si la Suisse entend atteindre ses objectifs climatiques, elle doit activement contribuer au transfert des transports aériens internationaux sur le rail. Mais pour cela, il faut compléter l'offre de trains par des liaisons qui ne sont pas encore 100% rentables. ■

En septembre, l'ATE a déposé sa pétition «1 voyage – 1 billet pour toute l'Europe» auprès de la Chancellerie fédérale.

Le tunnel de base du Monte Ceneri a été officiellement inauguré début septembre. Le 13 décembre, à l'introduction du nouvel horaire, la durée du trajet entre Lugano, Locarno et Bellinzone sera réduite de moitié – un progrès dont profitera non seulement le trafic voyageurs régional, mais également le trafic marchandises et le trafic voyageurs international. Mais l'essor de ce dernier nécessite d'urgentes interventions et améliorations.

Du côté des trains de nuit – l'une des principales revendications de l'ATE –, les nouvelles sont bonnes: le 15 septembre, les CFF ont fait savoir qu'en 2021, ils réactive-

ront le train de nuit à destination d'Amsterdam, en collaboration avec les chemins de fer autrichiens. De même, une extension à destination de Dresde et de Leipzig ainsi que de nouveaux trains de nuit pour Rome et pour Barcelone sont également à l'étude. Toutes ces villes sont à des distances idéalement atteignables en train de nuit. Un sondage de l'ATE montre justement que la demande existe: les deux tiers de la population sont disposés à voyager en train de nuit.

## Moderniser la vente de billets

Aujourd'hui, quiconque souhaite traverser l'Europe en train doit faire face à un sys-

Laura Schmid est spécialiste en transports publics à l'ATE et rêve que l'achat d'un billet pour Palerme soit aussi simple que pour Bâle ou Echallens.



# La meilleure interface régionale

**Transports publics** Fiesch remporte le Prix Flux 2020. La nouvelle gare a convaincu le jury, qui lui décerne son «Pôle d'échanges d'or». La commune valaisanne s'est imposée face à Châtel-St-Denis et Gland.

Par Mauro Schmid

Le Prix Flux récompense chaque année une commune de Suisse ayant réalisé une interface de transports particulièrement réussie. Doté de 5000 francs, il est remis depuis 2007 par l'ATE, Car postal et l'Union des transports publics. Cette année, le prix distinguait la création ou le réamé-

nagement complet d'un nœud modal. Les gares ont été évaluées en fonction de la qualité des correspondances, l'absence d'obstacles, l'information aux usagères et usagers et le concept d'ensemble. Fiesch, Châtel-St-Denis et Gland ont été nominées. La remise du prix aura lieu le 11 mars 2021 dans le

cadre d'un séminaire organisé par l'Union des transports publics. ■

Plus d'informations: [flux.swiss/fr](http://flux.swiss/fr)

Mauro Schmid est stagiaire en politique des transports à l'ATE. C'est à Berne qu'il préfère changer de train.

## Fiesch: la gagnante

Pour réaliser l'interface de transports ouverte en 2019, la gare de Fiesch a été déplacée de quelque 400 mètres au nord. Ce nœud modal réunit la gare – et ses cadences à la demi-heure pour Brigue –, le terminal de cars postaux et la nouvelle télécabine pour Fiescheralp.

«Cette interface est lisible et claire et elle relie de façon optimale les différents modes de transports», souligne Anders Gautschi, membre du jury et directeur de l'ATE. La gare inclut un café et un magasin de sport. La conjonction de bois et de béton habillant le bâtiment et l'intégrant au reste du village a aussi convaincu le jury.



## Châtel-St-Denis: l'élégante

Avec le déplacement de la gare de Châtel-St-Denis en 2019, les trains ne sont plus obligés au rebroussement et la cadence à la demi-heure est assurée avec Bulle et Palézieux. Les trains s'arrêtent sur un pont au pied duquel se trouve une station de bus et un axe pour cyclistes et piétonnes. La gare se distingue par l'architecture de ses marquises de quai.

## Gland: l'animée

Le réaménagement de la gare de Gland a renforcé son importance comme interface: outre la nouvelle liaison à la demi-heure en direction de Genève et Lausanne, l'accessibilité est assurée en bus, en vélo et en auto. Grâce à la création d'un ample passage sous-voie pour piétonnes et cyclistes, la gare assure le lien entre le nord et le sud de l'agglomération. Avec ses bancs en bois et son marché hebdomadaire, la place de la gare est devenue un espace de rencontre animé.



Toutes les photos: Philippe Gasser, Citec Ingénieurs-Conseils



# Une offre pour plus de sécurité

**Mobilité des seniors** Un espace public adapté aux personnes âgées profite à tout le monde. C'est dans cette optique que l'ATE développe pour les communes des Plans de mobilité seniors.

Par Camille Marion



L'espace public doit rester accueillant et donner à chacune et chacun la place dont il a besoin – y compris les personnes âgées. Des actions de sensibilisation y contribuent.

**T**rottoirs trop hauts ou encombrés, feux piétons dont la durée ne permet pas de traverser en sécurité, absence de bancs et de toilettes, carrefours dangereux, manque de passages piétons... Outre les problèmes liés au vieillissement, les personnes âgées se heurtent à un espace public inadapté.

«Si les déplacements à pied ou en transports publics deviennent trop compliqués, les personnes âgées vont progressivement y renoncer. Elles perdent ainsi leur autonomie», déplore Paola Nagel Petrucci, chargée de projets pour les seniors au Bureau romand de l'ATE. Or, les seniors constituent le groupe démographique dont la croissance est la plus forte; on estime que d'ici 2045, un quart des habitant-es de la Suisse sera âgé de 65 ans et plus. Leur place dans l'espace public doit être repensée.

## Un défi pour les communes

Pour Paola Nagel Petrucci, «l'impulsion doit venir des communes». Elles doivent s'assurer que leurs rues et leurs infrastructures correspondent aux besoins de tout le monde, y compris les usagères et usagers les plus vulnérables. Grâce à son expertise et son expérience, l'ATE les soutient dans cette

démarche par la réalisation de plans de mobilité sur mesure.

Sur le même modèle que les Plans de mobilité scolaire, l'ATE réalise des Plans de mobilité seniors. Outre l'aspect technique, la particularité de cette démarche est son approche participative: ces plans de mobilité s'élaborent en étroite collaboration avec les seniors et les associations locales.

## Des solutions concrètes

Il y a plus de 20 ans, l'ATE a conçu des diagnostics de mobilité seniors pour rendre compte des obstacles auxquels est confrontée cette partie de la population. L'offre actuelle va encore plus loin: les diagnostics – établis sur la base de visite de terrains et d'informations ré-

coltées auprès des seniors au sujet de leurs habitudes, de leurs ressentis et de leurs besoins – sont enrichis de recommandations concrètes pour répondre aux problématiques soulevées.

Les communes qui entament cette démarche disposent ensuite d'un éventail de leviers d'actions; elles peuvent mettre en place des mesures d'aménagement, de signalisation ou d'accompagnement. L'objectif est une amélioration de qualité de l'espace public. Elle passe aussi bien par la sécurité que par le confort des infrastructures – ce qui profite également aux autres usager-es.

## Travailler sur le long terme

Un important travail de sensibilisation – auprès des personnes âgées, mais également de tout le monde – est également encouragé. «Nous proposons des cours pour accompagner les seniors dans l'utilisation des transports publics, de la documentation dédiée ainsi que des activités intergénérationnelles», énumère Paola Nagel Petrucci.

Réalisés sur environ un an, les Plans de mobilité seniors doivent atteindre un objectif à long terme: une mobilité plus douce et durable auprès des aînés, contribuant ainsi à leur santé, à leur intégration sociale et à leur qualité de vie. ■

**«Si les déplacements à pied ou en transports publics deviennent trop compliqués, les personnes âgées vont progressivement y renoncer. Elles perdent ainsi leur autonomie.»**

Paola Nagel Petrucci



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



# Climat, droits humains et mobilité

**Initiative pour des multinationales responsables** Pétrole brut, cobalt, caoutchouc: en y regardant de plus près, il existe de nombreux points communs entre les revendications de l'initiative sur les multinationales et les transports. Le 29 novembre, l'initiative sera soumise au peuple.

Texte: Anita Weber

**T**ravail des enfants, pollution de l'air et de l'eau ou contamination des sols: les multinationales ayant un siège en Suisse qui violent les droits humains à l'étranger doivent répondre des dégâts causés. C'est ce que demande l'initiative pour des multinationales responsables. La justice dans les pays concernés étant souvent défaillante, les personnes lésées doivent pouvoir demander réparation devant un tribunal suisse.

L'initiative concerne bien plus la mobilité qu'il n'y paraît. La Suisse, nation commerciale par excellence, joue en effet également un rôle crucial à l'échelle mondiale en ce qui concerne les transports.

## Pétrole brut et environnement

Principaux contributeurs au changement climatique, l'essence et le diesel sont souvent déjà responsables de dommages environnementaux avant même d'atteindre le réservoir des voitures. Le choc de l'explosion de la plateforme pétrolière «Deepwater Horizon» il y a dix ans est encore gravé dans les mémoires. La marée noire qui s'est répandue dans le golfe du Mexique reste jusqu'ici la plus grande catastrophe écologique de ce type.

En l'occurrence, la compagnie pétrolière BP et l'entreprise Transocean – qui exploitait la plateforme, et dont le siège est en Suisse – ont dû rendre des comptes. Elles ont été jugées responsables de grave négligence par un tribunal américain. Si la catastrophe ne s'était cependant pas produite le long de la côte nord-américaine, mais par exemple dans l'océan Indien, il est fort probable qu'elles n'auraient encouru aucune amende.

## Batteries et droits humains

La mobilité électrique mérite elle aussi qu'on lui porte un regard critique. Bien qu'elle contribue à la protection du climat, une zone d'ombre persiste: la fabrication des batteries nécessite de grandes quantités de matières premières comme le lithium, le

cobalt ou le nickel. Lors de l'extraction, violations des droits humains et atteintes graves à l'environnement sont monnaie courante – comme l'a montré une récente étude de l'ATE et des organisations de développement «Pain pour le prochain» et «Action de Carême».

Les violations vont du recours au travail des enfants et de conditions de travail extrêmement dangereuses aux déplacements forcés ou même aux expulsions, en passant par la pollution des eaux et la destruction de grandes surfaces agricoles. Des groupes suisses comme Glencore ou Trafigura jouent un rôle clé dans les domaines de l'extraction et du commerce des matières premières utilisées pour la fabrication des batteries.

## Et le caoutchouc

Voitures, bus et vélos ne peuvent pas se passer du caoutchouc pour la fabrication des pneus. Dans les pays producteurs, l'impact environnemental est énorme, car la monoculture va quasiment toujours de pair avec la déforestation à grande échelle et les pesticides (vous pouvez lire à ce sujet l'article publié dans le Magazine ATE 1/2020). Or, des sociétés suisses sont également impliquées dans la culture et le commerce du caoutchouc.

Tous ces exemples le montrent: alors que des élites corrompues profitent de l'extraction des matières premières et que des multinationales comme Glencore encaissent chaque année des milliards de bénéfice, les populations locales et la nature paient le prix fort pour notre mobilité.



Les triangles aux couleurs de l'initiative complètent les nombreux drapeaux accrochés aux balcons et fenêtres.

Mais il y a également une bonne nouvelle: par sa position de plaque tournante du commerce des matières premières, la Suisse peut accomplir de grandes choses! Pour l'ATE, il est clair que la mobilité ne doit pas uniquement être respectueuse du climat, mais qu'elle doit également être écologique et socialement responsable. C'est la raison pour laquelle il est important de dire «oui» à l'initiative multinationales responsables le 29 novembre. ■

Anita Weber est cheffe de projet Marketing à l'ATE Suisse et s'engage bénévolement en faveur de l'initiative pour des multinationales responsables.



La  
disponibilité  
des stations de  
recharge en  
temps réel.



[WWW.JE-RECHARGE-MON-AUTO.CH](http://WWW.JE-RECHARGE-MON-AUTO.CH)



**suisse énergie**  
Notre engagement : notre futur.



# Casque conseillé mais pas obligatoire

**Vélo** Le Conseil fédéral veut rendre le port du casque obligatoire pour les conducteurs et les conductrices de vélos électriques lents. La mesure sera-elle bénéfique ou affaiblira-t-elle le succès grandissant du vélo (électrique)? Le débat est ouvert.

Par Nelly Jaggi

Le port du casque est obligatoire pour les conducteurs et les conductrices de vélos électriques rapides. Aujourd'hui, le Conseil fédéral veut étendre la mesure aux vélos électriques lents. Dans son communiqué, il déclare vouloir réduire les accidents graves avec des vélos électriques. Une intention louable.

Mais en plaçant le nombre des accidents au centre du débat, il donne une fausse image de la réalité: si les accidents ont augmenté, c'est aussi parce que les ventes de vélos électriques et les kilomètres parcourus ont connu une croissance rapide.

Peu importe la position d'une association active dans les transports, il y a une résistance: d'un côté, une opposition face à une trop forte limitation des libertés personnelles, de l'autre, une incompréhension car cette mesure censée renforcer la sécurité ne fait pas l'unanimité. Mais personne ne conteste la nécessité de prévenir au mieux les accidents à vélo.

## Prévention primaire, non secondaire

Avant tout, il faut prendre des mesures pour traiter les causes: limites de vitesse, contrôles rigoureux des règles de circulation, amélioration de l'infrastructure pour les cyclistes et prévention. Le port d'un casque est une mesure secondaire qui ne permet pas d'éviter les accidents. Rendre le casque obligatoire ne traite pas le problème à la racine et rejette entièrement la responsabilité sur l'utilisateur ou usagère plus vulnérable.

S'il est adapté et porté correctement, le casque contribue à réduire les blessures à la tête. Il est donc toujours judicieux et recommandé de le porter. En 2019, 65% des conducteurs et des conductrices de vélos électriques lents ont porté un casque selon les chiffres du Bureau de prévention des accidents BPA. Diverses raisons plaident contre son utilisation pour les cyclistes. Par exemple, après avoir garé son vélo, il faut soit emporter le casque, soit l'attacher au vélo. Mais s'il pleut, on risque de devoir porter un casque détrempé.

## Pas de rejet de la responsabilité

Si l'obligation de porter un casque empêche les gens de faire du vélo, cela n'est pas efficace à bien des égards. La voiture présente un risque plus élevé pour les autres usagers de la route que le vélo électrique – qui a l'avantage d'être bon pour la santé. L'obligation du port du casque risque d'encourager le passage du vélo électrique à la voiture et est donc contre-productive. Enfin, plus il y a de vélos, plus les cyclistes sont en sécurité.

Le casque obligatoire compliquerait par ailleurs les systèmes de prêt très appréciés pour les vélos électriques lents.

L'assurance est une question délicate si le casque est obligatoire. Les accidents graves avec des vélos électriques sont causés dans 40% des cas par des collisions avec des usagères et des usagers de la route. Dans ces collisions, l'automobiliste est responsable de l'accident dans 58% des cas. Que se passerait-il si la personne accidentée ne porte pas de casque malgré l'obligation (imaginons qu'il a été volé la veille)? Il est inconcevable que l'as-

surance puisse limiter sa prise en charge si la personne accidentée ne portait pas de casque ou recourir contre une victime d'accident. La responsabilité doit incomber à la personne qui a causé l'accident.

Pour toutes ces raisons, l'ATE plaide pour le port du casque facultatif et défend activement les mesures primaires. ■

Nelly Jaggi est responsable de la rédaction et porte toujours un casque quand elle roule à vélo. Elle a rédigé cet article en étroite collaboration avec les spécialistes du vélo de l'ATE.



Phare, vêtements clairs, signe de la main et un casque: quatre facteurs qui contribuent à rendre les cyclistes bien visibles sur la route.

## Ce dont on parle

Le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de révision, comprenant notamment le port du casque obligatoire pour tous les conducteurs et toutes les conductrices de vélos électriques. Le délai est fixé au 12 décembre.

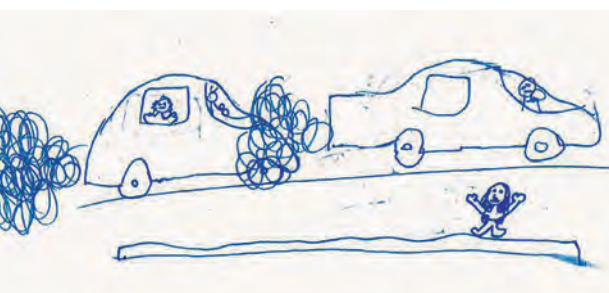
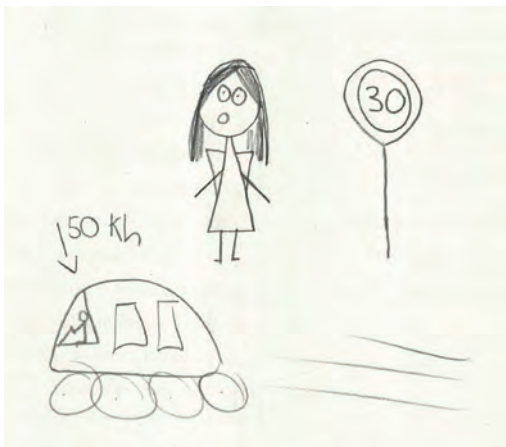
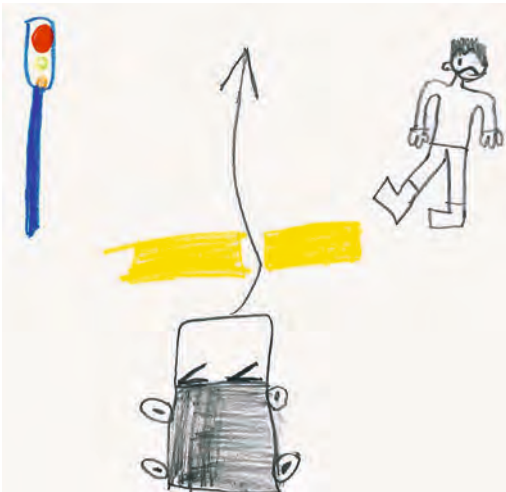


# «Il s'agit de donner une vo

**Mobilité scolaire** L'ATE publie cet automne une étude innovante sur le regard que les enfants portent sur le chemin de l'école, basée sur leurs dessins. Entretien avec Patrick Naef, collaborateur scientifique mandaté pour cette étude.

Propos recueillis par Brendan Drezen  
Images: mad

## CE QUI DÉPLAÎT SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE



**Patrick Naef, vous avez déjà participé à une étude pour l'ATE sur le sujet du Pedibus. En quoi celle-ci est-elle différente?**

La collaboration avec l'ATE permet de faire le lien entre le monde de la pratique, de l'associatif et celui de la recherche. Cette étude est un travail de co-construction de savoir et une opportunité pour la recherche de sortir de la «tour d'ivoire» universitaire. Le travail de l'ATE permet de récolter sur le terrain des données très riches qui nourrissent le travail scientifique. Cette étude, par rapport à la précédente sur le Pedibus, est plus axée sur la construction de la recherche et du savoir.

**Comment présenter l'étude en quelques mots?**

L'objectif est très simple: il s'agit de donner une voix aux enfants. On les questionne peu et il est difficile de recueillir leur avis, notamment d'un point de vue éthique, en raison de leur statut de «sujet vulnérable». Dans cette étude, les enfants s'expriment par le dessin, ce qui offre un lien plus direct. Des chercheuses et les chercheurs de différents horizons ont ensuite interprété ces dessins pour en tirer une analyse globale.

**Qu'est-ce qui vous intéresse dans cette étude en tant que chercheur?**

Au-delà de la thématique de la mobilité des enfants, ce qui m'intéresse est l'opportunité de sortir du monde académique et de réaliser ce qu'on appelle de la recherche-action. La collaboration avec l'ATE me permet d'effectuer un travail sur le terrain, avec des horizons à plus court terme. Dans cette dynamique, on obtient des résultats en quelques mois seulement, alors que la recherche «classique» peut prendre plusieurs années. C'est différent et cela demande de s'adapter. En tant que chercheur, j'apprécie la complémentarité de ces deux types de recherches.

**Et sur le plan personnel? Vous venez d'être papa...**

Le but de cette recherche est de pouvoir agir rapidement et concrètement. Cette étude sera communiquée directement à des décideur·ses et des spécialistes qui pourront l'utiliser pour créer des aménagements ou changer des pratiques. La situation sanitaire actuelle a montré que des solutions peuvent être trouvées et appliquées dans des délais très courts. Cette étude s'inscrit donc au bon moment. Pour ma fille, mais également pour les autres enfants, c'est très encourageant de savoir que cela pourra avoir un impact sur l'environnement qu'ils fréquenteront dans quelques années.

**L'ATE s'intéresse au regard des enfants sur l'espace public. Est-ce une tendance actuelle?**

Il me semble qu'il n'existe à ce jour que peu de recherches à ce sujet. Cette étude est innovante dans la mesure où elle se focalise sur le regard des enfants en leur demandant directement leur avis plutôt qu'en s'exprimant à leur place sur ce qui serait bon pour elles et eux. Ce domaine et cette approche sont encore riches en découvertes.

**L'analyse de cette étude repose sur un ensemble de dessins d'enfants. Est-ce un support d'analyse courant?**

Le recours aux images est courant en science sociale et plus particulièrement en anthropologie ou en études visuelles. Il s'agit d'utiliser des images (publicités, illustrations, images de presses, dessins) comme des discours. Cette méthodologie est bien développée depuis plusieurs décennies et très intéressante à mobiliser dans le cadre d'une étude sur les enfants. Elle pourrait être complétée pour plus de représentativité par des entretiens individuels, mais cela prendrait plus de temps.

**Les chercheurs et chercheuses qui ont analysé les dessins sont issus-es de dif-**



# ix aux enfants»



Anthropologue et géographe, Patrick Naef est collaborateur scientifique à l'Université de Genève. Il a été mandaté par l'ATE pour encadrer cette étude.

## férents domaines. Comment la collaboration s'est-elle organisée?

Identifier des chercheurs et chercheuses spécialistes dans ce domaine n'a pas été une tâche évidente. Pour cette étude, nous nous sommes davantage concentrés sur une thématique – la mobilité des enfants – que sur une entrée disciplinaire. Cette thématique est vaste et représente donc un objet d'étude interdisciplinaire. Le travail entre les spécialistes et l'ATE a permis une intéressante collaboration et de riches échanges.

## Est-ce que les chercheuses et chercheurs ont tiré les mêmes conclusions?

Les domaines d'études, méthodes et visions du monde sont différentes, mais leurs recommandations se recourent. Cela apporte une cohérence à l'ensemble de la démarche et permet une opérationnalisation rapide du projet de recherche.

## Quelle conclusion globale en retirez-vous?

Ce qui est apparu comme central, c'est de considérer le chemin de l'école comme une expérience en soi et non uniquement comme une ressource utilitaire qui permet de se rendre d'un point A à un point B.

Ce qui m'intéresse particulièrement dans la collaboration avec l'ATE, c'est ce retour rapide sur investissement. Il est très encourageant de savoir que ces résultats pourront être mobilisés rapidement par des politiques dans des projets concrets d'aménagements.

Géographe et urbaniste de formation, Brendan Drezen est collaborateur de projet au Bureau romand de l'ATE pour les Plans de mobilité scolaire.

## Au sujet de l'étude

Le regard des enfants, à fleur de sol, est encore peu pris en considération par le monde politique et par les personnes en charge de l'aménagement du territoire. Principaux usagers du chemin de l'école, les enfants en sont également les experts.

L'ATE réalise depuis près de 10 ans des Plans de mobilité scolaire. Une démarche participative qui interroge enfants, parents et enseignant·es sur leur perception du chemin de l'école, sur ses atouts comme ses dangers, afin de proposer des solutions concrètes et sur mesure. Dans ce cadre, le point de vue des enfants est recueilli par le dessin. L'ATE a ainsi constitué une riche collection de témoignages illustrés d'enfants qui ont servi de base à cette étude. Soumis à des spécialistes de divers domaines de recherche (géographie, histoire, psychologie, droit de l'enfant, urbanisme et transports), ces dessins offrent une nouvelle analyse de la mobilité des enfants. L'étude permet de rendre compte de la multiplicité des expériences quotidiennes et des besoins.

## Des outils pour les décideur·ses

L'environnement dans lequel les enfants évoluent, en particulier le chemin de l'école, doit bien entendu permettre aux enfants de se déplacer en toute sécurité et d'appréhender progressivement les règles du code de la route. Mais, il s'agit surtout de considérer le chemin de l'école comme un espace et un temps précieux entre la maison et l'école, où les enfants peuvent profiter d'explorer ce qui les entoure. Aménagé pour les enfants et en fonction de leurs besoins, il devient un espace éducatif complémentaire qui contribue à un bon développement.

Les enfants sont à la fois les promoteurs de l'appropriation de l'espace public et indicateurs de sa réussite. Les conclusions et recommandations de l'étude sont des outils de travail concrets pour les spécialistes et les autorités.



Résultats de l'étude:  
[www.mobilitescolaire.ch](http://www.mobilitescolaire.ch)

## CE QUI PLAÎT SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE



Marcher avec ses amis, la nature, les voitures, la pollution, les dangers: dans le cadre des Plans de mobilité scolaire réalisés par l'ATE, les enfants dessinent ce qui leur plaît et leur déplaît sur le chemin de l'école.

# À Zurich, on crée le carburant du futur

**Mobilité d'avenir** Contrairement à d'autres secteurs, le trafic aérien est difficilement «décarbonisable». Une piste semble néanmoins prometteuse: les carburants de synthèse, et plus particulièrement celui développé par l'entreprise suisse Synhelion.

Par Camille Lepetit

Déjà responsable pour plus de 20% de l'impact climatique de la Suisse, l'aviation risque bien de devenir la principale source du réchauffement climatique d'ici quelques années. Le secteur ne pourra pas se passer de carburant à base de carbone à court et moyen terme. Mais on peut espérer atteindre un bilan CO<sub>2</sub> plus faible, voire neutre, grâce à certaines technologies en développement.

## La Suisse à la pointe de la recherche

Synhelion est une «spin-off» issue de l'école polytechnique de Zurich. Sur les rives du lac de Zurich, Gianluca Ambrosetti et Philipp Good, respectivement CEO et CRO de Synhelion (voir encadré), travaillent à remplacer les carburants fossiles par des carburants synthétiques.

Grâce à un travail entamé il y a plusieurs années à l'ETHZ, l'équipe de Synhelion est

parvenue à développer un carburant produit à base de CO<sub>2</sub> et d'eau transformés en gaz grâce à l'énergie solaire. Le «syngaz» ainsi créé est ensuite amené à l'état liquide pour former un carburant solaire.

Le processus est une inversion de la combustion. Gianluca Ambrosetti explique: «Lorsque vous prenez un carburant, que vous le combinez avec de l'oxygène et que vous le brûlez, vous avez un dégagement de chaleur, de CO<sub>2</sub> et de vapeur d'eau. A contrario, vous pouvez capter de la vapeur d'eau et du CO<sub>2</sub>, chauffer et inverser la combustion.» Ce processus permet de créer un carburant au bilan CO<sub>2</sub> neutre car ce qui est émis lors de l'utilisation est précédemment capté dans l'atmosphère. De plus, les carburants synthétiques sont généralement plus purs que les carburants dérivés du pétrole, «ils contiennent moins de composés aroma-

tiques et de soufre, il y a ainsi moins d'émissions toxiques causées par leur combustion», précise Philipp Good.

## De grands espoirs

Les principaux avantages de cette technologie par rapport à des alternatives en développement sont l'efficacité et le potentiel: «Notre technologie pourrait être mise à l'échelle pour fournir théoriquement la totalité du besoin en kérosène du monde», affirme Philipp Good. De plus, l'efficacité des processus de production de chaleur solaire, de conversion de chaleur en carburant et de récupération de chaleur a pu être grandement améliorée grâce aux innovations amenées par l'équipe de Synhelion.

Ce carburant se révèle intéressant dans les cas où l'électrification est difficile, comme dans le secteur aérien. «L'industrie aéronautique est le premier consommateur de nos combustibles solaires car leur densité énergétique est très importante», précise Philippe Good. Le secteur naval pourrait également en bénéficier, ainsi que les gros camions.

Gianluca Ambrosetti mentionne d'autres utilisations comme la fabrication de produits dérivés tels que les plastiques ou encore le stockage de l'énergie à long terme. «Cela peut être pour des raisons stratégiques, mais aussi pour éviter les variations saisonnières, ce qui est un gros problème pour de nombreuses énergies renouvelables. Le carburant peut être stocké efficacement sur une très longue période. Le volume est petit car sa densité énergétique est élevée.»

## Objectifs ambitieux

Deux options permettront de limiter significativement l'impact environnemental du trafic aérien: réduire son volume en voyageant moins et réduire ses émissions grâce à de nouvelles technologies. C'est sur ce second point que Synhelion entend proposer une solution. «Nous ne sommes pas en mesure – et ce n'est pas notre mission – d'influencer le comportement des gens en termes

Gianluca Ambrosetti et Philipp Good devant le récepteur solaire.



© Camille Lepetit





L'éblouissant prototype sur les toits de l'ETH de Zurich.

de voyage», explique le CEO Synhelion. «Ce que nous pouvons faire, c'est essayer de fournir un outil qui permettra à tout scénario d'être plus renouvelable.»

Pour que cet outil devienne opérationnel, leur stratégie de développement est axée sur deux voies. La première, à plus court terme, se focalise sur l'enrichissement solaire de gaz naturel en lui incorporant du CO<sub>2</sub> capté dans l'atmosphère. Selon Philipp Good, le carburant ainsi obtenu possède un pouvoir calorifique plus important et le rend partiellement renouvelable. Cette première étape devrait

raison des conditions d'ensoleillement et des énormes espaces requis pour sa production; il faudrait environ 50 000 km<sup>2</sup> pour approvisionner l'aviation mondiale actuelle avec le carburant neutre en CO<sub>2</sub>. Le sud de l'Italie ou de l'Espagne présentent un bon potentiel pour les premières usines.

#### Un processus de longue haleine

Pour l'heure, il faut dans un premier temps que cette nouvelle technologie arrive à maturité et que les coûts de production baissent, puis que les investissements colossaux soient

sible et financièrement viable; nous pouvons atteindre un prix que les gens seront prêts à payer. Nous proposons finalement une utilisation plus sage de l'énergie. C'est une façon plus réfléchie d'utiliser les ressources dont nous disposons.» ■

Camille Lepetit est un ancien stagiaire à l'ATE.

### «Notre technologie pourrait être mise à l'échelle pour fournir théoriquement la totalité du besoin en kérosène du monde.»

Philipp Good

permettre de générer assez rapidement des revenus afin de développer intensément la seconde qui vise à produire un carburant neutre en CO<sub>2</sub>. «Nous prévoyons d'avoir d'ici 2024 la première grande usine d'une capacité d'environ 5000 tonnes par an», explique Gianluca Ambrosetti. «D'ici 2030, nous visons un million de tonnes par an, ce qui correspondrait à la moitié de ce dont l'aviation Suisse a besoin actuellement.»

Ce carburant ne peut malheureusement pas être produit sur territoire helvétique en

consentis. «Pour qu'une technologie renouvelable puisse émerger et avoir un réel impact, des investissements massifs sont nécessaires», confirme Gianluca Ambrosetti.

Synhelion nourrit de grands espoirs dans la lutte contre l'impact climatique de l'aviation, mais également dans d'autres secteurs. Le chemin sera encore long et parsemé d'embûches mais Gianluca Ambrosetti reste confiant: «Il faudra des années et un énorme effort pour amener cela à une échelle où l'on peut avoir un réel impact, mais c'est pos-

**Gianluca Ambrosetti** est le CEO (Chief Executive Officer) de Synhelion qu'il a cofondé en 2016. Ce Tessinois a fait son doctorat dans le domaine de la physique avant de se tourner vers le soleil. Passionné de musique, il pratique assidument le saxophone; il a installé une cabine insonorisée dans un des locaux.

**Philipp Good** est CRO (Chief Research Officer) de Synhelion qu'il a rejoint en janvier 2017. Il a élaboré sa thèse dans le domaine de l'ingénierie mécanique sous la supervision du professeur Steinfeld et en proche collaboration avec Dr. Ambrosetti. En rejoignant la compagnie, il a dû remettre à plus tard ses rêves de voyage. En dehors de son travail intensif pour Synhelion, il recharge ses batteries en jouant régulièrement au tennis.

# Potentiel d'amélioration pour la «marchabilité»

**Mobilité piétonne** L'étude «Marchabilité et santé – comparaison entre 16 villes suisses» est la toute première analyse de l'attractivité des infrastructures piétonnes. L'évaluation sur trois aspects met en évidence les diverses qualités et lacunes en matière de mobilité piétonne.

Par Veronika Killer



Autos, motos, vélos, tables, chaises, panneaux publicitaires, ... Que d'obstacles pour les piétons!

«Encourager la mobilité piétonne»: cet objectif est fréquemment formulé dans les documents stratégiques et concepts aux différents niveaux de planification. Toutefois, qui se déplace à pied dans les villes et villages n'a pas vraiment l'impression que l'objectif ait été réellement atteint. Les bancs font souvent défaut, des panneaux publicitaires, véhicules de livraison ou deux-roues encombrant les trottoirs. De plus, ceux-ci sont souvent utilisés comme zone de trafic mixte que la mobilité piétonne doit partager avec un flux de cyclistes toujours plus rapide. Rien n'incite à marcher dans nos villes!

Contrairement aux autres moyens de transport, la mobilité piétonne ne bénéficiait

d'aucune enquête ni études statistiques qui auraient permis d'évaluer la qualité de ses infrastructures. Le projet «Marchabilité et santé – comparaison entre 16 villes suisses» a analysé en détail la situation piétonne des villes d'Aarau, de Bâle, Bellinzone, Berne, Bienne, Coire, Genève, Lausanne, Locarno, Lugano, Lucerne, Neuchâtel, Saint-Gall, Winterthour, Zoug et Zurich.

## Recommandations concrètes

L'étude s'est déroulée autour de trois aspects permettant de définir l'attractivité de ces villes pour les piétons. Le premier volet du test de marchabilité se concentre sur l'infrastructure mise à disposition du trafic piéton et en évalue la qualité sur place, sur la base de critères définis. Le deuxième volet, intitulé «Réalisation des aménagements prévus», estime la valeur accordée à la mobilité piétonne dans l'administration et la politique de la ville concernée. Le troisième volet reflète la satisfaction de la population dans le domaine de la mobilité piétonne par le biais d'une enquête en ligne.

Ces trois volets réunis livrent un aperçu de la qualité générale du trafic piéton. Si l'on considère le résultat global de la présente étude, une moyenne de 61% des objectifs de qualité définis ont été atteints ou, inversement, près de 40% ne le sont pas encore. Toutes les villes sont donc appelées à améliorer la situation de leur mobilité piétonne. Le classement de cette comparaison entre villes incite également chacune d'elle à appliquer des mesures telles qu'aménager plus d'espaces et d'infrastructures réservés uniquement aux piétons, programmer des temps d'attente plus courts aux feux et mieux financer les centres de compétence piétons. Ces recommandations s'adressent à toutes les villes partenaires.

## Cinq récompenses

La «Brosse à chaussures d'or» distingue les villes en tête du peloton: Aarau pour ses infrastructures, Coire pour la satisfaction de la population et Bâle dans la réalisation des aménagements prévus. Neuchâtel est la ville la plus attractive en Suisse romande et Bellinzone obtient le plus haut score parmi les villes tessinoises. Au final, Bâle se place en tête de toutes les villes analysées, avec 68% des exigences satisfaites, et se distingue en particulier dans le domaine de la communication et de la surveillance du trafic piéton. La «Brosse à chaussures d'or» souligne que la ville a obtenu un bon résultat, mais doit continuer à lustrer dans le domaine de la marchabilité afin de briller à l'avenir. ■

Veronika Killer est cheffe de projet chez actif-traffic et se déplace volontiers à pied à travers Zurich.

## Comparaison de marchabilité

Actif-traffic, Mobilité piétonne Suisse et la HES Rapperswil ont réalisé l'étude «Marchabilité et santé – comparaison entre 16 villes suisses» avec le soutien financier de SuisseEnergie (COMO), de la Fondation Corymbo, de la Loterie romande, de la Loterie des cantons de Berne et du Tessin ainsi que des 16 villes partenaires. Informations complémentaires: [www.actif-traffic.ch/pietons](http://www.actif-traffic.ch/pietons)



# Réformer les transports, maintenant!

**Engagement** Motiver les jeunes à penser la mobilité de demain, c'est l'objectif de la nouvelle commission de l'ATE. Sa cofondatrice, Jelena Filipovic, explique pourquoi elle s'engage pour une politique des transports durable et visionnaire.

Par Jelena Filipovic

J'ai passé la plus grande partie de mon enfance et de mon adolescence à Bâle, Zurich et Berne. Je n'ai jamais prêté grande attention aux voitures, le réseau de transports publics (TP) et le vélo me suffisaient amplement. Pour moi, une auto était une affaire de symbole social davantage qu'un moyen de se déplacer – sinon, comment la Suisse compterait-elle 0,5 voiture par habitant-e? J'ai conscience de mon point de vue privilégié: disposer d'un réseau de TP efficace est un luxe auquel bien des gens n'ont pas accès en Suisse.

La notion de politique des transports ne soulève pas l'enthousiasme a priori. C'était mon cas avant de faire un stage à l'ATE, il y a un peu plus d'une année. À la même époque, j'ai rejoint la Grève du climat et constaté qu'au sein de ce mouvement, la question des transports n'était guère abordée.

Il est pourtant évident qu'un vrai virage doit être pris en la matière: sans révolutionner le secteur des transports, ennemi numéro un du climat en Suisse, jamais nous n'atteindrons l'objectif exigé de «zéro émission nette» d'ici 2030.

## Changement radical nécessaire

J'en suis convaincue, un changement de paradigme est indispensable dans le secteur des transports. Il ne suffit pas de se reposer sur les technologies environnementales. Une telle révolution nécessite un débat public. Nous devons répondre à des questions complexes: quels sont les besoins en termes de mobilité, par exemple, et comment celle-ci doit-elle être conçue?

Moins créatives, mais déjà réalisées, les nombreuses offres d'autopartage permettent un usage plus efficace de la voiture – qui, dans le secteur privé, reste 95% du temps en stationnement! Pourquoi posséder un objet auquel je peux tout aussi bien faire appel en cas de besoin en le partageant avec d'autres?

## Une perspective féministe

Bien entendu, le problème ne se limite pas au transport (motorisé) individuel. Le potentiel



© mad/judith.schneberger

d'amélioration existe également au niveau des TP. Il ne s'agit pas de savoir ni si le réseau doit être développé à l'extérieur des villes, ni s'il doit être abordable pour tou-tes – la réponse est évidemment oui. La question est surtout de savoir comment il est développé et à qui il profite.

S'adresse-t-on en premier lieu aux pendulaires classiques? Ou adopte-t-on une perspective féministe, qui inclut cette part de la population qui a d'autres besoins que des connexions rapides entre les grandes villes: les personnes qui assurent du travail d'aide, qui amènent les enfants d'un endroit à un autre ou dont les horaires sont irréguliers? C'est pour cette raison qu'il faut des esprits créatifs, capables d'élaborer une vision inclusive et durable de la mobilité – pour que nous puissions réaliser le changement de politique des transports nécessaire. ■

Jelena Filipovic est membre fondatrice de «Jeune ATE». Elle s'engage pour une politique des transports dotée d'objectifs climatiques contraignants.

**ATE**  
actif!

## Participez!

L'ATE cherche des personnes motivées qui

posent des questions critiques et travaillent à des solutions créatives. C'est l'objectif du groupe «Jeune ATE». Envie d'y participer?

Annoncez-vous auprès d'Anina Schweighauser: [anina.schweighauser@ate.ch](mailto:anina.schweighauser@ate.ch).

Jelena Filipovic a été stagiaire à l'ATE Suisse. Elle fait partie de la Grève du climat et a en partie rédigé cet article durant l'occupation récente de la Place fédérale.



# Un cadeau

La  
boulangerie  
familiale Schüpbach  
de Rapperswil BE incarne la  
tradition depuis 130 ans. Elle  
confectionne ses savoureux pralinés  
maison avec de l'énergie renouvelable.  
La durabilité écologique et sociale  
de la culture du cacao est garantie  
par des prix équitables ainsi que  
par des contrats à long terme  
avec les productrices et  
producteurs.



# *pour le climat*

Offrez une adhésion  
à l'ATE et contribuez à protéger  
le climat. Nous ajoutons les pralinés!

The ATE logo is displayed on a square praline with a white wrapper and a green base. The praline is set against a background of several other round pralines in dark, scalloped paper liners.

Le coffret cadeau contient:

- Adhésion à l'ATE jusqu'à fin 2021, valeur Fr. 85.–.
- Pralinés maison, de production durable (24 pièces, 270 g).
- Carte-cadeau festive et personnalisée.

L'ATE s'engage depuis 40 ans en faveur d'une politique des transports respectant l'humain, l'environnement et le climat.

Les membres de l'ATE soutiennent notre engagement tout en bénéficiant des nombreux avantages qui leur sont réservés.

Pour une mobilité d'avenir,  
comme le proclame notre devise!



Commandez maintenant: 031 328 58 58  
ate@ate.ch  
www.ate.ch/noel

Pour une mobilité  
d'avenir

The ATE logo, consisting of the word "ate" in white lowercase letters on a green square background.



# Comment utilisons-nous l'espace?





La place est limitée et très demandée – surtout dans les zones urbaines. Il est légitime de se demander à qui appartient cet espace. La répartition est-elle équitable? Chaque appartement a-t-il vraiment besoin d'une place de stationnement? Et quelle surface nécessite le vélo? L'ATE Suisse et ses sections s'engagent à faire en sorte que la place appartienne (à nouveau) aux personnes et non aux voitures.





# Redistribuer l'espace préserve le climat

Par Stéphanie Penher

Se déplacer à vélo et à pied permet de gagner de la place et ne nuit pas à l'environnement. Il faut privilégier ces formes de locomotion à l'avenir, surtout dans les villes. Le climat en bénéficiera également.

Le trafic prend de la place. En termes d'espace utilisé par personne transportée, la voiture arrive tout devant. Circuler à pied et à vélo est moins encombrant et moins nuisible pour l'environnement – argument de taille en raison de la catastrophe climatique qui menace. Le manque d'espace dans les villes et la conscience croissante que le trafic doit devenir plus écologique font qu'à certains endroits on redistribue l'espace routier. C'est positif, mais l'engagement en faveur de transports urbains efficaces sur les plans spatial et énergétique, aujourd'hui généralisé en Suisse, n'est pas mis en œuvre aussi vite qu'il le faudrait pour stopper le réchauffement climatique.

Circuler à pied et à vélo permet de valoriser l'espace public, d'améliorer la qualité de vie et contribue à une bonne santé. Vu la croissance attendue notamment dans

les villes et leurs environs, l'importance de ces formes de mobilité ainsi que des transports publics (TP) continue à croître.

## Bonnes idées, réalisation ardue

Dans les villes et les agglomérations, l'exposition à la chaleur est particulièrement importante, car les nombreuses surfaces imperméabilisées absorbent le rayonnement solaire et réchauffent l'air. Il est donc nécessaire de réduire l'encombrement de la circulation automobile. En aucun cas l'espace routier ne doit s'étendre au détriment des espaces verts.

Hélas, la culture du compromis et la législation suisses compliquent la priorisation des moyens de locomotion peu encombrants. Des idées innovantes, testées en ville dans des projets pilotes, ne parviennent pas à franchir l'obstacle de la législation ou nécessitent – comme le

montre l'exemple de la bifurcation à droite au feu rouge pour les vélos – plusieurs années pour être officiellement adoptées.

À propos de vélo: les lignes jaunes peintes au sol ne protègent pas les cyclistes et s'interrompent souvent lorsque la place manque et que le danger s'accroît. C'est aussi pour cela qu'il faut valoriser l'infrastructure cycliste essentiellement aux dépens des places de parc et des routes.

## Fixer de nouvelles priorités

Pour faire avancer les choses, l'aménagement doit accorder le même poids aux cyclistes qu'aux TP et aux piétons, voire, sur certains tronçons, la priorité absolue. Car plus les gens apprécient le confort de ces voies, mieux c'est.

Il faut aussi veiller à la qualité des trajets piétonniers: certains chemins ne servent pas à se déplacer, mais invitent à la flânerie ou aux rencontres. La locomotion à vélo et à pied doit être attrayante, de sorte que protection du climat et qualité de vie aillent de pair. ■

Stéphanie Penher est responsable Politique des transports et campagnes, et elle rêve de voir un jour des ponts cyclistes à Berne.

**EN 2003**, les Zurichoises et Zurichois ont voté oui au réaménagement du Münsterhof.

Depuis 2016, la place est totalement interdite aux voitures.





# L'humain plutôt que la voiture

Par Mauro Schmid

Dans les villes, l'espace dédié à la vie est particulièrement restreint et le stationnement en monopolise une bonne part. Voici trois exemples qui montrent comment l'ATE s'investit pour réaffecter les places de parc.



Des pistes cyclables remplacent les places de parc sur le Boulevard de Pérolles, à Fribourg.

## Fribourg: créer des bandes cyclables

La section fribourgeoise de l'ATE craignait que nombre de pendulaires optent pour la voiture après le confinement. C'est pourquoi, conjointement avec les partenaires d'une large alliance politique, elle a adressé une lettre ouverte à la ville de Fribourg demandant qu'elle accorde d'urgence plus d'espace à la mobilité cycliste et piétonne. Avec succès: la ville de Fribourg a décidé la mise en place d'une bande cyclable temporaire sur le Boulevard de Pérolles. Sur une distance d'un kilomètre, 62 places de parc ont été supprimées sur l'axe principal et une bande cyclable a été créée.

Malheureusement cette mesure était limitée à fin août et a dès lors déjà été supprimée. Nous attendons aujourd'hui de la part de la ville de Fribourg qu'elle

montre le bon exemple et qu'elle réinstalle définitivement cette bande cyclable, mais aussi que de telles mesures se multiplient, également dans d'autres villes.

## Genève: supprimer des places

Le 27 septembre, le souverain genevois a accepté une loi visant à simplifier la suppression des places de parc dans l'espace public. La section genevoise de l'ATE s'était beaucoup investie en sa faveur. Certes, l'obligation de compenser les places supprimées subsiste. Cependant leur suppression est simplifiée et les places peu utilisées des parkings existants comptent à présent comme compensation. Le monde politique a désormais les coudées franches pour créer des rues vivantes qui ne devront plus

être occupées par des voitures en stationnement.

## Bâle: de l'espace pour tout le monde

Dans le canton de Bâle-Ville, deux initiatives anachroniques pro-voiture ont été soumises au verdict des urnes. L'une d'elles demandait la création de places de parc en conformité avec la demande. En outre, les places supprimées auraient dû être compensées dans les alentours immédiats. À cet effet, il aurait fallu sacrifier des trottoirs, des pistes cyclables et des places publiques.

La démarche proposée éveille le souvenir de la ville du siècle passé, entièrement subordonnée à la voiture, où chaque espace urbain était farci de voitures. Mais ces places publiques sont redevenues des lieux de rencontre et de détente: grâce à l'engagement actif de la section bâloise de l'ATE notamment, l'initiative a été clairement rejetée. ■

Mauro Schmid est stagiaire en politique des transports à l'ATE Suisse.

## De l'espace – pour quoi?

En moyenne, une voiture stationne 23 heures par jour – sur un espace de 12 m<sup>2</sup>. Chaque année depuis 2005, sous l'impulsion de diverses sections ATE, les Park(ing) Days démontrent comment revitaliser cet espace. Le troisième vendredi de septembre, des volontaires offrent du café, organisent des jeux, des mini-marchés ou construisent mêmes des maisons sur des places de parc.

Joli projet de l'«ATE» allemande: «12qmKultur» propose des activités culturelles sur des places de stationnement.

# «La législation de Bâle-Campagne est désuète»

Propos recueillis par Nelly Jaggi

La plateforme «Habitat à stationnement réduit» est un succès de l'ATE. Entretien avec Samuel Bernhard sur les quartiers sans voitures, les conditions pour les réaliser et les différences régionales.

**Samuel Bernhard, revenons d'abord en arrière. De quand datent les premiers règlements de stationnement en Suisse?**

Je ne le sais pas exactement. Les premiers à prévoir un dimensionnement du stationnement doivent avoir vu le jour dans les années 1960 et 1970. Aujourd'hui, des règlements des années 1980 sont toujours en vigueur. Après la Seconde Guerre mondiale, la démocratisation de la voiture individuelle a créé des problèmes de stationnement, raison pour laquelle il a fallu réguler la situation. Il fallait mettre ces voitures quelque part. C'est ainsi que des règlements prescrivant un nombre minimal de places de stationnement ont été élaborés partout en Suisse, sauf à Bâle-Ville.

**Plus tard, le désir de libérer les quartiers des voitures a émergé. L'ATE a alors mis sur pied la plateforme «Habitat à stationnement réduit».**

Ce mouvement a vu le jour dans les années 1990. Différents cercles abordaient

alors cette thématique sous des angles variés. J'ai débuté en 2008 par un groupe de travail avec lequel nous avons organisé des séminaires dans un cadre très restreint et réfléchi à la manière de promouvoir l'habitat sans voitures en Suisse. C'est ainsi que la plateforme est née, afin de regrouper les personnes actives et les engagements variés et d'avancer ensemble. En 2014, la Confédération a apporté son soutien au développement d'un site internet. Parallèlement, nous avons commencé à transformer les rencontres d'échanges de points de vue en véritables séminaires professionnels.

**Qui est soutenu par la plateforme?**

Lorsque l'on souhaite réduire la présence des voitures dans un projet, nous aidons les spécialistes de la construction à prendre les bonnes décisions. Nous leur montrons les facteurs de succès et leur fournissons les bases juridiques ainsi que des chiffres et des faits. Depuis peu, nous les conseillons et mettons à disposition des concepts de mobilité pour la demande de permis de construire.

Les villes et les communes peuvent aussi profiter de nos services de conseils. Des propriétaires souhaitant orienter le développement d'une aire particulière nous contactent également.

**Le quartier Burgunder, à Berne-Bümpliz, est le premier sans voitures de Suisse. Il aura fallu attendre 2011 pour son ouverture. Pourquoi cela prend-il autant de temps?**

D'autres pays suivent une approche de haut en bas: en Allemagne par exemple, ce sont les villes qui s'engagent pour de tels projets. En Suisse, nous faisons le contraire. L'impulsion doit venir d'en bas, ce qui prend plus de temps. Mais quand je pense à l'histoire du Viererfeld bernois (en 2004, ce projet de quartier partiellement sans voitures a été rejeté aux urnes, avant d'être finalement accepté par le peuple en 2016, ndlr), il faut plutôt se demander pourquoi cela a échoué pendant si longtemps.

**Quelle est votre explication?**

D'une part, la réglementation n'était pas la même qu'aujourd'hui. Ensuite, on ne voulait tout simplement pas le réaliser et on a tout fait contre. Les premiers quartiers ont été des pionniers et ont dû se battre avec les autorités pour établir leurs règlements. La voie est maintenant ouverte.

**Vous avez dit que Bâle-Ville était le seul canton à ne jamais avoir connu l'obligation de créer des places de parc. Et aujourd'hui?**

C'est désormais également le cas à Berne. Les cantons de Genève et Fribourg vont suivre. À Zurich, la ville a été une pionnière en la matière et le canton a dû s'aligner. De fait, c'est presque partout possible maintenant dans le canton de Zurich. Dans le cadre de la plateforme, nous ne parlons désormais plus de lieux où les quartiers sans voitures ne sont pas envisageables, mais de responsables de



Samuel Bernhard, directeur de la plateforme Habitat à stationnement réduit: «Un site ou un quartier doit fonctionner sur le long terme.»





© Hübler &amp; Associés

## LA TOUR-DE-PEILZ (VD)

**DEPUIS 2015**, la place publique des Anciens-Fossés, à La Tour-de-Peilz, est accueillante. Là où les voitures dominaient autrefois, des bancs et un plan d'eau vous invitent maintenant à vous attarder.

chantiers qui ne le veulent pas, bien que ce soit possible juridiquement.

### Y a-t-il encore des cantons qui traînent les pieds?

Oui, Bâle-Campagne a une réglementation anachronique, qui n'est plus en phase avec son temps.

### Quelles sont les prescriptions?

Aucune place de parc n'est obligatoire si l'on souhaite construire un lotissement dans le canton de Bâle-Ville. Mais dès que l'on passe la frontière vers Bâle-Campagne – et dans de nombreux endroits, on ne remarque même pas le passage –, il faut prévoir 1,3 place par appartement: une pour les résident-es, 0,3 pour les visiteur-ses. C'est énorme et touche très concrètement des projets construits sur les frontières cantonales.

### Combien de quartiers sans voitures trouve-t-on désormais en Suisse?

Notre plateforme traite des nouvelles constructions et compte 21 exemples de bonnes pratiques, mais il doit y avoir 40 à 50 quartiers en tout. Et des centaines ont été construits sans voitures avant l'époque des règlements de places de parc et fonctionnent toujours ainsi.

### Constate-t-on des différences régio-

### nales entre la Suisse alémanique, la Romandie et le Tessin?

Alors que la Suisse alémanique avait du retard sur les pays étrangers, la Romandie en avait sur la Suisse alémanique. Cette différence est en train de s'estomper, autant pour la part des foyers sans voiture que pour celle des quartiers sans voiture. Le Tessin est un cas à part, «la macchina» y reste reine et cela pourrait durer encore avant que les premiers projets voient le jour.

### Aussi dans l'espace urbain?

Je suis régulièrement en contact avec Lugano, Chiasso ou Mendrisio. Il y a des premiers signes de changement, mais rien de concret pour l'instant.

### La plateforme fait-elle une distinction entre «sans» et «peu de voitures»?

Nous qualifions de «sans voitures» les quartiers avec jusqu'à 0,2 place de stationnement par appartement. Avec 0,21 à 0,5 places par appartement, nous parlons de «peu de voitures». Mais c'est arbitraire et nous réfléchissons à la manière d'affiner les critères. Dans une grande ville, il est parfaitement absurde de parler de bonne pratique pour 0,5 place de parc quand la moitié des foyers des grandes villes alémaniques ne possède pas de voi-

ture. En revanche, parler de 0,5 place de parc dans des lieux où la desserte par les transports publics est maigre et les magasins rares peut s'avérer parfaitement adapté.

### Que faut-il pour qu'une vie sans voiture individuelle soit réaliste?

Déterminer le niveau de qualité de desserte par les transports publics ne suffit pas. Il faut faire appel à des spécialistes en mesure d'évaluer un site. L'emplacement des commerces, la nature de l'offre culturelle, l'emplacement des écoles et le raccordement des voies pédestres et cyclables au trafic jouent un rôle. Ce n'est qu'en tenant compte de ces aspects que l'on peut évaluer le nombre de places de stationnement nécessaires. Il est aussi très important de garder le public cible à l'esprit: met-on l'accent sur les familles? Quelle sera la proportion de copropriétaires?

### Dans le dernier numéro du Magazine ATE, nous avons évoqué le quartier sans voitures prévu à Almens, dans les Grisons. Un tel projet peut-il réussir?

Si quelqu'un flaire véritablement le potentiel du marché dans cette région et que le groupe-cible a été clairement défini, alors oui.

© Adobe Stock – bil\_7



BÂLE MÜNSTERPLATZ



© Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 113521 (Foto Hans Bertoli)

**L'HISTOIRE DE** la Münsterplatz à Bâle est très ancienne. Cette place a autrefois constitué un lieu central de la vie médiévale bâloise. Après avoir été considérée pendant des décennies comme «le plus beau parking d'Europe», elle est (à nouveau) totalement interdite à la circulation depuis 2007.

### Est-ce que cela fonctionne mieux quand l'impulsion vient de la population?

Dans un premier temps certainement. Ces gens sont en partie aussi impliqués dans la mise en œuvre du projet et donc très engagés. Mais quand leur existence évolue, les choses changent. Un projet doit pouvoir fonctionner sur le long terme.

### Dans une ville, c'est probablement plus simple qu'à Almens...

Oui, c'est aussi mon avis. En revanche, il est plus facile de planifier des solutions de stationnement à Almens, pour des raisons de place.

### Est-ce que les quartiers sans voitures en ville ne présentent pas aussi le risque que les habitant-es stationnent leurs véhicules sur les zones bleues?

De tels cas isolés existent. Mais généralement, ces personnes constatent tôt ou tard que le concept ne leur convient pas et déménagent. Il n'y a que dans de rares cas que cela pose des problèmes juridiques.

### Mais on ne peut interdire à personne de posséder une voiture pour accéder à un logement?

Pour l'instant, aucune plainte n'a été déposée pour un tel motif. Mais des juristes affirment que ce ne serait pas un problème. Si on peut interdire les ani-

maux domestiques, on peut aussi interdire les voitures. Mais d'autres affirment au contraire que c'est une limitation de la liberté personnelle. Je recommande de formuler un règlement de manière à ce qu'il puisse difficilement être contesté juridiquement.

### Concrètement?

Dans le quartier de Sihlbogen, où j'habite, j'ai signé pour indiquer que je n'avais pas besoin de place de stationnement et que je n'allais pas parquer de véhicule dans un rayon de 300 mètres autour des immeubles.

### Et si vous stationnez un bus VW devant la maison de vos parents à la campagne?

C'est plutôt un problème d'ordre moral.

### Existe-t-il aussi des obligations de créer des places de stationnement pour vélos dans les cantons?

Oui. Mais en règle générale, ils sont plutôt insuffisants. La règle «une place par pièce» ne s'applique plus depuis longtemps. Si nous partons du principe que les gens se passent vraiment de voiture, cette règle doit à mon avis s'appliquer sans faute. ■

## Nouvelle offre de conseil de la plateforme

L'offre de conseil «Concept de mobilité avec peu de voitures» s'adresse aux professionnel·les de l'immobilier, aux bureaux de planification, aux responsables des villes et aux coopératives d'habitation. Un concept comprend une analyse du site et du groupe cible, une évaluation réaliste du dimensionnement du stationnement, la mobilité sans voiture et les garanties juridiques vis-à-vis des locataires et des autorités délivrant les autorisations. La clientèle peut aussi obtenir des conseils sur des thèmes tels que le parcage de vélos, les offres de partage et l'information.

### Séminaires 2020

Les deux séminaires de HSR ont lieu en novembre. En Suisse romande, il s'est tenu sous la forme d'un webinar consacré à des exemples de l'étranger. Le séminaire de la Suisse alémanique aura lieu le 19 novembre sous le titre «Vivre sans voiture dans la ville et l'agglomération de Lucerne» et affiche déjà complet. Pour le magazine, nous avons choisi trois exemples que vous découvrez sur la page ci-contre.

Inscriptions, informations sur la planification, la construction et l'habitat avec peu de voitures et nouvelle offre de conseils sur [www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch)



# De la place pour autre chose

Par Emilie Roux et Nelly Jaggi

**Douze mètres carrés et 30 000 francs: une place de stationnement a besoin d'espace et coûte très cher. Les lotissements qui se passent de places de parc sont doublement gagnants. Trois exemples.**

## Kriens (LU): gestion par un groupe consacré à la mobilité



On y produisait autrefois des pâtes, mais ce sont aujourd'hui des logements: avec ses 87 appartements et 24 studios répartis dans deux bâtiments convertis et trois nouveaux, le complexe résidentiel Teiggi à Kriens (LU) mise sur un mélange intergénérationnel. Le Wohnwerk Teiggi est avant tout destiné aux locataires qui n'ont pas besoin de place de parking – le contrat comprend une clause de renonciation à la voiture. Les personnes qui ont besoin d'utiliser une place de parking

paient une location supplémentaire. Le lotissement n'est pas loin de nombreux commerces et écoles. Cinq lignes de bus s'arrêtent à une distance de 300 mètres, et il existe également un bon réseau de transport à vélo.

Le lotissement compte 30 places de parking pour les résident-es et 10 pour les visiteur-es. Les cyclistes disposent de 210 places de stationnement au total, avec des prises pour les vélos électriques. Les cargos et les remorques peuvent également être garés sans problème.

## Stellwerk 60 à Cologne: partager au lieu de posséder

Premier quartier sans voiture de Cologne, Stellwerk 60 se situe à environ 2,5 kilomètres au nord du centre-ville, dans l'arrondissement de Nippes. 400 logements ont été construits sur cet ancien terrain des chemins de fer.

Le projet fonctionne autour de la devise «partager au lieu de posséder», encourageant le prêt de nombreux biens entre les habitant-es. On peut par exemple emprunter des remorques à vélo, des tandems ou des pompes, mais également des tables de fête ou des jouets pour les enfants.

En périphérie du quartier, les possibilités d'utiliser un véhicule en autopartage sont également nombreuses. Les habitant-es du quartier – qui ont renoncé à posséder une voiture dans leur contrat de location – bénéficient d'un rabais pour l'utilisation de ces véhicules. La vaste offre d'alternative rend la vie sans voiture tout à fait possible, mais surtout très agréable.



Le Teiggi emploie également un groupe de mobilité qui supervise et améliore continuellement le concept existant.

## Cykelhuset Ohboy à Malmö: fait pour le vélo

Le Cykelhuset est le premier immeuble entièrement sans voitures en Suède. Pourtant, la loi suédoise prévoit normalement des places de stationnement pour chaque nouvelle construction. La ville de Malmö a accepté de déroger à cette règle à condition que le projet dispose d'un vrai concept de



mobilité alternative. L'immeuble s'est alors construit autour du vélo.

L'économie faite sur le parking a été investie pour le deux-roues. Des places de stationnement pouvant accueillir des vélo cargo ont été aménagées. Les ascenseurs ont été construits avec des portes plus larges et avec ouvertures des deux côtés, permettant de transporter son vélo jusqu'à chez soi. Les portes d'entrée des logements ainsi que leurs balcons ont également été élargis à cet effet.

Pour faciliter les livraisons sans véhicule individuel motorisé, des boîtes aux lettres spéciales ont été installées. Au rez-de-chaussée du bâtiment, un hôtel permet également aux touristes de passage de contribuer au concept du lotissement, puisque chaque chambre est louée avec un vélo pliable.

© mad



LAUSANNE, RUE DE BOURG



À LAUSANNE, la rue de Bourg est piétonne depuis 1962. L'artère commerciale fut parmi les premières rues sans voiture du chef-lieu vaudois.

## Une (petite) place pour le vélo

Par Nelly Jaggi

Quand on est cycliste, on apprécie de trouver une place où stationner son vélo, de préférence à l'abri du vent et des intempéries. À la maison aussi, des efforts sont encore nécessaires.

### Souvent parké en extérieur, le vélo affronte les intempéries.

Dans les villes, et en particulier autour des gares, l'espace public est limité. Comme pour les voitures, la demande en parkings à vélo souterrains apparaît comme une opportunité de revaloriser la surface. Autour des grandes villes suisses, les espaces de stationne-

ment cycliste sortent de terre comme des champignons. «La situation s'est beaucoup améliorée au cours de ces dernières années», confirme Laura Schmid, responsable de projet à l'ATE Suisse. «Et de nouveaux essais sont en cours, pour optimiser et sécuriser encore le stationnement des vélos.»

Un coup d'œil au-delà de nos frontières s'impose. Le plus grand parking à vélo du monde se trouve à la gare d'Utrecht (NL). Il dispose de 12 500 places, soit 10,5 places de stationnement cyclistes pour 100 personnes. Pour comparaison: la gare de Zurich en propose 0,8 pour 100 personnes, celle de Berne actuellement 1,7 et celle de Bâle 2,8. De son côté, la gare de Groningen (NL) caracole en tête avec 50 places pour 100 personnes.

### Une pièce, une place

Tandis que les villes cherchent activement des solutions, notamment pour les abords des gares, le secteur privé a du pain sur la planche: c'est souvent dans le salon que le vélo de course stationne alors que le mountain-bike occupe la cave à demeure. Ces solutions ne

conviennent en aucun cas au vélo de tous les jours qui, souvent coincé en extérieur entre ses semblables, affronte les intempéries de jour comme de nuit.

Un espace de stationnement pour vélo est aujourd'hui prévu pour les nouvelles constructions, sans obligation de rétroactivité pour les anciennes. À Zurich, il s'agit d'une place par 40 mètres carrés de surface de plancher, ce qui correspond approximativement à une place par pièce.

Mais les supports à vélo sont aussi nécessaires ailleurs: aux abords des restaurants et des commerces, des écoles, des hôpitaux et des entreprises, autour des arrêts de bus ou de tram importants ou près des piscines et des musées. Aussi peu dévoreur d'espace soit-il, le vélo a pourtant besoin d'un (peu) de place. ■



## Quelle place pour qui?

Il y a 50 personnes à chaque fois – dans le bus, en voiture, à vélo ou à pied – et la même place disponible. La voie réservée aux voitures (presque vides: on compte en moyenne 1,4 personne par véhicule, et seulement 1,1 personne dans le trafic pendulaire)

est encombrée et il est impossible d'avancer. À pied ou à vélo, le chemin est agréable et la circulation fluide. On peut respecter la distanciation spatiale en vigueur. Les personnes qui optent pour les transports publics économisent une place considérable.



## Commandez l'Indicateur 2021

Après le grand succès rencontré par les précédentes éditions, l'Indicateur sera à nouveau publié par l'ATE, la CITraP et Pro Bahn en édition limitée. Cette version imprimée des tableaux-horaires de toutes les lignes de train, de bateau et de transports à câble facilite la planification des voyages. L'Indicateur 2021 paraît à nouveau en format A5, pratique et apprécié.

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:**  
commandez l'Indicateur 2021 aujourd'hui – il vous sera envoyé à domicile à temps pour le changement d'horaire et au prix de Fr. 19.80 (+ Fr. 6.90 de frais de port).

**Commander:**  
via [www.ate.ch/indicateur](http://www.ate.ch/indicateur), par e-mail à [indicateur@ate.ch](mailto:indicateur@ate.ch), par téléphone au 031 328 58 58 ou en nous envoyant la carte-commande du revers de la page de garde.



## Plus de courant vert grâce au Pass solaire



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

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:**  
vous choisissez entre la formule 5000 kilomètres (Fr. 20.-), 10 000 kilomètres (Fr. 40.-) et 15 000 kilomètres (Fr. 60.-). Le Pass solaire est valable un an.

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

## Une gourde qui préserve l'environnement

Dès le début, en 2004, les gourdes en acier inox Klean Kanteen ont été conçues avec amour – amour de l'aventure et de la préservation de la terre et refus du jetable. Aujourd'hui, Klean Kanteen a adhéré à l'ONG «Climate Neutral», afin de devenir une entreprise leader de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et est certifiée 100% neutre pour le climat. La nouvelle gourde thermo-isolée TKWide de Klean Kanteen est un produit durable et de haute qualité en acier inox. En outre, elle est équipée de la fermeture anti-écoulement «café cap». Le système d'ouverture et de fermeture rapide par simple mouvement rotatif garantit une utilisation immédiate en toutes circonstances. Grâce à l'isolation sous vide Climate Lock™, la gourde TKWide, d'un volume utile de 592 ml, conserve la température des boissons, chaudes ou froides, pendant plusieurs heures, été comme hiver.

**+ Avantage pour les membres ATE:**  
jusqu'au 29 novembre 2020, la Boutique ATE offre une réduction de 15% sur tout l'assortiment. Dans le cadre de cette action, la gourde isolée Klean Kanteen TKWide est vendue au prix de Fr. 46.70 au lieu de Fr. 54.90, dans les coloris indiqués et jusqu'à épuisement du stock.

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







## Séjours «durabilité» à Interlaken

Passez un séjour reposant dans l'auberge pour globe-trotters Villa Sonnenhof à Interlaken! L'hébergement comprend le petit déjeuner, l'utilisation de la cuisine, le wifi gratuit, l'entrée à la piscine couverte publique et les transports locaux gratuits. À cela s'ajoutent la taxe de séjour, la TVA et 100% de compensation CO<sub>2</sub> par la plateforme myclimate.org. L'offre touristique de la région Jungfrau est riche et variée. Juste derrière l'auberge se trouve le complexe de patinoires IceMa-

gic, au centre d'Interlaken. En outre, la Villa Sonnenhof est équipée d'une installation photovoltaïque et d'une station de recharge pour voitures électriques. N'hésitez pas à profiter de la Winterlaken Card: accès à IceMagic, sports de neige de la région Jungfrau (Grindelwald-Wengen-Mürren), 20% de rabais sur la location de skis et autres prestations de partenaires. Vous l'obtiendrez au tarif de Fr. 35.-/jour (enfants: Fr. 20.-).

**+ Avantage pour les membres de l'ATE:** 33 % de rabais sur votre séjour, avec réduction pour les enfants. Par exemple: 2 nuitées dans une chambre famille avec douche/WC pour Fr. 215.- au lieu de Fr. 322.- (tarif saisonnier). Offre valable jusqu'au 30 avril 2021. Du 19.12.2020 au 27.2.2021, profitez d'une entrée gratuite par personne à IceMagic.

**Commander:** sur [www.villa.ch](http://www.villa.ch) avec le code-rabais vcs19.

## Pour un vélo bien éclairé

Depuis plus de 20 ans, l'entreprise californienne Light & Motion produit des systèmes d'éclairage de qualité pour vélo. Light & Motion vise «la perfection en matière d'éclairage». L'éclairage duo Urban 500 & Vya TL ne passe pas inaperçu. Le phare avant Urban 500, d'une puissance de 500 lumens, éclaire parfaitement les routes les plus sombres d'un large faisceau. D'un poids (plume) de 122 grammes, ce phare est doté d'une fixation élastique qui permet de l'installer aisément au guidon ou au casque et de le retirer tout aussi facilement pour la recharge de la batterie.

Le phare arrière ultra-léger Vya TL s'enclenche automatiquement dès que la lampe est placée dans son support et que le vélo se met en mouvement. En outre, elle continue d'éclairer 30 secondes après l'arrêt du vélo. La batterie du phare Vya TL est rechargeable par USB.

**+ Avantage pour les membres ATE:**

avec le code rabais mag0520, l'éclairage Urban 500 & Vya TL de Light & Motion est vendu au prix de Fr. 89.90 au lieu de Fr. 109.90. L'offre est valable jusqu'au 29 novembre 2020.

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



## Des vêtements de pluie qui ne passent pas inaperçus

VAUDE Luminum propose une série de vêtements de pluie spécialement conçus pour répondre aux besoins des cyclistes lorsque les conditions météorologiques et la visibilité sont mauvaises. De larges bandes réfléchissantes sur le devant, le dos et les côtés des vestes et pantalons permettent de distinguer la silhouette humaine dans la pénombre et garantissent une visibilité à 360°. De plus, la couleur jaune vif de la veste renforce encore l'effet de visibilité.

Les vêtements Luminum offrent une excellente protection contre les intempéries, sont légers et donc parfaitement adaptés comme couche extérieure pour l'utilisation quotidienne durant la saison froide. Fabriqués de manière écologique, les vestes et pantalons sont disponibles en versions homme et femme dans les tailles courantes.

**+ Avantage pour les membres ATE:**

jusqu'au 24 novembre 2020, les vestes de pluie VAUDE Luminum Jacket sont proposées au prix de Fr. 144.90 au lieu de 174.90 et les pantalons de pluie VAUDE Luminum Pants au prix de Fr. 104.90 au lieu de 124.90 avec le code de rabais mag0520.

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





Genève

## Enfin un «vrai» réseau cyclable à Genève. Quid de la suite?

La section genevoise salue les récents progrès en termes d'aménagements cyclables mais rappelle que du travail reste à faire pour la mobilité, notamment piétonne.

Après une année chamboulée, l'AG de l'ATE a enfin pu se tenir le jeudi 1<sup>er</sup> octobre, avec la conférence de Madame Frédérique Perler, nouvelle conseillère administrative en charge de la mobilité à Genève. L'occasion de faire le point sur les nouveaux aménagements cyclistes et piétons qui ont défrayés la chronique cet été. Après les hauts cris de milieux pro-voiture, force est de constater que ces infrastructures ont trouvé leur public. 22% de cyclistes en plus sur le réseau, 28% sur les nouveaux aménage-

ments cyclables. Des chiffres qui auraient été inimaginables il y a seulement quelques mois.

La satisfaction des usager-ères est aussi très forte. D'après un sondage par la Ville de Genève et le Canton, plus de 80% des participant-es veulent la pérennisation de ces aménagements – chose qui sera faite pour la majorité d'entre eux. C'est une grande avancée pour la mobilité durable et un bon en avant appelé de nos vœux depuis de nombreuses années qui finalement se concrétise.



Durant la crise sanitaire, des aménagements pour les vélos ont rapidement été mis en place. La plupart seront pérennisés.

Néanmoins, nous ne pouvons (et ne devons) pas nous asseoir sur nos lauriers. Genève reste en retard par rapport à d'autres cantons suisses et nous sommes seulement en train de la rattraper. Des infrastructures de qualité doivent aussi être réalisées dans les autres communes du canton et la continuité des itinéraires, même si elle s'est passablement améliorée, reste une priorité pour l'ATE. De plus la question des aménagements piétons reste en suspens. Si plusieurs zones 20 ont été réalisées,

il n'y a toujours pas d'itinéraire piéton permettant d'assurer sécurité et continuité. Ces mesures doivent être couplées avec une véritable réflexion piétonne, comme le demande le Plan piéton de l'ATE Genève.

Vous avez envie de réfléchir avec nous à la suite des aménagements cyclables et piétonniers? Inscrivez-vous à notre groupe mobilité douce! Plus d'informations via [info@ate-ge.ch](mailto:info@ate-ge.ch).

Alice Genoud  
Coordinatrice, ATE Genève



Vaud

## Taxe automobile: quelles ambitions pour la transition?

L'ATE Vaud a pris position sur le projet de révision de la taxation automobile dans le canton de Vaud. Cette révision contribuera-t-elle à combler le retard pris pour atteindre les objectifs énergétiques et climatiques dans le domaine des transports?

Avec l'arrivée des nouvelles technologies de motorisation, cette taxe soumise à révision constitue plus que jamais un instrument de marché déterminant pour orienter la transition énergétique du parc de voitures de tourisme à l'échelle cantonale. Actuellement, le Canton de Vaud se base sur le poids (en kilos) et la puissance (en kilowattheures) pour le calcul du montant de base de la taxe. Ces deux critères, qui vont continuer à faire foi dans le nouveau projet de loi, permettent d'établir un barème. Au-delà

d'un certain palier, le montant perçu par unité de poids ou de puissance devient plus élevé.

### Ce qui va changer

Trois modifications ont particulièrement retenu l'attention de l'ATE Vaud lors de la lecture de cette révision.

- Dans le calcul de base, le canton prévoit d'être plus clément envers les véhicules lourds, en modifiant le barème de sorte que le palier ne se situe plus à 2000 kilos mais à 2500 kilos. En revanche, le montant dû pour chaque uni-

té de puissance en dessus du palier fixé (100 kilowattheures) est augmenté.

- Ce montant de base calculé sur le poids et la puissance sera désormais modulé par l'introduction d'un nouveau système de bonus-malus basé sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Un véhicule émettant moins de 95 grammes de CO<sub>2</sub>/km bénéficierait par exemple d'une réduction de 90%, alors qu'un autre rejetant plus de 200 grammes de CO<sub>2</sub>/km verrait sa taxe majorée de 15%.

- Finalement, le projet de loi prévoit que les véhicules à motorisation électrique pourront bénéficier d'une exonération complète de la taxe pendant deux ans après la première mise en circulation.

### La position de l'ATE Vaud

Même si elle soutient des mesures d'assainissement et de décarbonisation de la mobilité individuelle, notre section s'interroge sur la pertinence d'exonérer totalement les véhicules à propulsion électrique. Une trop forte incitation à l'acquisition de nouveaux modèles pourrait desservir les objectifs de report modal et de réduction de la place de l'automobile dans les zones urbaines.

Il semble nécessaire de pousser la réflexion vers l'élaboration de nouveaux critères évolutifs sur lesquels baser la fiscalité automobile à l'avenir, tels que le gabarit du véhicule, son empreinte au sol ou encore le bruit émis. En effet, le critère des émissions



directes de CO<sub>2</sub> des véhicules est appelé à perdre en pertinence au fil de l'électrification de la mobilité individuelle, bien qu'il soit encore cohérent actuellement au vu de l'impact carbone très élevé du parc automobile suisse. L'ATE Vaud regrette d'ailleurs que les niveaux de bonus et de malus relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> ne soient pas plus ambitieux: les premiers étant jugés trop généreux et les seconds trop faibles pour infléchir la demande en véhicules énergivores et polluants.

L'ATE Vaud considère que le

rehaussement du palier de poids dans le calcul de base de la taxe risque même de renforcer cette demande. À plus large échelle, cela constitue également un mauvais signal sur l'offre: les mesures politiques en faveur de la mobilité électrique ne doivent pas être un blanc-seing adressé aux constructeurs et importateurs pour proposer et promouvoir des véhicules dont le poids et le gabarit excessifs représentent un danger pour les autres usager·ères et qui consomment une surface au sol démesurée.

### Davantage d'ambition

L'ATE Vaud, estimant l'importance centrale de la fiscalité automobile sur l'évolution de la mobilité, appelle donc à davantage d'ambition. Les taxes devraient être relevées à un montant plus dissuasif pour contrer les tendances actuelles, mais aussi et surtout être orientées plus judicieusement afin d'éviter un effet rebond et le gaspillage d'énergie lors du déploiement à venir de l'électromobilité.

Sylvain Croset

Membre du comité, ATE Vaud



La taxe automobile doit permettre d'orienter la transition énergétique du parc de voitures, mais une diminution du volume de trafic doit aussi être encouragée.

## GRUPE RÉGIONAL BIENNE

### Davantage de places de stationnement pour le vélo



**En ville de Bienne, la demande en place de parc est stable, mais l'offre a augmenté ces dernières années. Des places de stationnement pourraient pourtant volontiers être dédiées à d'autres usages.**

En septembre dernier, le parlement de la ville de Bienne a traité une interpellation qui contenait des questions fort intéressantes: quelle a été l'évolution des recettes des taxes de stationnement ces dernières années, combien de places les nouveaux parkings centraux ont-ils générés et combien de places en surface ont été supprimées?

Les réponses fournies ne sont pas moins intéressantes: depuis la dernière hausse des taxes de stationnement en 2011, les recettes sont restées pratiquement inchangées. Après être passées de 4,2 millions de francs à 4,4 millions en 2017, elles ont diminué pour atteindre à nouveau 4,2 millions en 2019. Autrement dit, la demande est stable.

Il en va tout autrement de l'évolution du nombre des places de stationnement. Alors que 989 nouvelles places ont été créées dans des parkings centraux, 798 places ont été supprimées en surface. Cela signifie que 191 places supplémentaires ont été créées,

alors qu'on entend souvent dire que leur nombre ne cesse de diminuer en ville. L'offre a donc augmenté, alors que la demande est restée stable. En d'autres termes: il y a trop de places de stationnement.

#### Mieux répartir

C'est une évidence: les parkings ne sont quasiment jamais pleins. À l'inverse, nombreuses sont encore les rues bondées de voitures stationnées. Non seulement les places sont en surnombre, mais elles sont aussi mal réparties: encore trop souvent en surface. Pourtant l'Ordonnance sur le parcage prescrit de déplacer les places de stationnement en surface dans des parkings concentrés.

Compte tenu de ce qui précède, on devrait pouvoir sans problème supprimer environ 200 places en surface pour leur trouver une autre affectation. L'idée serait de créer des places de stationnement pour vélos-cargos ou vélos avec remorque, puisque

toujours plus de gens s'en servent pour faire leurs courses en ville. Bienne contribuerait ainsi à réduire la charge de trafic, tout en rendant le centre-ville plus attractif. Et il resterait encore suffisamment de places de stationnement pour les voitures.

À noter que cette interpellation n'a pas été déposée par une personne du camp rouge-vert, mais par un membre PLR, de surcroît membre dirigeant du

TCS. Malheureusement, l'auteur de l'interpellation s'est abstenu d'interpréter ces résultats. C'est pourquoi je n'ai pas hésité à saisir la balle au bond et à déposer un postulat demandant la reconversion des places de stationnement de surfaces surnuméraires. À faire à suivre.

Urs Scheuss

Membre du comité,  
groupe régional Bienne

#### Erratum

Dans notre précédente édition, une erreur s'est glissée dans la légende de la photo. L'action de «Biennevole» durant le Covid-19 a bien été réalisée par des bénévoles, mais l'actuel service de livraison à domicile «Wili» est assuré par des personnes au bénéfice de l'aide sociale de la ville de Bienne.

#### Prochaine séance

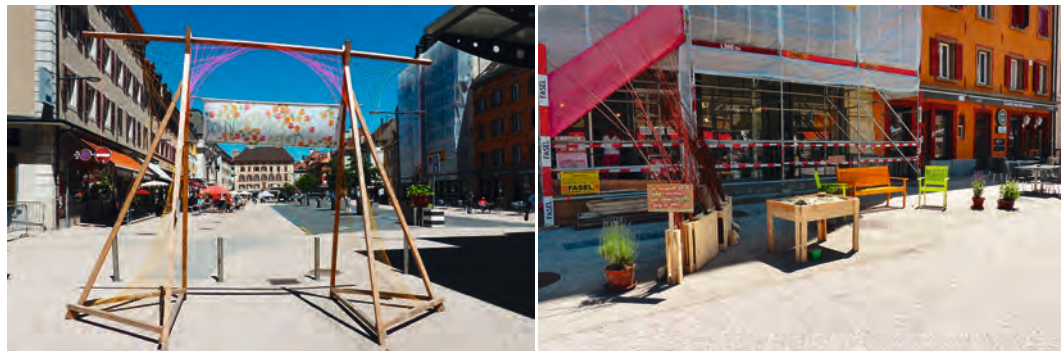
Actuellement, les réunions du comité ont lieu en visio-conférence. Les personnes intéressées à participer à la prochaine séance du jeudi 3 décembre à 18h00 sont priées de s'annoncer au préalable par e-mail à [nobs.mario@sunrise.ch](mailto:nobs.mario@sunrise.ch).



Neuchâtel

## Aménagements éphémères à la Chaux-de-Fonds

Chaque été, l'ATE Neuchâtel a pour projet de réaliser des aménagements éphémères sur une rue fermée à la circulation ou sur une place de la ville. Cette année, la situation sanitaire a remis en question l'organisation de ces aménagements. Mais mi-juin, la Ville de la Chaux-de-Fonds a sollicité l'ATE Neuchâtel avec le projet de fermer la Place du Marché à la circulation pendant les mois de juillet et d'août. Nous avons immédiatement répondu positivement à la proposition d'y participer, tout en remerciant la Ville d'avoir pris une si heureuse initiative. Nous



Les aménagements éphémères sur la Place du Marché ont séduit les passant-es.

avons installé deux portiques, des bancs et fauteuils en bois, des plantes vertes et un carré de sable. Des jeux ont également été des-

sinés sur la place. Ces aménagements ont été accueillis très positivement par la population et les retours ont été enthousiastes:

beaucoup de personnes ont trouvé cette place magnifique sans voiture et une pétition a circulé pour la rendre officiellement piétonne. ■



Fribourg

## Mettre un frein à la croissance des infrastructures routières

**L'ATE Fribourg fait recours au Tribunal administratif fédéral (TAF) contre le développement de la Jonction de Matran et lance avec ses alliés une pétition contre le développement des infrastructures routières dans l'agglomération.**

Le dossier de la Jonction de Matran, sous la responsabilité de l'Office fédéral des routes (OFROU), prévoit entre autres la création d'une nouvelle bretelle d'entrée direction Fribourg et le passage de trois à six voies sur le pont. Le besoin d'une infrastructure de cette taille et de ce coût (44 millions de francs) n'est absolument pas prouvé. D'autre part, le dossier mis à l'enquête exclut les différentes études de mobili-

té réalisées pour justifier ce projet et restreint de fait notre droit d'être entendu et de faire opposition. Cette attitude, assimilable à de la censure, ne fait que renforcer le doute sur la proportionnalité des infrastructures.

### Et le climat?

Le projet ne prévoit par ailleurs aucune coordination avec la planification du transport individuel motorisé de l'agglomération

et ses efforts de transfert modal. Pour conclure, le projet mis à l'enquête ne prévoit aucune mesure de compensation et ne répond donc pas aux exigences du plan Ordonnance sur la protection de l'air (OPair).

La création d'une nouvelle route (Marly-Matran) et d'un nouvel accès autoroutier peut difficilement être considérée comme mesure d'accompagnement OPair, comme le prétend

le dossier. Il est désormais largement reconnu qu'une nouvelle infrastructure routière augmente le trafic et de ce fait la pollution. L'OFROU n'a pas étudié la possibilité de recourir à d'autres mesures – la réduction de la vitesse, la régulation de trafic et le développement des infrastructures de mobilité douce et de transport public par exemple – afin de réduire les congestions et augmenter la sécurité tout en minimisant les effets sur le climat et le sol.

Parallèlement à cette démarche légale, nous avons lancé une pétition afin de prouver que la population s'oppose au développement des infrastructures routières coûteuses et inutiles, qui augmentent les nuisances liées au trafic routier et fragilisent notre environnement.

Merci de signer et de faire signer la pétition. Informations: [www.ate-fribourg.ch](http://www.ate-fribourg.ch)

© AWI



### Paul Coudret est le nouveau président

Savio Michellod, ayant été nommé député au Grand Conseil, la présidence de la section a été reprise par Paul Coudret lors de l'assemblée générale du 12 septembre 2020. Âgé de 66 ans, retraité, ancien journaliste économique, ancien conseiller économique à la BCF et à la Chambre de commerce et d'industrie de Fribourg, ce dernier veut poursuivre le travail accompli par le président sortant, en collaboration avec la secrétaire générale et le comité.

Prisca Vythelingum  
Secrétaire générale, ATE Fribourg



## À la rencontre de membres et des intéressé-es



La section de l'ATE Jura descend dans la rue et va à la rencontre des usagers de la mobilité et de ses membres. Ces dernières semaines ont été l'occasion de participer au Park(ing) Day et de discuter de mobilité dans le cadre de la première rencontre locale avec les membres et les habitant-es d'une région.

Le 18 septembre dernier, notre section a occupé (en toute légalité) une place de parc simultanément à Porrentruy et à Delémont. Le Park(ing) Day est une bonne occasion de vivre la convivialité dans nos rues et de sensibiliser le public aux aspects positifs que revêt la diminution du trafic et une utilisation adéquate de l'espace urbain. À noter que cette opération a été menée en collaboration avec des établissements des deux chefs-lieux.

L'Assemblée générale de notre section s'est déroulée le 24 septembre. Le procès-verbal et les comptes seront en ligne sur notre site internet d'ici peu.

Enfin, la première rencontre locale a eu lieu dans le Clos-du-Doubs à St-Ursanne le 28 septembre avec la présence de 17 personnes dont trois conseillers communaux. Cette démarche vise la rencontre avec nos membres, les habitant-es d'une région et les autorités pour discuter de la mobilité

et des solutions que nous pouvons mettre en place ensemble pour une mobilité d'avenir. De telles rencontres seront organisées ces prochains mois dans d'autres localités jurassiennes. Les membres intéressé-es à partager des idées ou des problématiques touchant les transports et l'environnement sont invité-es à prendre contact avec la section à [info@ate-ju.ch](mailto:info@ate-ju.ch).

Jean-Marc Comment  
Président, ATE Jura



À l'occasion du Park(ing) Day, l'ATE Jura a occupé une place de parc (ici à Porrentruy) afin d'inviter chacun et chacune à repenser la place de la mobilité dans l'espace public.

### VACANCES EN SUISSE

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

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

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

**Olivone / vallée de Blenio** à partir de 2 semaines. Maison de vacances, endroit calme, vue! Prix d'occupation/durée, bon marché. [efschaffner@bluewin.ch](mailto:efschaffner@bluewin.ch) 0793821679

**Goms (Münster VS)** appt. 2-pièces. Près du centre et des circuits de ski de fonds. [www.galmi.obergoms.ch](http://www.galmi.obergoms.ch) [katharina.fehr@bluewin.ch](mailto:katharina.fehr@bluewin.ch)

**Tessin, proche de Lugano**, 1½ p. Pelouse, pergola, place grillades, sauna avec douche dehors. Familles : chambre suppl. possible T 076 462 81 86 - [www.casa-cagiallo.ch](http://www.casa-cagiallo.ch)

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

### VACANCES À L'ÉTRANGER

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

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

**Rustico dans le Val Prino**, avec vue sur la mer. Canneto, 18020 Prelà, Ligurie, 2 chambres, studio indépendant. Idéal p. les familles, 3 à 5 pers. [www.ferien-canu.ch](http://www.ferien-canu.ch), [info@ferien-canu.ch](mailto:info@ferien-canu.ch) 079 698 23 82

**BOURGOGNE : maison du 18ème siècle**, appartement de 2,5 pièces, joliment décoré, chauffage central, clair, cour, jardin, calme, nature, culture, vélos, randonnées, vin. T. +41-765896043 ou +33-385911872, [www.maisonrose.ch](http://www.maisonrose.ch)

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

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

### Plan de parution 2021 Magazine ATE

Édition	Délai de remise	Parution
1/2021	25 janvier 2021	25 février 2021
2/2021	08 mars 2021	09 avril 2021
3/2021	06 avril 2021	28 mai 2021
4/2021	09 août 2021	09 sept. 2021
5/2021	01 octobre 2021	11 nov. 2021

Magazine ATE, Annonces – Aarberggasse 61 – case postale – 3001 Berne – T 031 328 58 38 – [annonces@ate.ch](mailto:annonces@ate.ch)

### PETITES ANNONCES

#### Habitat coopératif bioclimatique sur le Balcon du Jura



#### À Ste-Croix, 1100 m d'altitude au soleil en hiver, au frais en été

A 7 min. à pied de la gare. Logements traversants de 65 à 120 m<sup>2</sup>, ascenseur.

Locaux partagés : chambre d'amis, atelier, salle de rencontre, cave à légumes. Grand jardin potager. Familles bienvenues.

**[www.domahabitare.ch](http://www.domahabitare.ch)**

Contact :  
Jacqueline Menth  
[jacqueline.menth.domah@gmail.com](mailto:jacqueline.menth.domah@gmail.com)

T 078 703 70 63

# ate boutique

Du 2 au 29 novembre 2020

**15% rabais** sur tout l'assortiment\*

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



## Klean Kanteen TKCanister | dès 49.90

Pour emporter quelque chose à grignoter, froid ou chaud: le TKCanister est là pour ça! L'élégant contenant d'acier est facile à utiliser, isolé et anti-fuites.

14290 473 ml | 49.90

14290 946 ml | 59.90



300

LUMEN

## Lampe solaire Luci Base Light | 69.90

La puissante lampe Luci Base se recharge tout simplement par l'énergie solaire ou par la prise USB. La lampe peut aussi servir de batterie de réserve pour le voyage. Réserve d'énergie: 4000 mAh.

13820 Luci Base Light



TATONKA EXPEDITION LIFE

W women

M men

W M

women & men

## Pantalon SoftShell Tatonka Bowles RECCO | 165.-

Grâce à ses fibres extensibles, ce pantalon coupe-vent et déperlant est très confortable, et assure une liberté de mouvement optimale.

WOMEN Tailles: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

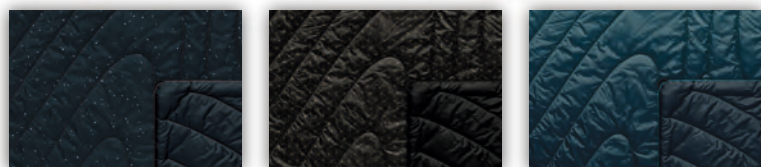
13251 black

MEN Tailles: 48 • 50 • 52 • 54 • 56

14608 black



Rumpl



## Couverture Rumpl Original Puffy Blanket | dès 119.-

La légère couverture Rumpl Original Puffy Blanket tient bien chaud grâce à son isolation due aux fibres synthétiques creuses. Elle est en outre déperlante et en plastique recyclé. Dimensions: 132 x 190 cm

13322 falliage | 13322 camp speckle | 139.-

13322 black & gold | 13322 ocean fade | 119.-



ORTOVOXX



## Merino-Fleece Ortovoxx Space Dyed Jacket | 209.-

La douce laine mérinos de la face intérieure et le polyester à l'extérieur rendent cette veste particulièrement solide. Le tissu extensible assure une grande liberté de mouvement.

WOMEN Tailles: S • M • L • XL

MEN Tailles: S • M • L • XL

13243 hot coral blend | 13243 dark navy blend

13244 dark navy blend | 13244 dark navy blend (new)



## Kit de raquettes à neige MSR Evo Snowshoe Kit | 289.-

Kit complet pratique pour les amateurs d'aventures dans la neige, comprenant des raquettes Eco Trail, des bâtons de trekking Dynalock et un sac de transport.

13367 Evo Snowshoe Kit



## Crampons Nortec | 79.90

Ce crampon très solide ne pesant que 92,5 g assure une excellente prise sur la glace et la neige.

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

9597 Crampons Nortec



W women

W M unisex

## Pantoufles Giesswein Dannheim | 59.-

Pantoufles douillettes en pure laine vierge, avec semelle souple en caoutchouc naturel.

WOMEN Pointures: 36-41

8346 bleu nuit | 8346 violet

WOMEN/MEN Pointures: 36-46

8347 anthracite

GIESSWEIN VISION WALK





W  
women



M  
men



M  
men



W  
women



**Veste & manteau Schöffel Rotterdam & Boston | dès 249.-**

Se balader tous les jours vêtu avec style et confort, sans concessions en matière de fonctionnalité: les vestes chaudement doublées protègent de la pluie et du vent et sont exemptes de PFC.

**WOMEN** Tailles: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

**MEN** Tailles: 48 • 50 • 52 • 54 • 56

**Mantel Rotterdam | 379.-**

14887 moonlit ocean | 14887 mallard green | 14887 golden oak | 14883 scarab | 14883 biking red

**Isolations-Jacke Boston | 249.-**

**Mantel Boston | 249.-**

14884 moonlit ocean | 14884 mallard green



**Veste d'hiver**

**Tatonka Stir Hooded Coat & Parka | dès 329.-**

Les vestes d'hiver sont doublées avec le ouatage durable de laine lavalan®, composée de laine vierge européenne et de polylactide. Grâce à cette heureuse combinaison de matériaux, la veste est facile à entretenir, exempte de substances nocives, recyclable et biodégradable.

**MEN | 329.-**

Tailles: S • M • L • XL • 2XL

14604 dark black/grey blue

**WOMEN | 349.-**

Tailles: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

14606 dark black | 14606 grey blue



icebreaker  
Move to natural



W  
women



W  
women

W M  
unisex

**Shirt à longues manches & Leggings Icebreaker Oasis Crewe | 99.90**

Confortables et fonctionnels – le shirt à longues manches et les leggings en 100% laine mérinos sont parfaits comme première couche quand il fait froid.

**WOMEN** Tailles: XS • S • M • L • XL

**1 Shirt Oasis LS Crewe | 99.90**

12038 black | 12038 curry | 12038 hydro

**2 Leggings Oasis | 99.90**

12042 black

**MEN** Tailles: S • M • L • XL • XXL

**3 Shirt Icebreaker Oasis LS Crewe | 99.90**

12056 black | 12056 redwood | 12056 nightfall

**4 Leggings Oasis | 99.90**

12058 black

**Icebreaker**

**Shearer Crew Sweater | 179.90**

Que ce soit au bureau, en voyage ou à la maison pour se détendre: le pull tricoté en laine mérinos attirent le regard.

Tailles: XS • S • M • L • XL

13178 steel hthr | 13178 merlot hthr/pinot hthr |

13178 peat hthr

**Chaussettes Icebreaker Lifestyle Fine Gauge | 22.90**

Chaussettes ultralégères de qualité affichant une combinaison optimale d'activité respirante, d'extensibilité et de résistance à l'usure.

**WOMEN** Pointures: S/M (36-42)

14897 thunder/midnight navy

**MEN/WOMEN** Pointures: L/XL (42.5-49)

14898 blizzard hthr | 14898 cabernet



W  
women



M  
men



W  
women



M  
men

**Chaussures d'hiver Hanwag Saisa Mid & Anvik GTX | dès 249.90**

Les bottines sportives en matériau Eco-Shell innovant ou membrane Gore-Tex et semelle Michelin garantissent un pied sûr en automne et en hiver.

**WOMEN | 249.90**

Pointures: UK4 (37) – UK8 (42)

14362 mocca/mocca

**MEN | 299.90**

Pointures: UK7.5 (41.5) – UK11.5 (46.5)

14363 light brown/asphalt

**Chaussures d'hiver Meindl Serfaus Identity | 319.-**

Ces chaussures séduisent de par leur belle apparence intemporelle faite d'une combinaison de fin cuir aniline et de feutre – le profil de caoutchouc de la semelle Lite Grip assure un pied sûr au quotidien.

**WOMEN**

Pointures: UK4 (37) – UK8 (42)

14330 brune foncé

**MEN**

Pointures: UK7 (41) – UK11 (46)

14331 brune foncé





Laufenburg, la double ville: vue sur la partie suisse depuis la partie allemande.

# Une frontière invisible

Par Ruedi Eichenberger

En Suisse ou en Allemagne? Sur le Haut-Rhin, entre Bâle et Schaffhouse, il est parfois difficile de savoir dans quel pays on se trouve. Faire le trajet aller avec les CFF et revenir avec la Deutsche Bahn réserve en tout cas des surprises.

Le charme des fl uves est de diviser et de rapprocher à la fois. Le Haut-Rhin, entre Bâle et Schaffhouse, en est un bel exemple. Bordé d'une ribambelle de petites localités, il n'est pas navigable sans obstacles. Le train circule heureusement sur ses deux rives. Depuis 1994 toutefois, le tronçon entre Laufenburg et Coblenz est réservé au trafic marchandises. Les passager-ères doivent parcourir ces quelques kilomètres en car postal.

## Entre poissons et bateaux

Le voyage commence à la gare de Bâle CFF, avec le RER pour Laufenburg via Rheinfelden. La petite cité de Laufenburg, sur la rive suisse et sur la rive allemande du fl uve, invite à faire un premier arrêt. Pittoresque et vivante, elle est aussi un modèle de l'histoire des transports.

Avant l'arrivée du chemin de fer et, plus tard, la construction d'une centrale hydraulique, elle vivait de la rivière à double titre, tirant ses revenus de la voie fluviale et de la pêche. Sous le pont qui enjambe le Rhin, des chutes constituaient un obstacle au trafic. Munis de cordes, les radeliers de Laufenburg

aidaient les bateaux à surmonter cet obstacle pendant que leur chargement était acheminé par la terre ferme. La barre rocheuse a été détruite à l'explosif lors de la construction de la centrale hydroélectrique, mettant un terme à la migration des saumons qui avaient l'habitude de remonter la rivière.

## Frontières, où êtes-vous?

Pour aller de Laufenburg à Döttingen, dans la vallée de l'Aar, le voyageur ou la voyageuse doit emprunter le car postal. À partir de Coblenz, à l'embouchure de l'Aar, l'itinéraire se poursuit le long du Rhin et offre une jolie vue sur la partie la plus au sud de la Forêt-Noire. Après Zweidlen, la géographie devient difficile à saisir: la frontière ne suit plus le fl uve. À Eglisau, l'imposant pont de 440 mètres permet de passer de la Suisse... à la Suisse. En voiture, on ne verrait depuis le pont routier que la glissière de sécurité. En train, on jouit d'une vue à couper le souffle sur le Rhin en contrebas. La traversée se termine prosaïquement à la station d'épuration des eaux.

Ensuite, le train parcourt sept kilomètres sur territoire allemand, ce qui passe plutôt

inaperçu. Les deux jeunes cadres assis dans le compartiment adjacent ne s'en préoccupent guère, tout occupés qu'ils sont à discuter business plans et autres challenges. Mais à Neuhausen, même leur carrière passe au second plan: «Wahou!», s'exclament-ils alors que le train franchit les chutes du Rhin, dont les embruns scintillent au soleil. Le spectacle est de courte durée, le convoi s'arrêtant déjà en gare de Schaffhouse. Ici aussi, les deux rives sont sur territoire suisse.

## Changer de perspective

Schaffhouse est la capitale du canton du même nom, le plus au nord du pays, qui pointe malicieusement vers l'Allemagne. C'est aussi l'une des plus belles bourgades du pays. Comme Laufenburg, elle doit sa prospérité à un obstacle à la navigation fluviale. Les chutes du Rhin, attraction touristique par excellence de nos jours, sont une barrière absolue au transport de marchandises. Des cordes n'auraient ici pas permis d'aider les bateaux à la franchir.

Contrairement à Laufenburg, Schaffhouse est parvenue très tôt à développer une indus-





Nuitée historique à Zurzach (centre). De Coblençe à Waldshut: le plus vieux pont ferroviaire sur le Rhin vers l'Allemagne (en haut). La majestueuse Badischer Bahnhof de Bâle, un petit bout d'Allemagne en Suisse (en bas).

trie réputée grâce à la force hydraulique. Elle a également tiré davantage parti du chemin de fer et sa gare a aujourd'hui un statut international. C'est ici que l'axe nord-sud qui relie Zurich à Stuttgart croise la ligne est-ouest sur les deux rives du Rhin et du lac de Constance.

L'une d'elles nous ramène directement à Bâle. Le train allemand traverse les vignobles du Klettgau schaffhousois avant de retrouver le Rhin à Waldshut. Le changement de perspective est total. Depuis la rive gauche, les petites villes suisses paraissent encore plus belles. Les arrêts à Badisch Laufenburg ou Badisch Rheinfelden permettent de rejoindre les pendents suisses en quelques minutes de marche seulement.

De là, l'agglomération bâloise trinationale n'est plus loin. Le voyage se termine à la Badischer Bahnhof de Bâle, un modèle d'architecture allemande sur sol suisse. Par chance, le drapeau à croix gammée qui flotta un temps sur son toit a disparu. Aujourd'hui, la gare abrite des restaurants et des bars accueillants.

Journaliste et auteur, Ruedi Eichenberger est passionné de voyages en train ou à vélo. Cet itinéraire est décrit plus en détail dans son livre «Bahnreise-führer Schweiz» qui vient de paraître (en allemand).

## Informations pratiques

**Durée:** 4 ½ h (de train).

**Changements:** 4x (Laufenburg, Döttingen, Eglisau ou Bülach, Schaffhouse).

**Billet:** prendre un billet Baden-Württemberg avantageux aux distributeurs de la DB à Schaffhouse pour le trajet sur territoire allemand jusqu'à Bâle.

**Attractions:** Munot et musée Allerheiligen à Schaffhouse, chutes du Rhin à Neuhausen, vieilles villes de Waldshut (D) et Rheinfelden (CH).

**À pied:** sur les traces des Romains de l'Aar au Rhin, de Döttingen à travers les vignobles jusqu'au Zurzach, puis jusqu'aux bains thermaux et au site des foires de Zurzach (5 km, 177 m<sup>+</sup>, 165 m<sup>-</sup>).

**À vélo:** circuit depuis Schaffhouse (location de vélos Rentabike à la gare) via le château de Laufen, l'ancienne abbaye bénédictine de Rheinau dans une double boucle du fleuve et les chutes du Rhin (23 km, 315 m<sup>+</sup> et <sup>-</sup>).

**Restauration:** Kammgarn à Schaffhouse (industriel, légèrement alternatif), Les Gareçons à la Badischer Bahnhof de Bâle (créatif mais pas hors de prix).

Autres conseils et téléchargement des itinéraires: [www.bahnreisefuehrer.ch/zollfreie-aussichten](http://www.bahnreisefuehrer.ch/zollfreie-aussichten)





Dépannage  
e-bike  
combiné



## Profitez dès maintenant du prix spécial pour nos services de dépannage combinés

Souscrivez maintenant l'assurance dépannage combinée pour Fr. 60.– au lieu de Fr. 70.–. Si vous avez déjà souscrit une assurance dépannage de l'ATE, vous pouvez ajouter l'assistance e-bike pour Fr. 20.– ou le service de dépannage automobile pour Fr. 40.–. La couverture d'assurance s'applique aux deux services de dépannage (Suisse/FL) jusqu'au 31.12.2021.

Accès rapide à l'offre:

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



Participez à notre quiz et gagnez avec de bonheur une de cinq assurances dépannage combinées au valeur de Fr. 70.–  
<https://combo-quiz.ate.ch>

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**





© Toggenburg Tourismus

# Loin du tumulte des pistes de ski

Par Peter Hummel

**Le Toggenbourg est le plus grand domaine de randonnées en raquettes de Suisse alémanique. Nous vous invitons à découvrir à pas feutrés le pays des sept montagnes et quelques perles rares.**

**D**ans les années 2000, le chef de Toggenburg Tourismus (TT) de l'époque, Patrick Hartmann, s'est attaché à repositionner la région en misant sur la durabilité. Il a présidé à la création d'un réseau de 13 itinéraires balisés et de 6 autres non balisés entre le Neckertal et les Churfirten, totalisant pas moins de 132 kilomètres. Les itinéraires balisés sont dotés de la signalisation de l'organisation Global Trail (utilisant le système à trois couleurs des pistes de ski). Les itinéraires non balisés se parcourent à la manière de ceux du ski de randonnée: avec une carte topographique ou un GPS.

Depuis lors, le réseau est resté pratiquement inchangé. Sa répartition sur la région est bien équilibrée: de la zone de détente autour de Degersheim jusqu'à la station de montagne de Wildhaus. À noter que des localités du bas et du milieu de vallée, qui peuvent en principe difficilement rivaliser avec les zones touristiques du haut de vallée, y sont bien représentées, comme Ebnat-Kappel, ancienne station de coupe du monde, où l'ascension du Tanzboden est très prisée. Autres perles du réseau: l'itinéraire du Salomstempel, au nord de la vallée, et le circuit du Chrüzegg, un remarquable point de vue près de la frontière du canton de Zurich.

## Cartographie laborieuse

Les itinéraires présentent des degrés de difficulté variés: bien que la plupart soient de niveau facile, il en existe également des moyens et deux difficiles (Gulmen, Selun) qui, d'une longueur de 10 à 15 kilomètres, exigent une bonne condition physique. Les personnes qui recherchent les randonnées faciles seront comblées par le circuit des deux Schwendisee et celui de l'Ölberg, dans le secteur de Wildhaus-Oberdorf. Toutefois, comme le tra-

cé emprunte en partie des chemins de neige tassée, ces itinéraires sont peu attractifs pour un public expérimenté.

En considération de la grande diversité de l'offre, il est regrettable que la couverture cartographique ne soit pas uniforme. Ainsi, par exemple, en cliquant sur la rubrique «itinéraires raquettes» du site de TT, on atterrit sur la plateforme de l'organisation allemande Outdooractive qui propose pas moins de 37 itinéraires – dont certains émanent d'autres sources que TT. La carte panoramique de TT présente, elle, une sélection de 17 circuits seulement.

De même, la recherche sur la carte des itinéraires de randonnées en raquettes du site internet de SuisseMobile s'avère décevante, puisque seuls sept de ces circuits y figurent. Qui plus est, ce ne sont pas les mêmes que sur les autres cartes. En outre, les trois qui sont supposés être les mêmes indiquent des parcours différents. À cela s'ajoutent les «snowtrailmaps», des cartes topographiques de toutes les régions de Suisse pour les adeptes des tours en raquettes, créées bien avant les parcours proposés par SuisseMobile. Elles proposent le plus grand choix de parcours et sont basées sur les cartes de Suisstopo.

## Une offre de rechange précieuse

Le promoteur de ce réseau étendu a quitté la vallée depuis longtemps déjà. Christian Gressbach, l'actuel directeur de TT, souligne l'importance de cette offre touristique hivernale. Compte tenu de l'afflux de touristes qu'a connu la vallée cet été, il faut logiquement aussi s'attendre à une hausse de la demande en matière de randonnées en raquettes.

Implicitement, ce vaste choix de circuits constitue aussi une intéressante offre de rechange pour le Toggenbourg, puisqu'il faut s'attendre à un recul de la demande en ski de piste du fait que les remontées mécaniques d'Alt St. Johann et de Wildhaus ne sont pas parvenues à s'entendre sur la vente d'un abonnement commun. ■

Peter Hummel est journaliste indépendant et s'évade volontiers en raquettes en hiver.

## Autres informations:

La carte panoramique «Schnee erleben in Toggenburg» est disponible gratuitement dans les offices du tourisme, les hôtels et les magasins de sport locaux et sur [www.toggenburg.org](http://www.toggenburg.org). [www.snowtrailmap.ch](http://www.snowtrailmap.ch) (carte 6, Toggenburg)





# Les sens en liesse

Texte et photos: Walter Aeschimann

La côte méditerranéenne du Maroc ravira sans doute les personnes passionnées de contacts humains, de nature et d'histoire, pour autant qu'elles soient conscientes des différences culturelles et sociales. Et qu'elles ne craignent pas les contrôles de police et les fouilles corporelles.

**A**ssise au pied du mur, elle semble absente. Tel un relief de granit, elle reste immobile et impassible. Ce n'est qu'à l'arrivée des autocars de touristes, à l'angle des avenues Hassan II et Zerktouni, qu'elle tend sa fine main devant elle. La femme porte un large chapeau de feuilles de palmier. Sa djellaba devait être de couleurs vives, mais ce n'est

plus maintenant qu'une cape poussiéreuse et en lambeaux. Pour beaucoup de touristes, elle sera le premier sujet de photographie de la journée.

Je fais face à l'étourdissante médina – la vieille ville – de Chefchaouen et je contemple le décor. Chaouen, comme on l'appelle ici, compte 45 000 âmes et est située dans les

montagnes du Rif, au nord du Maroc. La ville a été fondée en 1471. À l'origine, sa population était berbère puis de nombreuses familles musulmanes et juives, chassées d'Andalousie, sont venues s'y établir. Jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, Chaouen était à la fois ville sainte et ville interdite. Quiconque s'y aventurerait risquait sa vie. Dans les années 1960, les com-





retrouve dans une impasse, face à une porte bleu marine. Un homme assis sur le seuil me salue et se présente. Mohammed bourre non-chalamment sa sebsi. La pipe traditionnelle du Maghreb a un long tuyau fin et un petit bol en terre cuite. «Tu fumes aussi? J'ai du bon kif!» Je refuse mais entame la discussion en parlant de la production du cannabis. «Pour 50 balles, je te conduis chez un cultivateur de haschisch», propose-t-il – une prestation qui ne figure dans aucun guide touristique.

Les touristes ne se hasardent guère au-delà des rues principales, prennent tout et tout le monde en photo, sous tous les angles et entrent parfois dans les maisons sans même en demander la permission. Il n'est pas exagéré de parler de «surtourisme». Mais il y a une dimension plus grave encore; la plupart des sites qui se plaignent d'avalanches de touristes sont des régions riches et stables, alors qu'ici la situation est clairement précaire et socialement fragile. Deux mondes se côtoient.

#### Une histoire mouvementée

J'ai pris la route il y a dix jours au guidon de mon vélo pour parcourir la côte nord du Maroc. En quittant Melilla, enclave espagnole, je suis entré dans un autre monde: vivant, chaotique, mais aussi angoissant. Une gigantesque clôture sépare l'Europe des émigrés de l'Afrique sub-saharienne. Elle est devenue le sinistre symbole de la politique d'isolement de l'Europe. À cette même frontière, des femmes travaillent dur pour «poco dinero». Elles franchissent la frontière chargées

de marchandises bon marché dans de gros ballots de près de 50 kilos. «No photos», me crient-elles.

La route ondule le long de la mer. Souvent, elle passe plus à l'intérieur des terres, m'obligeant à gravir des cols culminant parfois à 700 mètres. Un parcours qui m'offre en prime des panoramas étourdissants sur le relief montagneux, des gorges sauvages, des forêts de chênes verts, des terres brûlées, des maisons de pierre abandonnées, des côtes escarpées et, au loin, l'immensité de la mer. J'ai eu beaucoup de peine à quitter le sympathique village de pêcheurs d'El Jebha. Dans la ville de Tétouan, les talents commerçants du marchand de tapis m'ont fait acheter une huile parfumée dont je n'ai aucun besoin.

Les montagnes du Rif, qui s'étendent sur près de 350 kilomètres parallèlement à la côte méditerranéenne, ont toujours été présentes. L'histoire mouvementée de ses habitant·es aussi. En 1920, les tribus berbères du Rif se soulèvent contre la puissance coloniale espagnole. Un an plus tard, dans l'euphorie, elles proclament la république autonome du Rif. La vengeance de l'Espagne sera diabolique: elle bombarde les villages berbères au gaz moutarde, un gaz de combat mortel. Lorsque le Maroc accède à l'indépendance en 1956, ses élites arabes s'emparent d'une bonne par-

munautés de hippies en quête d'authenticité y ont trouvé de quoi s'extasier et rêver d'un monde meilleur. Les baroudeurs et baroudeuses leur ont plus tard emboîté le pas, avant que l'industrie du tourisme ne se l'approprie.

#### Fascinante et problématique

De loin, la médina semble faire corps avec le relief. Parée de saphir – il n'est pas une façade qui n'ait au moins un zeste de bleu –, la ville a été rebaptisée par les voyageurs «la perle bleue du Maroc». Jadis, cette couleur était censée protéger du mauvais œil et préserver du malheur. Chefchaouen allie de nombreux aspects qui rendent fascinants les voyages dans des cultures différentes, mais pas moins problématiques: l'envoûtement du dépaysement, l'architecture séduisante et la nature grandiose, mais aussi les contrastes sociaux criants entre touristes et population résidante.

Les ruelles de la vieille ville s'entremêlent si subtilement qu'il est tentant de partir à la découverte des moindres recoins. Je me

À gauche: vue nocturne de la ville de Chefchaouen. Ci-dessous: l'auteur en route pour El Hoceima.







Qui est responsable?

## Faites valoir vos droits!

- Protection juridique circulation
- Protection juridique privée

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

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

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**





La mosquée Jamaa Bouzzafer à Chefchaouen (en haut à gauche), un pêcheur et son fils réparant des filets dans le port d'El Jebha (en haut à droite) et le paysage aride entre Melilla et Tétouan (à droite).

tie de leurs terres et les privent de leur indépendance.

### La culture de chanvre à grande échelle

Le Rif est l'une des régions les plus pauvres du Maroc, ce qui pousse l'exode vers les grandes villes ou vers l'Europe. Mais l'idéal anarchiste et l'aspiration à l'indépendance y ont survécu. À Al Hoceïma, 130 kilomètres à l'ouest de Melilla, de violents soulèvements contre l'autoritarisme de la police royale se sont produits en 2011 et en 2016. Depuis, la région est sous surveillance. Des personnes en uniforme m'ont soumis à un contrôle à 50 kilomètres de la ville déjà. À l'entrée de celle-ci, la police en équipement de combat tenait un barrage routier avec des herses sur la chaussée.

Dans la médina de Chaouen, Mohammed bourre à nouveau sa pipe de haschisch et me parle de la production de cannabis. «Le Rif est une vaste plantation de chanvre. La principale pour le marché européen», explique-t-il. «Mais les gros bénéficiaires vont ailleurs. Et le gouvernement y prend certainement aussi sa part. Pour les familles paysannes, la culture du cannabis est la seule chance de survie.» Officiellement, la production est illégale. Mais pour un marché à 15 milliards, le royaume n'est pas très tatillon. La police royale effectue parfois des contrôles pour soutirer quelques bakchichs.

Mohammed renouvelle son offre: «Nous pouvons aller chez le cultivateur de haschisch maintenant, si tu veux.» Avant de monter dans la voiture, je lui tends 50 dirhams, soit 5 francs suisses environ. Il me regarde étonné. «Je voulais dire 50 euros, évidemment!»

En essayant de marchander, je me demande si le paysan ne va pas aussi me demander 50 euros. Mon excursion s'arrêtera là. Je repars flâner dans la ville et m'en vais boire une tisane de menthe fraîche bien sucrée au Café Al-Zahra. Des hommes regardent du football à la TV. La femme au large chapeau est toujours adossée au mur, dégustant une soupe de haricot. Les autocars sont repartis. Je paie et souhaite une bonne soirée au serveur. En souriant, il me répond «Shukran lak wadaeaaan» – «merci et au revoir».



Walter Aeschmann est historien et journaliste indépendant. Il vit à Zurich et parcourt la planète à vélo.

## Se rendre au Maroc par voie terrestre

### L'aller

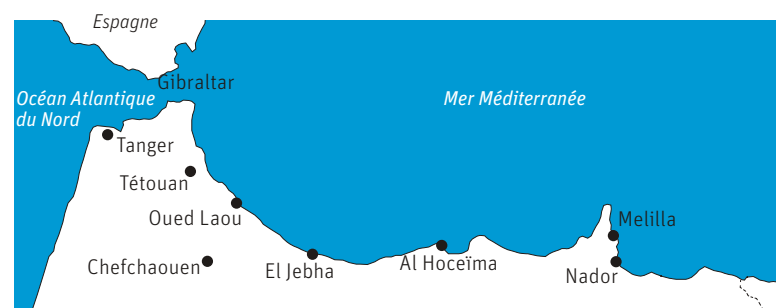
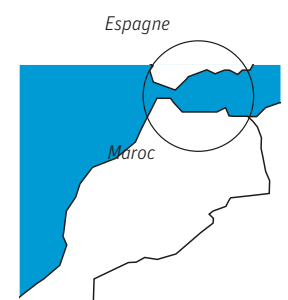
En train: Zurich – Genève. À vélo: Genève – Nîmes. En train: Nîmes – Malaga (changer à Madrid). En ferry: Malaga – Melilla (enclave espagnole).

### Le retour

En ferry: Tanger – Tarifa (Andalousie). À vélo: Tarifa – Cordoue. En train: Cordoue – Figueras (changer à Barcelone). À vélo: Figueras – Perpignan. En train: Perpignan – Zurich (changer en Avignon et à Genève).

### Le voyage

L'intégralité du voyage dure cinq semaines et l'aller et le retour deux jours chacun. Les étapes au Maroc: Melilla, Nador, Al Hoceïma, El Jebha, Oued Laou, Tétouan, Chefchaouen, Tanger. En dehors de ces localités, il n'y a guère de possibilité d'hébergement.







© fotolia

# Un cadeau pour les générations futures

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

Je vous conseillerai volontiers.

Martin Enz

Membre de la Direction

Davantage d'informations

– par téléphone au 031 328 58 58 ou

– à l'adresse [www.ate.ch](http://www.ate.ch)

Pour une mobilité  
d'avenir





# À la découverte d'un sommet

Par Heidi Meier

Dès la fin de décembre, le Bus des neiges débutera sa troisième saison, avec des offres dans de nombreuses régions. Un circuit menant du Lukmanier au Pizzo dell'Uomo promet une jolie ascension et un panorama à 360 degrés.

**A**u départ du col du Lukmanier souffle un vent fort, comme toujours ou presque à cet endroit. Mais il s'apaise dès qu'on prend un peu d'altitude et qu'on atteint la large crête ascendante. Après quelques virages, le lac de barrage de Sontga Maria, souvent gelé, s'étend à nos pieds et l'on aperçoit même le Tödi, plus haut sommet des Alpes glaronnaises.

Nous sommes nombreuses et nombreux à se promener dans une région multilingue; on nous dit «Grüezi», «Bien di» ou «Buongiorno». Dès la mi-février, on peut croiser des tétras lyres en parade nuptiale. Il faut alors faire preuve de discrétion pour ne pas les effrayer. À la hauteur de Costa del Scai, nous apercevons notre but, le sommet enneigé du Pizzo dell'Uomo.

La paroi est impressionnante et, de loin, paraît plus abrupte qu'elle ne l'est. La plupart du temps, la piste est déjà tracée, mais il vaut mieux, pour plus de sécurité, chausser les crampons avant d'attaquer les quatre derniers lacets. Les personnes qui ont opté



© Heidi Meier/Sedrun Disentis Tourismus

L'excursion jusqu'au Pizzo dell'Uomo offre une superbe vue sur les sommets enneigés.

pour les raquettes à neige devront progresser à côté de la piste de ski.

## Expérience au sommet

Une fois en haut, nous prenons le temps d'étudier le panorama qui s'étend du sud à l'ouest, de l'alpage de Casaccia et du sommet du Rheinwaldhorn au Val Piora et au lac de barrage de Ritóm. Au nord, le Piz Rondadura et le Piz Gannaretsch promettent d'autres tours alléchants. De la piste qui monte, nous embrassons du regard le lac de barrage, le Val Medel et les montagnes glaronnaises limitrophes. Dommage qu'il n'y ait pas un livre d'or pour y inscrire nos impressions!

Plusieurs options s'offrent à nous pour redescendre. Lorsqu'il y a risque d'avalanche, il est conseillé de longer la piste montante pour regagner la vallée. En raquettes à neige, on en fera de même. Si les conditions sont sûres, les flancs sud-est menant à Alpe di Croce sont un véritable régal. Au printemps, lorsque le soleil ramollit la neige dès le matin, on trouve

encore un magnifique névé à Ovi dell'Uomo jusqu'au Val Termine. ■

Heidi Meier est conseillère à la clientèle à l'office du tourisme de Sedrun Disentis. En hiver, elle propose régulièrement des randonnées à ski.

## Le Bus des neiges

Le Bus des neiges s'adresse aux excursionnistes à ski et en raquettes: il fait l'objet d'un projet pilote de trois ans lancé au cours de l'hiver 2018/19. Il complète l'offre des transports publics et permet de se rendre dans de belles régions montagneuses en préservant l'environnement.

Les bus ne circulent que lorsque la demande est suffisante (plus les réservations sont nombreuses, plus il est probable que le bus circule) et que l'enneigement et la météo le permettent. Le projet est soutenu par l'ATE, le Club Alpin Suisse, CarPostal et Mountain Wilderness.

Horaires, itinéraires et réservations sur [www.schneetourenbus.ch/fr](http://www.schneetourenbus.ch/fr)



L'hiver prochain, le Bus des neiges circulera pour la première fois également en Romandie, avec deux offres dans le Val-de-Travers. Les informations seront actualisées en ligne.



Les murs en pierre historiques retiennent les terrasses qui caractérisent le site que nous recherchons. Derrière la porte, on cultive un autre célèbre trésor de la région.

## CONCOURS

# De célèbres terrasses

Le site que nous recherchons s'étend sur plus de 800 hectares. Il est l'héritage d'un travail de longue date qui a débuté durant l'époque romaine, mais c'est au 12<sup>e</sup> siècle qu'il prend véritablement vie, par le travail acharné des moines cisterciens. Ils se lancent dans le défrichage des terres ainsi que la construction de terrasses retenues

par des pierres, favorisant l'exploitation des terres.

### En train?

Sur la ligne ferroviaire qui relie la capitale de la Suisse et la capitale Olympique, en sortant d'un tunnel, une vue splendide sur ce paysage s'offre à vous. De nombreuses randon-

nées permettent de le parcourir. Entre ciel et terre, des panneaux explicatifs vous plongent dans une véritable découverte historique de la région autour des villages typiques. Enfin, si vous levez les yeux, vous profiterez d'une vue imprenable sur le plus grand lac d'Europe occidentale et les Alpes – une image de carte postale à couper le souffle.

### Patrimoine mondial

La beauté de ce site culturel lui a permis d'être inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, lors de la session du comité du patrimoine mondial, le 27 septembre 2007. Une fierté pour la population de la région et de la Suisse.

Finalement, après une longue balade à pied ou à vélo, vous pourrez déguster (avec modération) des grands crus du cépage roi de la région. L'assurance de finir la journée en beauté.

Daniela Ruchti Sanchez est stagiaire à l'ATE et se réjouit de retourner se balader autour de ce site qu'elle apprécie tant.

### À GAGNER:

**Deux nuits au Lindner Grand Hôtel à Interlaken d'une valeur de Fr. 1400.–**

Avec son emplacement unique sur l'Aar et sa vue imprenable sur les montagnes, l'impressionnant Lindner Grand Hôtel Beau Rivage à Interlaken ne cesse d'étonner ses hôtes. Le magnifique parc de l'hôtel ou l'une

des deux terrasses extérieures vous invitent à vous attarder. La clientèle exigeante sera séduite par l'excellent service, par les spécialités culinaires et l'élégance des chambres. Dans l'espace wellness, un large game de soins promet un moment de détente.

Le prix du concours comprend deux nuits pour deux personnes dans une chambre double de première classe, le déjeuner et l'accès à l'espace bien-être avec fitness, piscine, sauna et bain de vapeur ainsi qu'un dîner à trois plats, hors boissons.

© mad



### Réponse du dernier numéro:

Le Witenwasserstock

Prix offert par

**Gagnante:** Aline Chapuis, de Neuchâtel, remporte le séjour en famille sur le Rothorn de Brienz.



### Quel est ce site culturel?

Envoyez-nous votre réponse d'ici au 29 novembre 2020 pour participer au tirage au sort.

■ Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne

■ [www.ate.ch/concours](http://www.ate.ch/concours)

■ [concours@ate.ch](mailto:concours@ate.ch)

Une seule participation par personne.



«La nouvelle loi prévoit que toutes les formes de mobilité nuisibles au climat – y compris les transports aériens – fassent l’objet de mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.»



ANDERS GAUTSCHI

# Ce n’est pas le moment de jouer avec le feu

Le 25 septembre, après trois ans de débats, les Chambres fédérales se sont enfin entendues sur une version finale de la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>. Cette nouvelle mouture va plus loin que le projet du Conseil fédéral et est un bel exemple du fonctionnement du processus législatif en Suisse. Après de longues négociations, le résultat n’est pas parfait, mais acceptable pour la majorité.

D’un point de vue de politique climatique, c’est encourageant: principale mesure de sauvegarde du climat dans le domaine des transports, le plafonnement des émissions de CO<sub>2</sub> applicable aux voitures neuves se traduira, pour 2030, par une diminution de moitié des émissions par rapport à 2019. La nouvelle loi prévoit que toutes les formes de mobilité nuisibles au climat – y compris les transports aériens – fassent l’objet de mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. La taxe sur les billets d’avion fait enfin son apparition et de meilleures conditions cadres ont été définies pour le remplacement des bus diesel par des bus électriques. Enfin, le financement des trains de nuit à hauteur de 30 millions de francs suisses par an est également une avancée importante.

Pendant, une chose est sûre: à elle seule, la nouvelle loi ne suffira pas à atteindre les objectifs climatiques. D’autres mesures s’imposent, notamment dans les transports. Mais pour cela, la po-

pulation doit être convaincue de leur bien-fondé, sans quoi nous risquons de nous retrouver à la case départ. Dès lors, il est d’autant plus important que celles et ceux qui luttent pour la sauvegarde du climat tirent toutes et tous à la même corde: les partis, les associations, les entreprises et la société civile.

Le lobby pétrolier, soutenu par l’UDC, a lancé début octobre un référendum contre la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>. C’est tout-à-fait légitime et même souhaitable que le peuple puisse se prononcer à son sujet. Il serait par contre désastreux que, par impatience, une partie du mouvement de la Grève du climat se mobilise également contre la loi sur le CO<sub>2</sub>. La nécessité de cette dernière doit absolument être appuyée auprès de la population.

La contrariété des grévistes du climat peut se comprendre. Mais pourquoi ne pas proposer des mesures climatiques plus strictes et utiliser la boîte à outils de la démocratie suisse, par exemple en lançant une initiative? Cela prendrait du temps, mais une mise en œuvre rapide de la loi sur le CO<sub>2</sub> permettrait un pas important dans la bonne direction. Quoi qu’il en soit, ce n’est pas le moment de jouer avec le feu.

Anders Gautschi est le directeur de l’ATE Suisse et plaide pour un soutien maximal à la loi actuelle sur le CO<sub>2</sub>.

## ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l’ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. [www.magazine-ate.ch](http://www.magazine-ate.ch). **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: [magazine@ate.ch](mailto:magazine@ate.ch)). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Walter Aeschmann, Brendan Drezen, Ruedi Eichenberger, Jelena Filipovic, Anders Gautschi, Peter Hummel, Veronika Killer, Camille Lepetit, Stéphanie Penher, Emilie Roux, Daniela Ruchti Sanchez, Laura Schmid, Mauro Schmid, Anita Weber. **Sections:** Camille Marion. **Announces:** Edith Weber, tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: [annonces@ate.ch](mailto:annonces@ate.ch). **Graphisme:** [www.muellerlietolf.ch](http://www.muellerlietolf.ch). **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 69 554 (français 14 379, allemand 55 175). **Prochaine édition:** 25 février 2021. **Remise des annonces:** 25 janvier 2021. **Changements d’adresse:** [mga@ate.ch](mailto:mga@ate.ch)

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

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

imprimé en  
suisse

## MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



## TEMPS DE L'AVENT

## Un voyage à travers la Suisse

En décembre, nous vous emmenons faire un voyage à travers la Suisse. Avec notre calendrier de l'Avent, nous vous proposons chaque jour un nouveau lieu, que vous pouvez facilement atteindre par les transports publics – horaire et prix avantageux inclus, bien sûr. Retrouvez le calendrier de l'Avent sur [www.ate.ch/calendrierdelavent](http://www.ate.ch/calendrierdelavent) ou nous suivre sur Facebook à l'adresse [www.facebook.com/atesuisse](https://www.facebook.com/atesuisse). Nous nous en réjouissons d'avance!

Le prochain Magazine ATE sera dans votre boîte aux lettres le 25 février 2021. D'ici là, chères lectrices et chers lecteurs, nous vous souhaitons un joyeux Noël et une bonne année.





La protection intégrale  
pour des vacances  
et des loisirs



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

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

Davantage d'informations :

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

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**





### Circuit en Espagne et au Portugal

du 8 au 18 avril 2021 (11 jours)

À grande vitesse à travers la France et l'Espagne | Trams historiques à Lisbonne et à Porto | En train à travers les vignes dans la vallée du Douro **Prix forfaitaire CHF 2980.-**

### La Sardaigne et le « Trenino Verde »

du 27 mai au 5 juin 2021 (10 jours)

La Sardaigne - un paradis naturel spectaculaire | Délices culinaires et hôtels spéciaux | Voyage en « Trenino Verde » dans la solitude **Prix forfaitaire CHF 2790.-**



Tous les voyages sous [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch) disponibles online!



### Le canal de Kiel et l'île de Sylt

du 16 au 21 septembre 2021 (6 jours)

Les beautés naturelles du Schleswig-Holstein | À travers les «Halligen» vers l'île de Sylt | Le légendaire canal de Kiel en bateau à vapeur avec gourmandises **Prix forfaitaire CHF 1690.-**

### Autres voyages ferroviaires et fluviaux spéciaux 2021:

11.03. - 20.03.2021	Grand circuit en Andalousie
13.04. - 27.04.2021	Aventure ferroviaire Grèce - Bulgarie
13.06. - 24.06.2021	Ecosse - Shetland - Orcades
03.08. - 14.08.2021	Le sud de la Norvège et le canal de Telemark
14.08. - 20.08.2021	Perles de la forêt de Bohême
20.08. - 30.08.2021	Les alpes de l'Autriche et de la Slovénie en train
26.08. - 04.09.2021	Iles Anglo-Normandes - Jersey et Guernesey
18.09. - 25.09.2021	D'un train à l'autre dans les Pyrénées
28.09. - 04.10.2021	Croisière fluviale Danube - Main
14.10. - 18.10.2021	Spécialités ferroviaires Tyrol du Sud, Trentin et Lago d'Iseo

+++++++ Chez Servrail (presque) tout est inclus: Billets de train | Trajets en autocar et transferts | Logement dans de bons hôtels de classe moyenne | Demi-pension et repas supplémentaires (en principe, boissons comprises) | Excursions et visites | Documentation de voyage | Guide dès et jusqu'en Suisse | Pourboires ++++++

