

NET

Ce qui s'est passé (ou non) jusqu'à présent

Bilan intermédiaire critique
dix ans après l'accord de Paris

Page 18

«Vins bio haut de gamme»

3 x 2 bouteilles pour CHF 89.00*
au lieu de CHF 121.00 (frais de port CHF 9.80 inclus)



La philosophie d'amiata

- maintenir une qualité supérieure et authentique
- promouvoir des produits 100 % biologique
- développer des partenariats avec les viticulteurs
- proposer des prix équitables vis-à-vis des viticulteurs et des clients
- soutenir les d'exploitations familiales

Informations complémentaires sur les vins www.amiata.ch/ate



*offre valable jusqu'au 31.12.2025



Forte de plusieurs décennies d'expérience dans la viticulture biologique, la vigneronne Anne Collard a réalisé son rêve en créant son propre domaine dans les Côtes du Rhône.

Beaucoup d'artisanat et des vignobles en bonne santé

En plus d'un sol sain et d'une biodiversité riche, les viticulteurs et viticultrices d'amiata effectuent, dans les vignes, une grande partie du travail à la main. Cela leur permet d'éviter le compactage du sol. De plus, c'est par le travail manuel qu'ils obtiennent la meilleure qualité possible pour leurs produits. Tous les vins d'amiata sont issus de l'agriculture biologique contrôlée.

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

AVEC VOUS, NOUS RÉUSSIRONS LA TRANSITION DE LA MOBILITÉ!

En tant que membre de l'ATE, vous contribuez de manière précieuse à un avenir digne d'être vécu. Pour mener à bien notre engagement en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement et du climat, nous avons besoin d'une base solide.

Aidez-nous à mieux faire connaître l'ATE: envoyez une carte avec vos souhaits pour l'avenir à un ou une ami·e! Nous prenons en charge les frais de port.

Avec nos meilleurs vœux,

Caroline Rohrbach,
Responsable marketing, fundraising et communication

P.-S.: Nous remercions chaleureusement toutes les personnes qui ont participé à l'enquête auprès des membres dans le dernier numéro du magazine.



La mobilité
d'avenir



- 4 **En bref**
- 6 **Autoroutes:** Rorschach n'a pas besoin d'un troisième raccordement
- 7 **Autoroutes:** césure dans la politique des transports
- 8 **Vélo et vélo électrique:** nouvelle signalétique
- 9 **30 km/h:** des modifications inutiles
- 10 **Chemin de l'école:** sécurité améliorée à Cham (ZG)
- 11 **Chemin de l'école:** parents-taxis? Non merci!
- 12 **JeuneATE:** première classe pour toutes et tous
- 13 **Transition de la mobilité:** Torks promeut le vélo électrique
- 14 **Europe en train:** retour en grâce pour le train autrichien
- 16 **eco-auto:** la recharge électrique à portée de main
- 17 **ATEjunior:** notre page pour les enfants



© Camille Marion

36 **Voyage à Dresde:**
la perle de l'Elbe

38 **Randonnée aux Grisons:** la Greina à l'honneur

28 **Offre pour les membres**

30 **Rapport des sections**

40 **Concours**

41 **Réfléchissez-y! avec Stéphanie Penher**

42 **Cartoon**

Couverture: Fabian Lütolf/setrunners.ch

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



© mad

Une nouvelle COP s'ouvre dans quelques jours au Brésil. Ces conférences des Nations Unies sur le climat se suivent, des promesses émergent, mais

les progrès à l'échelle mondiale n'avancent que lentement. Que pouvons-nous faire?

En 2020, une équipe de chercheur·ses issues d'universités suédoise, étatsunienne et hongroise a étudié 100 solutions qui permettraient de limiter le réchauffement climatique à +1,5°C. Pour le secteur des transports, il s'agit par exemple de stratégies de promotion de la mobilité électrique ou des moyens de transports non motorisés. Leur recherche visait à définir la bonne échelle d'action entre individu, famille, communauté, région, nations et continents. Conclusion: les communautés de 10 000 personnes présentent le meilleur potentiel en permettant de mettre en place 80% des solutions étudiées.

Dans notre dossier, nous nous intéressons à tout ce qui permet de nous approcher de l'objectif de «zéro émission» dans les transports en évoquant ce qui se passe au niveau européen, suisse, local ou individuel.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Camille Marion

Co-rédactrice en chef

DOSSIER

En route vers la neutralité carbone d'ici 2050

La Suisse a signé l'Accord de Paris sur le climat et souhaite atteindre la neutralité carbone d'ici 25 ans. Dans le secteur des transports, nous disposons de solutions, mais leur mise en œuvre rapide laisse à désirer. Dans notre dossier, nous dressons un bilan intermédiaire critique, présentons des exemples positifs et expliquons pourquoi le pessimisme n'aide en rien.



18

© Manuel Lopez



Informations sur l'adaptation de nos produits et primes

Avec l'envoi de la facture de renouvellement de cette année, nous avons informé les membres bénéficiant d'une Assistance ATE ou d'un Service de dépannage ATE (conclus avant le 1.10.2025) de la révision de ces produits. Désormais, pour une nouvelle prime de CHF 69.–, le service de dépannage s'étend à toute l'Europe. Quant à l'Assistance ATE, elle offre désormais des sommes d'assurance plus élevées.

Les nouvelles primes entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2026 et sont déjà prises en compte dans les factures envoyées. Ces ajustements nous permettront d'offrir un produit encore meilleur, combiné à nos conseils personnalisés habituels.

Plus d'informations sur ces adaptations, y compris le champ d'application, les nouvelles prestations et les conditions générales d'assurance (CGA), sont disponibles sur www.ate.ch/adaptation-produits

 Pour toute question, nos spécialistes en assurance se tiennent à votre disposition au 031 328 58 00 ou par e-mail: assistance@ate.ch

Le Conseil fédéral sacrifie es transports publics pour faire des économies

Le Conseil fédéral propose, dans le cadre de son programme d'économies, des coupes drastiques dans les transports publics. Réduire les moyens alloués aux transports publics et aux offres de mobilité durable met en péril les progrès urgemment nécessaires en matière de protection du climat et touche directement la population. C'est une erreur politique, sociale et écologique. Le secteur des transports est responsable de plus d'un tiers des émissions de CO₂ en Suisse. Les solutions pour se passer de l'essence et du diesel existent, et les transports publics en font partie intégrante. S'attaquer aujourd'hui aux bus et aux trains freine le tournant climatique, pourtant urgent. Les coupes annoncées signifient des prix plus élevés pour les usagères et usagers, une offre réduite, ainsi qu'un désavantage pour les régions rurales et pour celles et ceux qui choisissent une mobilité durable.

Alors que le fonds de développement du rail devrait être amputé de 200 millions de francs par an, le fonds pour les autoroutes ne subirait qu'une réduction de 100 millions. Cela va à l'encontre des besoins et de la volonté politique de la population. En particulier, avec la réduction des contributions au trafic international de voyageurs, le Conseil fédéral met en péril les projets annoncés par les CFF, TGV Lyria et ÖBB pour des trains de jour et de nuit en Europe.

Fini l'argent liquide aux distributeurs BLS

Le BLS a décidé de remplacer, entre décembre 2025 et mi-2026, ses distributeurs de billets par de nouveaux modèles ne permettant plus le paiement en espèces. C'est pourtant ainsi que la moitié des billets sont achetés actuellement.

Cette décision est incompréhensible pour l'ATE. Elle réduit l'attractivité des transports publics, notamment pour les enfants, les personnes âgées ou celles qui ne souhaitent pas voyager avec une carte de crédit ou un smartphone. La possibilité d'acheter des cartes prépayées dans les points de vente BLS est certes bienvenue, mais elle reste moins pratique pour les utilisateurs et utilisatrices.

De la mesure dans la fiscalité des voitures électriques

Le Conseil fédéral a présenté en septembre la réforme de la taxe sur les huiles minérales, ouvrant ainsi un débat de fond sur le financement équitable de la mobilité en Suisse. Pour l'ATE, une chose est claire: l'ère des transports à énergie fossile touche à sa fin. Si l'électrification est indispensable, elle requiert un cadre politique intelligemment conçu. Les véhicules électriques doivent contribuer au réseau routier, mais il est crucial que les taxes soient conçues de manière à ne pas freiner la transition urgente vers une mobilité sans énergies fossiles. Une fiscalité trop élevée ou introduite précipitamment mettrait en péril les objectifs climatiques et l'avenir de notre système de transport. L'ATE accueillerait donc favorablement une introduction progressive de cette contribution. Celle-ci devrait en outre être liée aux mesures prévues par la loi sur le CO₂.

La Suisse doit apporter sa contribution à l'accord de Paris sur le climat. La transition dans les transports ne pourra réussir que si les technologies respectueuses du climat sont encouragées par un cadre législatif intelligent et équilibré. L'ATE accompagnera activement le projet de loi du Conseil fédéral lors de la procédure de consultation et du processus parlementaire, en y apportant des propositions constructives. L'objectif reste un financement équitable, durable et écologique des infrastructures routières.





50 bougies pour Mobilité piétonne Suisse

Nous félicitons Mobilité piétonne Suisse pour ses 50 ans d'existence! L'association a été fondée en 1975 dans le but de contribuer au succès de la votation fédérale sur la protection des chemins pour piéton-nes et des chemins de randonnée, ainsi que de promouvoir la marche dans nos villes et villages. En 1979, l'article constitutionnel a été adopté par 78 % de oui.

Au cours des 50 dernières années, l'association a obtenu de nombreuses améliorations pour la marche à différents niveaux. Mobilité piétonne Suisse reste aussi un partenaire important de l'ATE. Ensemble, et avec d'autres partenaires, nous décernons tous les trois ans le prix «Flâneur d'Or», qui récompense des projets exemplaires en faveur de la marche. La collaboration la plus récente a eu lieu entre 2022 et 2024 dans le cadre de la campagne nationale sur le chemin de l'école «Arrêtez-vous pour les écolier-ères».

Conduite automatisée: la sécurité d'abord

En Suisse, les véhicules autonomes sont désormais autorisés à circuler sur des trajets préalablement définis. L'Office fédéral des routes (OFROU) établit actuellement les directives correspondantes, qui préciseront les conditions à remplir pour obtenir une autorisation d'exploitation. Dans le cadre de la consultation, l'ATE a souligné que la sécurité des piéton-nes et des cyclistes était primordiale.

Les véhicules autonomes doivent être capables de reconnaître à tout moment les situations potentiellement dangereuses et d'y réagir de manière adéquate, y compris lors de comportements humains imprévisibles, par exemple lorsqu'un enfant joue au bord de la route et peut surgir à tout instant sur la chaussée.

La magie du Ciclocinema

Une place historique éclairée par les étoiles, des familles rassemblées, le bruissement des vélos: bienvenue au Ciclocinema!

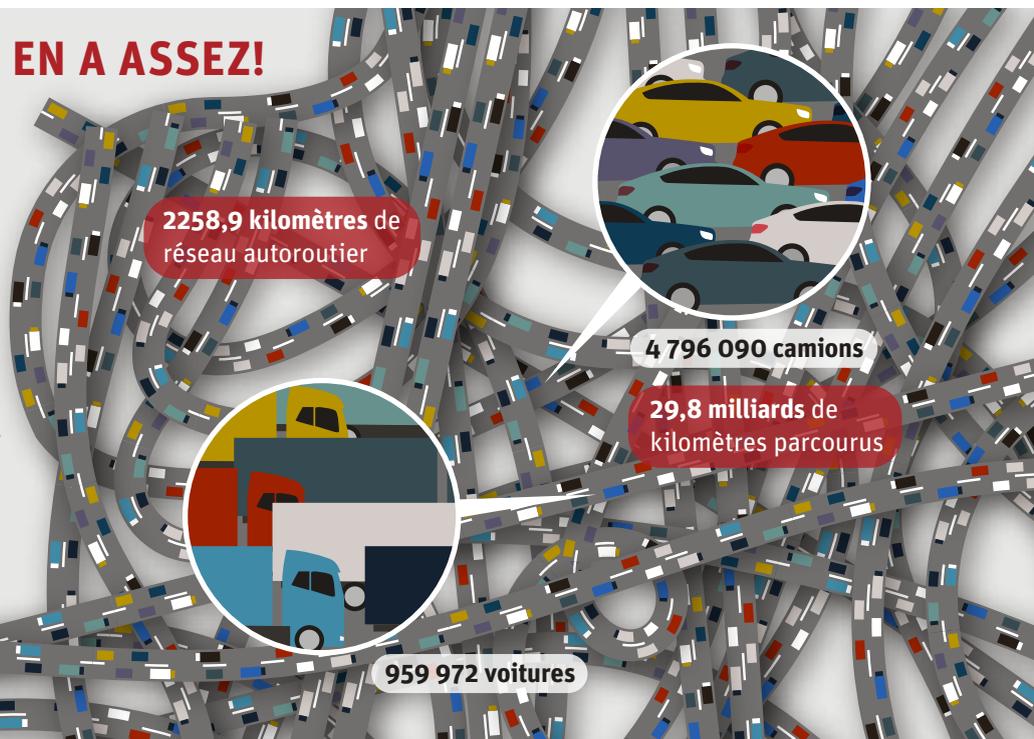
Début septembre, des dizaines d'adultes et d'enfants ont participé avec enthousiasme à la projection du film «Les Triplettes de Belleville». Tandis que certain-es pédalaient avec entrain afin de produire l'énergie nécessaire à la projection, d'autres profitaient confortablement de la séance. Le Ciclocinema a une fois de plus démontré comment associer culture et durabilité.



TRAFIC AUTOROUTIER: ON EN A ASSEZ!

Les chiffres publiés récemment par l'Office fédéral des routes dans sa «Statistique du trafic routier 2024» sont alarmants. Les quelque 4,5 millions de voitures particulières immatriculées ont parcouru près de 30 milliards de kilomètres. Elles disposent pour cela d'un réseau autoroutier de 2258,9 kilomètres. Les camions contribuent également à la pollution: près d'un million d'entre eux traversent les Alpes chaque année.

Chaque kilomètre supplémentaire de goudron signifie plus de bruit, plus d'émissions et moins d'espace pour les êtres humains et pour la nature. Nous appelons le Conseil fédéral à respecter le «non» à l'extension des autoroutes prononcé dans les urnes le 24 novembre 2024. Signez notre appel: www.ate.ch/appel



Rorschach n'a pas besoin d'une autre autoroute

Autoroutes Le canton de Saint-Gall souhaite construire une nouvelle route cantonale menant au lac, ainsi qu'un troisième raccordement autoroutier de Rorschach, pour un montant de 267 millions de francs. La section Saint-Gall/Appenzell de l'ATE, en collaboration avec une large alliance, a lancé avec succès un référendum contre ce projet.

Par Ruedi Blumer

Le refus clair du 24 novembre 2024 a laissé la branche automobile amère. Sa réaction? Une posture de dépit peu loyale, illustrée notamment par une initiative cantonale à Saint-Gall. L'argument: le canton avait voté oui à l'extension des autoroutes, ce qui justifierait d'imposer ses projets, y compris le raccordement au terminal de fret de Saint-Gall, malgré le non national.

Nous avons fermement critiqué cette attitude antidémocratique. Car même au sein du canton, 11 des 75 communes – dont les villes de Saint-Gall et Rorschach – ont rejeté le projet. Ces résultats nous confirment que la transition vers une mobilité durable doit aussi se jouer au niveau régional. En seulement 40 jours, en pleine période estivale, nous avons réuni plus de 5000 signatures avec l'aide de dix autres organisations, alors que 4000 auraient suffi.

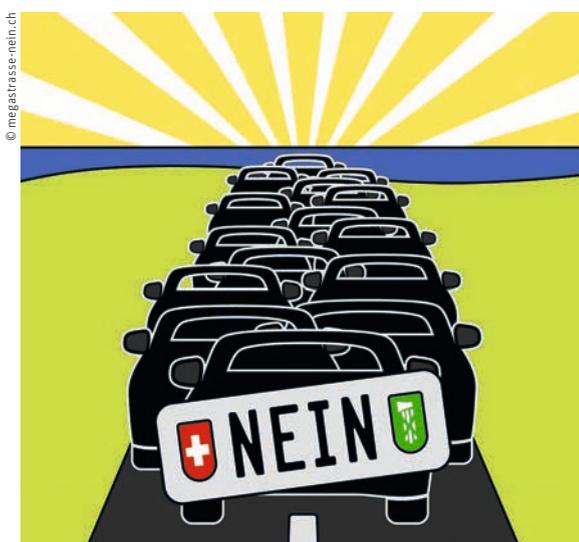
Inutile, coûteux et gênant

Rorschach, Goldach et Rorschacherberg disposent déjà de deux accès autoroutiers: à

«Le tracé prévu créerait une large balafre dans l'un des derniers versants non bâtis entre Rorschacherberg et Goldach.»

Rheineck (est) et à Meggenhus (sud-ouest). Le troisième serait construit à peine deux kilomètres à l'est de Meggenhus, avec une route cantonale menant au bord du lac.

Le coût total du projet se monte à 330 millions de francs. La différence par rapport au budget cantonal serait assumée par la Confédération et les communes de Goldach et Rorschach. Le mètre de route reviendrait à environ 150 000 francs, un record pour une route



© megastrasse-nein.ch

cantonale. Pour comparaison: avec cette somme, on pourrait payer pendant quatre ans les primes maladie de l'ensemble des habitantes de Goldach et Rorschach.

Les embouteillages dans ces deux localités sont aujourd'hui limités aux heures de pointe. En revanche, les adeptes du «tuning» perturbent la ville. Le troisième raccorde-

ment faciliterait leur venue et générerait davantage de trafic motorisé dans la ville au bord du lac.

Un projet destructeur

L'étude d'impact environnemental a révélé que de nombreuses habitations subiraient des nuisances sonores supérieures aux normes légales. Seule une autorisation exceptionnelle permettrait la construction de la route,

jugée trop pentue. Cette pente entraînerait des nuisances accrues: bruit, émissions de gaz à effet de serre, particules fines, usure des pneus.

Par ailleurs, le tracé prévu créerait une large balafre dans l'un des derniers versants non bâtis entre Rorschacherberg et Goldach, détruisant des surfaces agricoles et des zones de rotation des cultures. Plus de 100 arbres devraient être abattus, dont des spécimens anciens protégés et pour la plupart situés en zone habitée. Ces arbres offrent pourtant de l'ombre, favorisent la biodiversité et améliorent la qualité de vie. Enfin, la nouvelle route cantonale traverserait des quartiers existants, ce qui nécessiterait la démolition d'une rangée de maisons et d'un EMS construit en 2008.

Ce projet vise à résoudre des problèmes imaginaires: depuis 2002, le trafic dans les communes concernées est stable, voire en légère baisse. Pourtant, le canton table sur une forte augmentation, ignorant le développement des transports publics et du réseau cyclable. Ce projet routier de luxe aurait l'effet inverse en induisant davantage de trafic motorisé. Les habitantes et habitants du canton de St-Gall voteront le 8 mars 2026 sur ce projet. La section régionale de l'ATE s'engage vivement contre ce dernier, rappelant que nous ne voulons pas de nouvelles routes qui sabotent les efforts entrepris en faveur de la transition de notre mobilité. ■

Ruedi Blumer est le président de la section saint-galloise de l'ATE.

La votation cantonale aura lieu le 8 mars 2026. Plus d'informations (en allemand) sur: www.megastrasse-nein.ch

La politique piétine

Autoroutes Le refus des projets d'extensions autoroutières le 24 novembre 2024 a été un tournant. Nous n'avons toutefois pas fini de lutter pour la transition de la mobilité.

Par Selim Egloff

Contrairement à ce qu'annonçaient les sondages, le peuple a rejeté à 53% les plans d'extension des autoroutes du Conseil fédéral et du Parlement. C'était l'an dernier, et nous l'avons allégrement célébré. Albert Rösti, ministre des transports, a d'abord paru surpris et consterné par cet échec aux urnes, son premier en tant que Conseil fédéral. Une semaine plus tard, il annonçait que le projet était abandonné, du moins pour l'instant.

Trêve de courte durée

La décision populaire n'aura pas impressionné longtemps le camp bourgeois. Au nord-est de la Suisse, le lobby automobile – par le truchement des chambres cantonales de l'industrie et du commerce – a exigé, au printemps déjà, que les projets de Bâle, Saint-Gall et Schaffhouse soient remis sur le métier. Les parlements des cantons de Schaffhouse, Saint-Gall, Thurgovie et Appenzell RE ont de leur côté déposé sous la coupole fédérale des initiatives qui trahissent leur déception.

Au niveau fédéral, le béton, le bruit et la tôle ont conservé leur attrait. Les augmentations de coûts et les retards dans le développement de l'infrastructure ferroviaire rendus publics à l'automne dernier semblent avoir été, pour le Conseil fédéral, une occasion bienvenue de contrarier la volonté pourtant claire du peuple de juguler le développement du trafic routier.

Déséquilibre dès le départ

Le plan d'Albert Rösti pour l'avenir s'appelle «Transports '45». Dans ce rapport, le professeur émérite de l'EPFZ Ulrich Weidmann a soumis plus de 150 projets d'extension ferroviaire, 50 d'agglomération et près de 40 d'extension autoroutière à un examen complet et les a hiérarchisés. Leur point commun est de devoir être réalisés d'ici à 2045. Dans cette analyse, les projets autoroutiers rejetés ont été comparés à des projets ferroviaires déjà adoptés de manière juridiquement contraignante et légitimés par plusieurs votations populaires (voir encadré).

Dans la suite du processus politique, le risque est grand de voir la politique de «deux poids deux mesures» continuer de s'appliquer. L'ATE s'oppose résolument à la reprise de projets d'extension autoroutière déjà rejetés et à toute nouvelle augmentation de capacité pour le trafic automobile. Elle lance un appel au Conseil fédéral.

Le DETEC n'est pas le seul en cause

La transition dans le domaine des transports semble également peu intéresser les autres départements fédéraux. Dans le cadre du programme d'allègement budgétaire de Karin Keller-Sutter, le fonds d'infrastructure ferroviaire doit être amputé de 200 millions de francs par an, bien que les coûts de développement du réseau et les frais d'entretien augmentent. En revanche, la réduction prévue n'est que de 100 millions dans le fonds



Le non du 24 novembre 2024 aux projets d'extension des autoroutes est toujours valable!

«Transports '45»: un premier aperçu

Le rapport du professeur Ulrich Weidmann, de l'EPFZ, a été publié le 9 octobre. Il accorde la plus haute priorité aux tunnels autoroutiers sous le Rhin à Bâle et du Rosenberg à Saint-Gall (y compris la jonction avec la gare de marchandises). L'élargissement à 8 voies à Grauholz près de Berne est également considéré comme urgent, à condition que les fonds nécessaires soient disponibles. D'importantes mesures d'infrastructure ferroviaire sur l'axe est-ouest visant à réaliser les nœuds complets à Lausanne et Saint-Gall ne sont toutefois pas considérées comme prioritaires. L'axe Lausanne – Berne est ainsi classé comme secondaire. Le rapport Weidmann constitue une base importante pour le débat sur la politique des transports des prochaines années, que l'ATE a largement contribué à le lancer grâce à son succès lors de la votation de l'année dernière.

pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Le département des finances procède par ailleurs à des coupes drastiques dans le financement du transport régional de voyageurs. Une réduction de l'offre et une augmentation du prix des billets menacent dans les régions.

Selim Egloff est chef de projet à l'ATE Suisse. Il a codirigé la campagne contre l'extension des autoroutes et se bat contre toute nouvelle mouture de ces projets.



Un non reste un non! Signez notre appel sur www.ate.ch/appel

Qui peut rouler où?

Vélo Depuis cet été, les communes disposent de nouvelles possibilités en matière de signalisation. Par exemple, le panneau «piste cyclable» peut s'accompagner d'un symbole de cyclomoteur et de la mention «facultatif». Qu'est-ce que cela signifie pour les vélos, vélos électriques et autres cycles à moteur?

Par Michael Rytz

Les mêmes règles sont valables pour toutes et tous, que ce soit avec un vélo classique ou électrique, lent ou rapide. Or, certaines règles supplémentaires s'appliquent aux vélos électriques. Ils doivent respecter les vitesses maximales indiquées et les modèles rapides doivent rouler phares allumés, même de jour. Le casque est obligatoire pour les vélos électriques rapides.

Les nouvelles possibilités de signalisation à compter de juillet 2025 sont encore peu connues. Les communes et les cantons disposent d'une plus grande marge de manœuvre et peuvent plus facilement adapter les voies publiques à la situation et aux besoins des usagères et usagers; cela permet d'éviter les conflits entre vélos, vélos électriques ainsi que piétonnes et piétons.

De nouveaux panneaux

En présence du symbole supplémentaire «cyclomoteur» et de la mention «facultatif», les vélos électriques rapides ne doivent pas nécessairement emprunter les pistes cyclables. Cette réglementation a tout son sens, car ils peuvent atteindre une vitesse inférieure de seulement 5 km/h à celle des voitures. Certaines voies réservées aux bus sont assez larges pour qu'ils y circulent, réduisant ainsi le potentiel de conflit avec les véhicules plus lents.

Par contre, la situation peut devenir problématique si les vélos électriques n'ont d'autre choix que d'emprunter la voie des voitures. Ils n'ont pas le droit de circuler sur les pistes cyclables à une vitesse réduite ou même avec le moteur éteint. Une limitation de vitesse signalisée, avec sanctions à la clé

en cas de non-respect, pourrait s'avérer judicieuse. Force est de constater que l'interdiction potentielle devra faire l'objet d'une réflexion après une période d'introduction.

Depuis plus longtemps déjà, de petits panneaux noirs munis d'un vélo jaune et d'une flèche vers la droite se trouvent à certains feux de circulation. Ils permettent aux cyclistes de bifurquer à droite même lorsque les feux sont rouges, tout en devant laisser la priorité aux véhicules, piétonnes et piétons venant de la gauche.

Michael Rytz est responsable de projets Sécurité routière à l'ATE.



Plus d'informations:
www.ate.ch/velo/regles

Dans cette situation, les vélos et les vélos électriques lents doivent emprunter la piste cyclable alors que les vélos électriques rapides roulent sur la voie de bus.



Ici, les vélos mécaniques et électriques peuvent tourner à droite lorsque le feu est rouge mais n'ont pas la priorité.



Stoppons le lobby automobile: nous ne voulons pas d'une interdiction sournoise du 30 km/h!

Ce que l'on craignait est arrivé: le Conseil fédéral a réagi à la motion Schilliger par une modification de l'ordonnance sur la circulation routière. Ces changements qui semblent mineurs auraient des conséquences de taille, sans atteindre le but visé.

Si le Conseil fédéral parvenait à ses fins, les communes et les cantons ne pourraient plus choisir la mesure de protection contre le bruit la plus adaptée et la moins onéreuse sur les routes principales à l'intérieur des localités. Au lieu de réduire le bruit de la circulation routière en diminuant la vitesse, ils devraient installer des revêtements phonoabsorbants.

Les conséquences seraient fâcheuses. Les communes et les cantons se verraient amputés d'une partie de leur autonomie; les coûts augmenteraient, tout comme le nombre de chantiers. La population ne profiterait plus de tous les avantages du 30 km/h, tels que qualité de vie ou sécurité.

Objectif non atteint...

Tout cela n'est dû ni à une bonne raison, ni à une urgence. Au contraire: la pratique actuelle a fait ses preuves. L'expérience et les rapports disponibles montrent que les communes et les cantons agissent de manière plus que responsable et dans l'intérêt de la population lorsqu'ils introduisent des limitations de vitesse sur les routes à orientation trafic. De plus, la Suisse est encore bien éloignée d'une généralisation du 30 km/h tellement crainte par le lobby automobile.

Alors, quel est le but visé par le Conseil fédéral? Peter Schilliger, conseiller national et membre du conseil d'administration du TCS, avait déposé une motion visant à faire respecter la «hiérarchie routière». Or, la construction de revêtements phonoabsorbants n'y contribue pas. Interrogé à ce sujet par Michael Töngi, conseiller national et membre du Comité central de l'ATE, le Conseil fédéral n'a pas été en mesure de citer un seul exemple où le 30 km/h aurait des répercussions négatives sur cette hiérarchie.

Au contraire, dans son rapport explicatif, il a reconnu que le 30 km/h contribuait à un meilleur flux de la circulation. La recherche et la jurisprudence le confirment. Ainsi, le Tribunal fédéral a déclaré que la réduction de la vitesse sur la route traversant Münsin-



© ATE/Abatros

Des modifications inutiles

30 km/h Le Conseil fédéral souhaite modifier les règles d'introduction du 30 km/h. Il a donc soumis un projet à consultation, dont les conséquences négatives sont considérables. L'ATE s'engage pour une amélioration. Par Nelly Jaggi

gen (BE) était admissible, car elle permettait d'améliorer la fluidité du trafic en cas de forte affluence. Cela renforce la hiérarchie du réseau routier.

Si des revêtements phonoabsorbants étaient posés partout où la protection contre le bruit l'exige, le nombre de chantiers exploserait. De plus, ils sont moins robustes que les revêtements traditionnels et doivent être remplacés bien plus souvent. Donner la priorité aux revêtements phonoabsorbants affaiblirait la hiérarchie routière en raison des chantiers et donc des bouchons que ceux-ci entraîneraient, au lieu de la renforcer. Sans compter que, dans de nombreux cas, on ignore si ces revêtements suffiraient pour que les valeurs limites du bruit soient respectées. Il faut s'attendre à ce que le 30 km/h reste nécessaire. Par exemple, à Genève, 90% des routes munies d'un tel revêtement sont encore trop bruyantes.

... et opportunités manquées

Il est avéré que le 30 km/h ne protège pas seulement contre le bruit. Avec ces modifications réglementaires, le conseiller fédéral Albert Rösti passe outre les objectifs straté-

giques de l'Office fédéral des routes. Celui-ci s'est fixé pour objectif de réduire le nombre de décès sur les routes à 100 au maximum par an d'ici 2030, et à 25 au maximum pour les cyclistes et piétons. En 2024, les routes suisses ont coûté la vie à 20 cyclistes, 25 personnes à vélo électrique, trois circulant avec des engins assimilés à des véhicules et 48 piétons et piétons. Le passage du 50 km/h au 30 km/h éviterait au moins 38% des accidents graves ou mortels.

D'autres objectifs, notamment l'application de la loi sur les voies cyclables ou le zéro net d'ici à 2050, bénéficient indirectement d'une plus large application du 30 km/h. Un réseau de voies cyclables sûr et ininterrompu, comme l'ont exigé trois quarts de la population lors de la votation sur le vélo, n'est réaliste que si le 30 km/h s'applique en partie sur les routes principales. Pour atteindre les objectifs climatiques, il faut qu'un plus grand nombre de personnes se déplace à vélo ou à pied. Dans les villes en particulier, cela passe par des vitesses modérées. ■

Plus d'informations sur www.ate.ch/30-km-h

Pour une meilleure qualité de vie



© Commune de Cham/mad

Chemin de l'école En collaboration avec l'ATE, la ville de Cham a développé un Plan de mobilité scolaire et ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. La commune zougnoise souhaite rendre le chemin de l'école plus sûr et encourager l'autonomie des enfants, mais aussi améliorer la qualité de vie au centre-ville. Par Martin Baumgart

Depuis quelques années, la population de la petite ville de Cham, au nord du lac de Zoug, ne cesse de croître. Ses nouveaux quartiers représentent un défi en matière de mobilité, en particulier pour les itinéraires empruntés par les élèves des écoles. Inspirée par les expériences positives de la commune

bal a été tout aussi décisif que le savoir-faire et l'expérience de l'équipe de l'association.»

Le point de vue des enfants

Le PMS se concentre sur trois écoles et un jardin d'enfants situés au centre de Cham, comptant un total de 35 classes et de 579 enfants,

«Nous tenons à ce que l'ensemble des élèves puissent se rendre par eux-mêmes et en toute sécurité à l'école.»

de Baar, située à quelques kilomètres, Cham a décidé d'élaborer un Plan de mobilité scolaire (PMS) en collaboration avec l'ATE.

Drin Alaj, conseiller communal et responsable de la sécurité et du trafic à Cham, explique: «À Baar, nous avons pu nous faire une idée de la première phase du plan de mobilité et avons alors décidé de faire de même, en collaboration avec l'ATE. Le concept glo-

soit un tiers des élèves de la commune. Pour Drin Alaj, l'objectif est clair: «Nous tenons à ce que l'ensemble des élèves puissent se rendre par eux-mêmes et en toute sécurité à l'école.»

Un tel plan commence par une analyse. Un sondage permet d'identifier les endroits que parents, enfants et corps enseignant considèrent comme dangereux. Pour la commune, ces informations sont très pré-

cieuses: «Il est impossible de généraliser les plus grands défis sur le chemin de l'école. Un enfant aura peur de traverser un carrefour, alors qu'un autre n'empruntera pas une rue sans trottoir. Et souvent, la perception des adultes diffère de celle des enfants; ce que les premiers considèrent comme dangereux n'effraie pas les seconds, et vice-versa», continue le conseiller communal.

Une partie d'un tout

Dans le cadre d'un tel plan, des représentantes et représentants de la commune se rendent sur place en compagnie des spécialistes de l'ATE. Cela permet d'identifier les zones problématiques, d'évaluer leur degré de dangerosité et de formuler des recommandations concrètes. La commune peut alors prendre des mesures ciblées pour rendre le chemin de l'école plus sûr.

L'utilité d'un PMS ne se limite pas à la sécurité des plus jeunes. En effet, si leurs besoins sont respectés, tout l'espace public devient plus accessible, plus inclusif et plus sûr pour l'ensemble de la population. La qualité de vie dans la commune augmente alors.

Il est donc pertinent que le PMS de Cham fasse partie du projet visant à réduire le trafic automobile au centre-ville. «Cela représente une chance unique d'inclure les recommandations du concept de mobilité dans la planification à long terme et de les appliquer là où cela est nécessaire. Le contournement de Cham-Hünenberg va, par exemple, permettre de fortement réduire le trafic au centre-ville. Les usagères et usagers de la route les plus vulnérables, comme les enfants ou les personnes âgées, en profiteront vraiment. Dans le même temps, le centre deviendra plus attrayant», se réjouit Drin Alaj.

L'ATE a fait des expériences similaires. De plus en plus de concepts de mobilité s'adressent non seulement aux enfants, mais aussi aux seniors. Ainsi, les spécialistes de l'ATE développent depuis peu un tel projet conjoint dans le Val de Bagnes (VS) et à Bourg-en-Lavaux (VD). ■

Martin Baumgart est responsable de projets Sécurité routière à l'ATE Suisse et actif dans le cadre du Plan de mobilité scolaire en Suisse alémanique.

Pour de plus amples informations sur l'offre de l'ATE en matière de mobilité scolaire: www.mobilitescolaire.ch

Parents-taxis? Non merci!

Chemin de l'école Dans de nombreuses communes, les voitures amenant les enfants à l'école primaire ou enfantine représentent un danger croissant. Comment protéger les enfants qui se déplacent à pied?

Par Viviane Barben

En Suisse, 9% des élèves du degré primaire se font amener à l'école en voiture, comme le montre le microrecensement mobilité 2021. Un chiffre modeste, non? «Ce n'est pas le nombre de trajets qui pose problème, mais les manœuvres et les endroits où stationnent les parents», relevait la planificatrice des transports Judith Albers au prin-

l'ATE se charge de la coordination de cet événement, qui a lieu chaque année en automne. À cette occasion, nombre de lignes de Pedibus sont en fête, organisant des activités spéciales. Cette année, plus de 10000 enfants de toute la Suisse ont participé à cette journée placée sous la devise «à pied, sans se presser», avec à la clé cortèges, musique, cours

emprunter l'itinéraire le plus sûr et non le plus rapide.

Un record pour «walk to school»

Les semaines «walk to school» contribuent, elles aussi, à lutter contre les mauvaises habitudes des «parents-taxis». Dans toute la Suisse, cette campagne a pour but d'encourager une majorité d'élèves à se rendre à pied à l'école deux semaines durant. Les enfants apprennent ainsi à se comporter dans le trafic. En classe, des activités ludiques leur permettent de mieux découvrir le chemin de l'école; ils chantent, dessinent des panneaux de circulation et s'entraînent à un parcours de circulation durant les leçons de gymnastique. Cette année, le record de participation a de nouveau été battu, avec 15 529 enfants de 22 cantons. ■

Viviane Barben fait partie de l'équipe Communication de l'ATE Suisse.

«Ce n'est pas le nombre de trajets qui pose problème, mais les manœuvres et les endroits où stationnent les parents»

Judith Albers

temps dernier, alors que nous lui rendions visite à l'école Blindenmoos de Schliern bei Köniz (BE).

Le trafic supplémentaire engendré par les parents-taxis mène à des situations parfois dangereuses, surtout pour les enfants qui se déplacent à pied. Gabriele Gottardi, policier à Ascona (TI), parle même d'un «chaos» et d'un «véritable problème en termes de circulation». Au Tessin, quelque 22% des enfants se font amener à l'école par leurs parents. Daniel Givel, syndic de Corcelles-près-Payerne (VD), confirme les observations faites ailleurs: «Les voitures qui avançaient et reculaient devant une école comptant 300 élèves avaient de quoi faire froid dans le dos.»

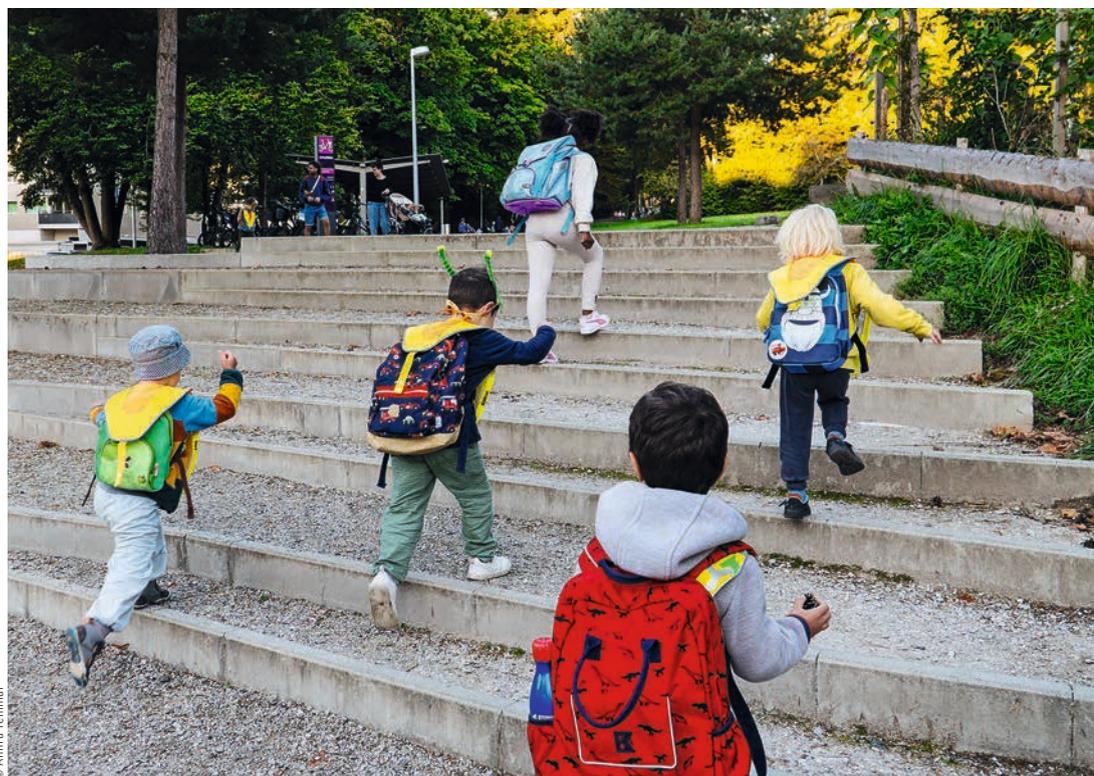
Schliern, Ascona et Corcelles-près-Payerne ont pour point commun d'avoir développé des rues scolaires pour lutter contre ce problème. Ce concept consiste à fermer temporairement à la circulation motorisée les rues autour d'une école. La sécurité est ainsi garantie et un plus grand nombre d'enfants se rend à l'école à pied ou à vélo.

À pied, sans se presser

Bien entendu, le chemin de l'école ne commence pas aux abords du préau, mais directement devant la porte du foyer familial. Or, dans un monde où voitures XXL et 50 km/h généralisé font la loi, les enfants semblent ne pas avoir leur place. La Journée internationale à pied à l'école rappelle leur présence dans l'espace public. Depuis plus de 20 ans,

de danse et clowns. L'escargot, mascotte de l'édition 2025, a servi de modèle pour des costumes, des dessins à la craie, des jeux éducatifs et des bricolages. Les enfants ont eu l'occasion de découvrir que le chemin de l'école, parcouru à pied, n'était jamais du temps perdu. Mais aussi qu'il faut toujours

Lors de la Journée internationale à pied à l'école, l'ambiance était à la fête sur le chemin de l'école.



© Amira Tenmar

Une classe pour toutes et tous



Prendre les transports publics aux heures de pointe, c'est être témoin d'une absurdité qui se répète jour après jour: le wagon de deuxième classe est plein à craquer tandis qu'en première, il y a pléthore de sièges libres. Pourquoi tolérons-nous une telle situation?

Texte et photos: Gian Lusti

L'article 81a de la Constitution fédérale énonce que la Confédération et les cantons veillent à ce que soit proposée une offre suffisante de transports publics. La Constitution ne dit pas, en revanche, qu'un certain groupe de personnes a droit à des wagons plus calmes, à des sièges plus larges et à une place assise garantie quelle que soit l'heure de la journée.

Les wagons de première classe sont une relique d'une conception dépassée des

classes sociales et ne se justifient plus aujourd'hui, que ce soit d'un point de vue économique ou social. Bien au contraire: les derniers chiffres publiés par les CFF montrent que la deuxième classe subventionne cet inefficace gaspillage d'espace dans les trains.

Les transports publics sont un service principalement financé par les impôts et doivent, en tant que tels, être au service de l'ensemble de la population et pas seulement

de celles et ceux qui peuvent s'offrir le «luxe» de voyager en première classe. La séparation actuelle crée injustement une société à deux vitesses dans les trains; elle contredit l'esprit de solidarité et d'efficacité de l'affectation des ressources publiques. ■

Gian Lusti est directeur de la jeuneATE.

La jeuneATE demande l'abolition de ce système!

La JeuneATE a lancé une pétition qui demande au Parlement de créer sans attendre une base légale pour abolir l'existence des différentes classes dans les transports publics en Suisse.

**Nous voulons des transports publics de première classe pour toutes et tous!
Pour la justice sociale, l'efficacité et la protection du climat: signez notre pétition!**

Des TP avec:

Davantage de capacités: développement immédiat des capacités sans acheter de nouveau matériel roulant, simplement en supprimant les classes.

Justice sociale: nous avons toutes et tous droit à des TP de qualité et abordables. Plus d'argent ne signifie pas plus de confort.

Protection du climat plutôt que gaspillage: des TP confortables et équitables, donc attractifs, sont importants pour inciter le public à abandonner la voiture au profit des TP et lutter contre la crise climatique.

Plus d'information sur notre compte Instagram (accessible en scannant le code QR) ou sur notre site web: jeune-ate.ch



Le vélo électrique pour promouvoir l'intermodalité

À pied, à vélo, en transports publics ou en voiture, chacun et chacune se déplace selon ses besoins. Nos rues sont le reflet de cette multiplicité, découpées entre route, trottoir, voie cyclable ou piste de bus. Trop souvent, cependant, la route occupe la majorité de l'espace, et les voitures qui l'empruntent finissent par créer des embouteillages.

Le meilleur moyen de remédier à un trafic congestionné est d'offrir des alternatives à la voiture. En ville, celle-ci s'avère peu efficace, occupant beaucoup de place en déplaçant peu de personnes. S'il existe des aménagements cyclables sûrs et de qualité, certaines automobilistes deviendront cyclistes. Si une liaison de transports publics fréquente et rapide voit le jour, d'autres délaisseront la voiture en faveur du bus ou du train.

Combiner les moyens de transport

Lorsque plusieurs moyens de transports permettent de se rendre d'un point A à un point B, on parle de multimodalité. Voilà une première étape importante pour offrir des alternatives à la voiture. Mieux encore: lorsque ces moyens de transports peuvent se combiner – prendre la voiture jusqu'à la gare, pédaler jusqu'à l'arrêt de bus ou profiter d'un vélo en libre-service en sortant du train –, on parle alors d'intermodalité.

Dans les zones rurales, les bus sont moins fréquents qu'en ville, et leur horaire parfois mal synchronisé avec les trains. La situation a de quoi décourager celles et ceux qui voudraient se déplacer autrement qu'en voiture. C'est du moins le constat de Timothée Duran, fondateur de la startup neuchâteloise Torks. Son concept: un vélo électrique sur abonnement.

«Pour les personnes qui se déplacent en train, plus de la moitié du temps de trajet consiste à se rendre à la gare depuis son domicile, à attendre le train, puis à rejoindre la destination depuis la gare», explique-t-il. C'est à ce problème du «premier kilomètre» que Torks veut répondre. «Le vélo électrique présente beaucoup d'avantages: il ne dépend pas d'horaires de transports publics, il facilite les déplacements longs et avec du dénivelé, et il permet dans bien des cas d'arriver à la gare plus vite qu'en voiture.»

Transition de la mobilité Lorsque les alternatives existent, la volonté de réduire l'usage de la voiture progresse, y compris en zone rurale. En proposant des vélos électriques par abonnement, la startup neuchâteloise Torks contribue directement au changement d'habitudes.

Par Philippe Rouiller



Avec ses vélos électriques sur abonnement, l'entreprise Torks espère donner aux pendulaires un moyen efficace et durable de se rendre à la gare, notamment dans les régions rurales.

Tester, puis adopter

En proposant une formule sur abonnement, Torks invite à tester le vélo électrique sans trop investir dans un premier temps. À partir de 79 francs par mois, les abonné-es profitent d'un vélo électrique complètement équipé ainsi que d'une assurance. Le prix comprend également l'entretien du vélo.

Disponible depuis juillet 2025, le service rencontre un franc succès. «Les personnes qui essaient sont convaincues», confirme Timothée Duran. «Nous avons par exemple un client qui souhaitait se donner un mois pour tester le vélo. Cela fait plus de trois mois qu'il est abonné et il ne compte pas résilier.»

Pouvoir tester une alternative à la voiture contribue concrètement au changement

d'habitudes. C'est dans cette optique que plusieurs communes ont organisé cette année le défi «Un mois sans voiture». À la Chaux-de-Fonds, les participantes et participants pouvaient d'ailleurs bénéficier d'un abonnement à Torks, lequel a été grandement apprécié. Santé, fluidité du trafic et respect de l'environnement: le vélo électrique est une pièce centrale du puzzle de notre mobilité. ■

Philippe Rouiller travaille dans l'équipe de communication de l'ATE. Il a grandi dans le Jura et se réjouit de voir que des solutions de mobilité sans voiture voient le jour en zone rurale.

Plus d'informations: www.torks.ch/fr

Retour en grâce pour le train autrichien

Europe en train Les voyages en train sont en plein essor en Autriche, grâce à de gros investissements dans les infrastructures, à un forfait annuel abordable et à de nombreuses liaisons ferroviaires de nuit. Cependant, le trafic transfrontalier souffre parfois de quelques accroc. Par Bernhard Hachleitner

«**S**ince then I'm travelling through this country / Using still the Bundesbahn», chantait le cabaretier viennois Helmut Qualtinger dans «Bundesbahn-Blues», voilà une septantaine d'années. Cette chanson populaire racontait comment le chemin de fer traversait toute l'Autriche jusqu'aux plus petits hameaux. Mais pour beaucoup de gens, le «Bundesbahn-Blues» évoquait plutôt la mélancolie à l'idée de prendre le train.

On associait alors ce moyen de transport à la lourdeur, à la vétusté du matériel roulant, à la longueur des trajets. Autrement dit, il incarnait un gouffre à déficit dépassé par la voiture. Tout cela a radicalement changé ces vingt dernières années. L'Autriche reste très

La situation est moins rose pour les lignes secondaires. Si le trafic cadencé favorise le plus souvent l'interconnexion, certains Länder comme la Basse-Autriche ont désaffecté une partie de leur réseau secondaire. La faute au système de financement mixte, qui confie aux Länder la tâche de subventionner la mobilité régionale. La sensibilisation et l'engagement politique en faveur des transports publics peuvent y être bien plus faibles que dans le Vorarlberg ou à Vienne, par exemple.

Revenons au trafic longue distance: depuis la Suisse, le premier nœud ferroviaire est Feldkirch, dans le Vorarlberg, justement. L'itinéraire, bien aménagé sur presque tous les tronçons, traverse ensuite l'Autriche

L'épanouissement du transport ferroviaire en Autriche résulte d'investissements considérables dans des infrastructures.

portée sur l'automobile, certes, mais le train y est en plein essor. Le pays est champion du rail au sein de l'Union européenne et, sur le continent, il n'y en a qu'un autre où l'on parcourt davantage de kilomètres en chemin de fer. Pas très difficile de deviner lequel...

De gros investissements

L'épanouissement du transport ferroviaire en Autriche résulte d'investissements considérables dans des infrastructures. Ceux-ci ont atteint 352 euros par habitant-e en 2024. Seuls la Suisse (avec 480 euros) et le Luxembourg (587 euros) y ont consacré davantage de moyens. L'Allemagne, qui n'a investi que 198 euros par habitant-e, a tout de même fait mieux qu'en 2023. La France arrive en avant-dernière place avec 65 euros. La durée des trajets en Autriche a fortement diminué et l'offre ferroviaire s'est étoffée, en tout cas sur les lignes principales.

jusqu'à Vienne en un peu plus de six heures. Les chemins de fer autrichiens (ÖBB) utilisent le Railjet, un train tiré par une locomotive Siemens qui peut atteindre 230 km/h. Le déploiement des nouvelles rames vient de commencer. Leur grand avantage est d'assurer un accès sans obstacle.

Le tronçon qui passe par le Deutsche Eck (Kufstein-Rosenheim-Salzburg) provoque un ralentissement. La Deutsche Bahn prévoit d'y réaliser des travaux dans les prochaines années. À Salzburg, le train retourne en Autriche pour aboutir à la gare centrale de Vienne en deux heures et demie à peine. La capitale dispose depuis 2012 d'une gare de passage pour le trafic longue distance. Jusqu'alors, elle avait un terminus datant de la monarchie (en matière d'infrastructure des transports plutôt que d'architecture). Les voyageuses et voyageurs sur rail venant de l'ouest peuvent désormais se rendre directe-

ment à Budapest, à Prague ou dans le sud, par exemple en Italie. Le transbordement est possible, alors qu'il fallait auparavant changer de gare.

De Vienne à la mer, jour et nuit

Sous l'ère monarchique, la ligne de chemin de fer méridionale reliait Vienne aux régions autrichiennes de l'Adriatique, dont la ville principale était Trieste. Cette liaison ferroviaire, longtemps négligée, renaîtra avec l'horaire d'hiver 2025/2026. Le trajet durera 6 heures et 38 minutes depuis Vienne. La durée du parcours vers le sud diminuera considérablement grâce au tunnel de Koralalm, entre la Styrie et la Carinthie. Et l'on devrait gagner une trentaine de minutes supplémentaires dès 2030, après la mise en service du tunnel de base du Semmering. Certain-es pourraient le regretter, puisque que cela signifiera la fin du passage sur le tracé historique du Semmering. Ouverte en 1854 et figurant au patrimoine mondial de l'UNESCO, jalonnée de viaducs impressionnants, cette ligne ferroviaire de montagne à voie normale est la plus ancienne en Europe.

Au Tyrol se trouve le plus grand chantier du moment: le tunnel de base du Brenner, long de 56 kilomètres, dont la fin du percement de la galerie d'exploration a été célébrée en septembre dernier. Cette liaison nord-sud devrait faciliter surtout le transport des marchandises par le rail dès 2032. On peut



© ÖBB/Harald Eisenberger



L'Autriche a fait des trains de nuit sa spécialité: 16 destinations sont accessibles depuis Vienne.

Valable une année, le «Klimaticket» donne accès au train ainsi qu'à tous les transports publics du pays. Ce forfait représente une bonne affaire, même si son prix s'envolera à 1400 euros en 2026.

toutefois craindre quelques limitations, car l'Italie et en particulier la Bavière accusent du retard dans l'extension des tronçons de raccordement.

Mais revenons au transport de personnes. On peut aussi plus facilement aller de Vienne à Venise en journée et en train. Celui-ci quitte quotidiennement la capitale autrichienne à 21h39 pour atteindre Venezia Santa Lucia à 8h34. Les liaisons de nuit sont devenues une spécialité autrichienne: quand la Deutsche Bahn y a renoncé en décembre

quence de mesures d'économie, car la France biffe les subventions accordées à la SNCF, qui collabore avec les ÖBB pour cette liaison. La vente de billets ne suffit apparemment pas à couvrir les coûts de ces trains nocturnes. Une évolution qui laisse perplexe, quand on songe que les transports aériens bénéficient d'énormes avantages fiscaux, alors que le rail a de nombreux atouts écologiques. Le confort et l'élégance des nouvelles voitures des trains de nuit ÖBB n'ont en outre rien à envier aux avions: chic et bien conçues, elles

dans le trafic longue distance, un «transfert tardif depuis un pays voisin» est souvent invoqué pour justifier un retard. En omettant avec élégance, la plupart du temps, de préciser de quel pays il s'agit.

Voyager en train en Autriche est assez bon marché, en comparaison avec la Suisse. Aller de Feldkirch à Vienne – ce qui revient à traverser tout le pays – coûte 88,80 euros au tarif normal. On peut obtenir un billet «Sparschiene» (tarif réduit) dès 34,90 euros, en réservant tôt et en choisissant un train en particulier. Beaucoup d'Autrichien-nes acquièrent pour 71 euros par an la «Vorteilscard», qui permet d'acheter des billets normaux à moitié prix. Quant au «Klimaticket» valable une année, il donne accès au train ainsi qu'à tous les transports publics du pays. Ce forfait représente une bonne affaire, même si son prix s'envolera à 1400 euros en 2026. Pas de quoi donner le blues, malgré tout! ■

Quand la Deutsche Bahn a renoncé aux liaisons de nuit en 2016, les ÖBB ont saisi l'occasion de développer en grand leur offre internationale.

2016, les ÖBB ont saisi l'occasion de développer en grand leur offre internationale. Ils ont créé la marque «Nightjet» et fait de Vienne la capitale européenne des trains de nuit, avec seize destinations. Le retour de Vienne vers la Suisse est également possible en voiture-couche, avec arrivée à Zurich à 8h20.

Bon rapport qualité-prix

Le changement d'horaire de décembre 2025 verra, hélas, disparaître une liaison très prestigieuse: celle qui relie Vienne et Paris trois fois par semaine. Cette décision est la consé-

quent incitent vraiment à emprunter ce mode de transport. Elles remplacent petit à petit l'ancien matériel roulant, depuis 2024.

Outre la couverture des coûts, la ligne vers Paris posait un autre problème: des retards fréquents sur le tronçon qui passe par l'Allemagne. Ils n'affectent pas seulement les trajets de nuit. La ponctualité des chemins de fer autrichiens ne rivalise pas avec celle des lignes helvétiques, qui affichaient presque 94% d'arrivées à l'heure en 2024. Dans le trafic local autrichien, le système atteint parfois ses limites dans les agglomérations. Et

Bernhard Hachleitner est rédacteur en chef du magazine du VCÖ, association autrichienne cousine de l'ATE.

Recharge électrique: un droit à portée de main

eco auto.info Si le Parlement parvient à imposer sa volonté, les propriétaires ne pourront plus s'opposer sans autres à l'installation de bornes de recharge dans les immeubles. D'ici là, il va peut-être falloir patienter un peu.

Par Andreas Käsermann



L'achat d'une voiture électrique dépend de l'infrastructure de recharge à disposition à domicile.

Qui possède une voiture électrique doit pouvoir la recharger. Nombre de locataires se voient pourtant refuser l'installation d'une borne de recharge sur leur propre place de parc, parfois avec des arguments fallacieux ou par principe. On observe également ce refus dans les propriétés par étage. Pour l'instant du moins.

L'achat d'une voiture électrique dépend de l'infrastructure à disposition. Ce choix contribue de façon notable à la transition énergétique et à la décarbonisation des transports. Au Conseil national, Jürg Grossen, président du PVL et auteur d'une motion sur le droit à recharger son véhicule, a rappelé que sans bornes de recharge, cette incitation n'existe pas. «Sans l'infrastructure nécessaire, les automobilistes choisissent un véhicule équipé d'un moteur à combustion. De tous les pays européens, la Suisse offre les pires conditions pour l'électrification de la voiture.»

En comparaison internationale, notre pays est à la traîne en ce qui concerne les bornes de recharge à domicile. Dans plusieurs pays européens, les prescriptions légales vont plus loin. Depuis 2020, s'équiper d'une borne de recharge est un droit en Allemagne. La directive européenne sur les bâtiments impose également la mise en place d'installations pré-équipées pour les infrastructures de recharge dans les nouveaux bâtiments et lors de rénovations importantes. Les grands bâtiments existants seront également soumis à des obligations de mise en conformité.

Dans notre pays, rien de tout cela pour l'instant. Mais la politique entre en action et le soutien est large, jusque dans le camp bourgeois: à l'avenir, les propriétaires devront en principe autoriser l'installation d'une borne de recharge. Ils pourront toutefois refuser la demande en motivant leur décision, par exemple en cas de problèmes

techniques, d'obstacles architecturaux ou de coûts disproportionnés. La loi ne devrait donc pas établir de droit général à une borne de recharge ni d'obligation. En revanche, elle établira un droit à la mise en œuvre en cas d'intérêt justifié.

Coup de pouce à l'électrification

Swiss eMobility estime qu'environ 80% des recharges ont lieu à domicile ou sur le lieu de travail. Ce chiffre atteste d'un besoin. Recharger son véhicule le week-end, pendant la journée, est par ailleurs judicieux puisque le réseau est peu sollicité alors que la production d'électricité solaire est élevée. En plus de soulager le réseau, cela permet d'exploiter pleinement les avantages de l'électromobilité. «Nous serions vraiment bêtes de ne pas utiliser ce potentiel», dit Jürg Grossen.

Il ne fait aucun doute que l'infrastructure de recharge privée sera un argument supplémentaire pour le passage aux populations électriques. L'Office fédéral de l'énergie a recensé plus de 19 000 bornes de recharge publiques en août 2025. Le réseau est donc bien développé et croît encore, constate Luca Maillard, chef du projet eco-auto à l'ATE: «Il existe de nombreuses places où stationner et recharger sa voiture pendant la nuit. Mais quand on dispose d'une place privée, il devrait être possible d'y recharger son véhicule.»

L'étape franchie par le Parlement est un tournant. Il faudra toutefois attendre 2027, au mieux, pour que le droit à recharger son véhicule soit officialisé. Mais un effet anticipé est possible: les propriétaires savent ce qui les attend. Les convaincre d'installer une borne de recharge devrait être plus facile. ■

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

SALUT TOI!



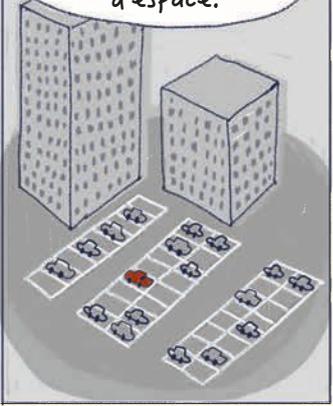
Les routes, les voies ferrées, les pistes cyclables, tout cela prend de la place !

En Suisse, ce sont les routes qui en prennent le plus.

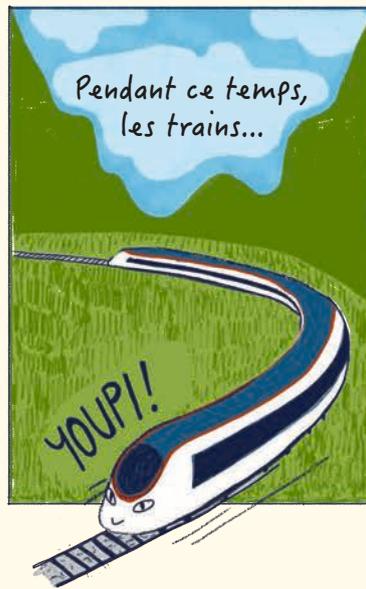
Neuf fois plus que les voies ferrées et les gares!



Les parkings occupent également beaucoup d'espace.



Source: OFS



CONCOURS

Et toi, que ferais-tu de cet espace?



Nous tirons au sort une entrée familiale pour le World Nature Forum à Naters. Envoie-moi ta réponse via notre site web: www.ate.ch/atejunior. La date limite de participation est le 30 novembre 2025.

Michael a remporté le dernier concours.

MINI SUDOKU

Complète les carrés de manière à ce que chaque symbole n'apparaisse qu'une seule fois dans chaque ligne et dans chaque bloc de quatre.

Vers une Suisse climatiquement neutre – bilan intermédiaire



Le 12 décembre 2015, 194 États et l'Union européenne ont adopté l'Accord de Paris sur le climat et ont ainsi décidé de limiter le réchauffement climatique mondial. Pour atteindre cet objectif, le Conseil fédéral a décidé en 2019 de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse à zéro d'ici 2050. Si de nombreux secteurs font des progrès importants, les transports sont encore à la traîne. Nous faisons le point sur l'état d'avancement du processus politique, jetons un œil vers l'UE et expliquons pourquoi le pessimisme n'aide en rien.

A PAS
(ÈTE) B

The
down
thi

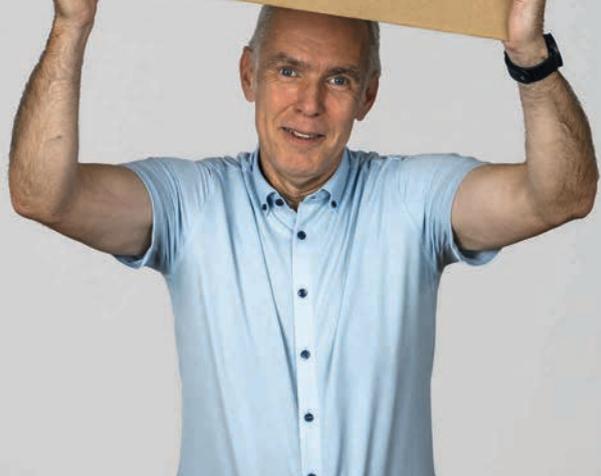


CLIMATE IS
Y. WHY AREN'T WE

EDUC
TELLS ME WE
TO PROTE



Les fossiles ont leur place dans les musées, pas dans les réservoirs!



Pour ce dossier, des collaboratrices et collaborateurs de l'ATE ont rédigé leurs souhaits personnels pour l'avenir. Vous pouvez y contribuer en faisant grandir notre mouvement: utilisez la carte postale sur la couverture du magazine pour envoyer un souhait à vos proches.

«Cela ne va pas assez vite»

L'association faîtière Transport & Environnement s'engage pour une mobilité durable en Europe. Entretien avec son directeur, William Todts, sur les effets de l'Accord de Paris, les défis du transport aérien et les bons exemples à suivre. Propos recueillis par Nelly Jaggi

William Todts, quel bilan tirez-vous dix ans après l'Accord de Paris?

L'Accord de Paris et le scandale du diesel, qui remontent tous deux à dix ans, ont tout changé, en Europe, mais aussi au-delà. Avant l'Accord de Paris, la Commission européenne parlait de réduire les émissions de 60%. Aujourd'hui, un système de transport sans énergies fossiles d'ici 2025 – à l'exception du trafic aérien – est réaliste. Les progrès que nous avons réalisés sont incroyables, notamment dans l'électrification des voitures. En 2015, personne n'y aurait cru. Mais cela ne va pas assez vite.

Le «Green Deal» européen est l'un des dossiers les plus importants et ambitieux de ces dernières années. Où en est sa mise en œuvre?

D'après les estimations de la Commission européenne, nous sommes sur la bonne voie pour atteindre la réduction de 55% des émissions d'ici 2030. C'est évidemment un défi, et le principal responsable est le secteur des transports. Dans ce domaine, les émissions ont augmenté au cours des trente dernières années; elles ne commencent à baisser que très légèrement depuis peu.



William Todts dirige Transport & Environnement.

Quelle est la mesure la plus importante pour le secteur des transports?

L'interdiction des moteurs thermiques à partir de 2035 est essentielle. Ce point a suscité beaucoup de débats. Mais si l'on met de côté la politique et qu'on regarde la question sous l'angle du climat, c'est le strict minimum. En Europe, 20 à 30% des voitures neuves vendues sont électriques. La Chine est à 50%. Bien sûr, les mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce sont aussi cruciales. Mais comme nous avons 250 millions de voitures sur nos routes et que nous en vendons 15 millions par an, c'est là qu'il faut agir en priorité.

Que faudrait-il de plus?

Des millions de vieilles voitures sur nos routes. Il est presque impossible d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 si ces véhicules continuent de rouler encore 15 ou 20 ans. La solution la plus simple serait de les mettre au rebut et de les recycler. L'Europe a également besoin d'un bon réseau ferroviaire international, pour qu'on puisse voyager à travers le continent sans avion ni voiture.

Dans quel domaine faut-il encore faire les plus grands progrès?

Dans le transport aérien, et là, il n'y a pas de solution simple. Les biocarburants peuvent faire partie de la réponse, mais ils posent aussi problème. La meilleure piste à mes yeux concerne les traînées de condensation: elles sont responsables

de 50% de l'impact climatique de l'aviation. Si nous volons plus bas, ce problème disparaît. Les autres 50% – le CO₂ – sont beaucoup plus difficiles à résoudre.

Quelles villes ou quels pays font de bons progrès en Europe?

Anne Hidalgo a fait un travail remarquable comme maire de Paris. Elle a redonné de la place aux piétonnes, rendu possible la baignade dans la Seine, et la pratique du vélo à Paris a littéralement explosé.

Dans quel pays voyez-vous le plus grand besoin d'agir?

L'Italie a encore beaucoup de travail devant elle. Là-bas, seulement 5% des voitures vendues sont électriques. Le pays agrandit ses aéroports et construit des ponts coûteux et inutiles vers la Sicile.

Quel rôle la Suisse joue-t-elle dans la politique européenne du climat et des transports?

Au cœur du continent, la Suisse a un grand pouvoir d'influence. Presque chaque Européen-ne y passe un jour ou l'autre. Elle peut empêcher les voitures et camions polluants de traverser le pays, ce qui profiterait aussi à la population. Le Danemark a introduit des «zones environnementales» dans lesquelles on ne peut se rendre qu'à vélo, à pied ou en voiture électrique. Pourquoi ne pas en faire de même en Suisse? ■

Depuis toujours, la politique climatique de la Suisse avance lentement. Au lieu d'une taxe CO₂ sur l'essence et le diesel, le Conseil fédéral veut maintenant introduire un système d'échange de quotas d'émissions qui pourrait un jour remplacer aussi la taxe prélevée sur le mazout et le gaz fossile.

Avec ce système, un certificat est émis pour chaque tonne de CO₂. Les entreprises doivent présenter autant de certificats qu'elles émettent de CO₂. Celles qui réduisent leurs émissions peuvent vendre les certificats excédentaires à celles dont les émissions sont plus élevées que prévu. Le prix résulte de l'offre et de la demande. Utilisé de manière judicieuse, ce système peut être efficace. Le hic, c'est que le Conseil fédéral souhaite plafonner le prix des certificats de CO₂, ce qui conduit à une application très incohérente de l'instrument. Le projet est actuellement en consultation.

L'ATE ne s'oppose pas catégoriquement aux certificats d'émissions, mais critique le manque d'ambitions du Conseil fédéral. Pour Martin Winder, directeur du secteur Politique des transports et campagnes, il sera pratiquement impossible d'atteindre l'objectif zéro net. «Pourquoi les combustibles comme le mazout et le gaz fossile seraient-ils imposés à hauteur de 120 francs par tonne de CO₂ tandis que le trafic ne participerait qu'à hauteur de 20 francs par tonne au maximum?» La taxe serait d'environ 32 centimes par litre de mazout, contre 5 centimes environ par litre d'essence.

Le pouvoir du lobby pétrolier

Au début des années 2000, l'Union pétrolière d'alors (aujourd'hui Avenenergy), l'Union suisse des arts et métiers, la Fé-

Ambition zéro nette

La Suisse s'est engagée à diviser par deux ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 au plus tard. Le bilan intermédiaire est consternant, les perspectives bien sombres.

Par Andreas Käsermann

dération routière routesuisse et economiesuisse ont lancé le «centime climatique» pour empêcher l'introduction d'une véritable taxe CO₂ sur les carburants.

Pendant des années, le camp bourgeois a ainsi étouffé la discussion. Et même lorsque le centime climatique a disparu en 2012, les lobbies pétrolier, automobile et économique ont su empêcher l'introduction d'une taxe incitative.

Avec l'adoption par le Parlement d'une loi sur le CO₂ marquée par les compromis, une percée semblait à portée de main en 2021. Mais le projet a échoué aux urnes en raison, une fois encore, de la résistance du lobby pétrolier et de ses alliés au Palais fédéral.

Bientôt lanterne rouge?

En comparaison européenne, la politique climatique suisse semble peu cohérente. L'UE s'est fixé des objectifs contraignants dans son paquet «Ajustement à l'objectif 55»: d'ici à 2030, ses émissions doivent diminuer d'au moins 55% par rapport à 1990. Un négoce de quotas d'émission d'envergure et des règles claires pour des secteurs tels que les

transports et le bâtiment en sont les éléments centraux.

La Suisse s'est dotée d'objectifs de réduction similaires, certes, mais la mise en œuvre se fait attendre. Il manque surtout une taxe sur les carburants, alors que les transports sont responsables d'environ un tiers de nos émissions. «La Suisse devrait enfin étendre la taxe CO₂ aux carburants», commente Martin Winder. La division par deux des émissions d'ici à 2030 est une question de crédibilité. «Un système de quotas d'émission pour la mobilité peut être efficace pour réaliser les objectifs climatiques, à condition de ne pas plafonner les prix.»

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

L'objectif zéro net de la Suisse

À partir de 2050, la Suisse ne pourra plus émettre que la quantité de gaz à effet de serre pouvant être éliminée de l'atmosphère. L'objectif est de limiter le réchauffement climatique en dessous de 2 °C, si possible à 1,5 °C, conformément à l'accord de Paris.

L'objectif de zéro émission nette ne signifie pas qu'il ne doit plus y avoir aucune émission. Celles, inévitables, provenant par exemple de l'agriculture ou de l'industrie, doivent être compensées par des mesures telles que le reboisement, le stockage du CO₂ ou des investissements dans des projets climatiques.



Représenter un futur désirable

Les images et les récits qui évoquent l'avenir impactent notre état d'esprit et nos actions. Certaines représentations nous inquiètent ou nous pétrifient, d'autres nous donnent envie d'agir. Selon Oriane Sarrasin, chercheuse en psychologie sociale, les plus efficaces sont celles qui cultivent l'espoir et mettent en lumière des solutions. Par Camille Marion

À quoi ressembleront les transports dans 30 ans? En tapant «mobilité d'avenir» dans un moteur de recherche d'images, le résultat se compose principalement de voitures autonomes voire volantes, d'immeubles de verre et de parkings connectés. Dans ce décor aseptisé, il n'y a que peu de place pour la nature, et encore moins pour l'être humain. Pourtant, lorsque l'ATE utilise le concept de «mobilité d'avenir», elle fait plutôt référence à une priorisation des transports publics, du vélo et de la marche. Représenter le futur n'est pas qu'un exercice

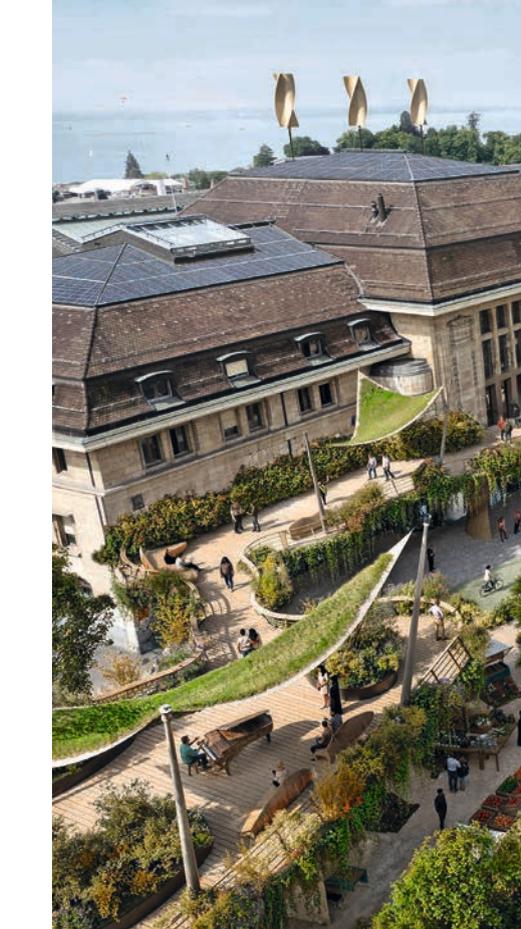
d'imagination: cela relève d'un enjeu de société.

«Il sera une fois...»

Les histoires que nous racontons ne se contentent pas de décrire la réalité: elles l'organisent, la hiérarchisent en désignant ce qui compte. «Au cinéma, dans les médias ou dans nos conversations quotidiennes, nous accumulons des représentations qui façonnent notre interprétation du monde et tissent un imaginaire collectif», explique Oriane Sarrasin, enseignante et chercheuse en psychologie sociale à l'Université de Lausanne.

Dans les films, les livres ou les séries qui se déroulent dans le futur, le scénario est rarement alléchant. Des mégapoles polluées, des terres dévastées, une survie conditionnée par la violence, des personnages isolés ou robotisés: la culture populaire regorge de visions sombres de ce qui nous attend.

Dans la réalité aussi, l'actualité peine à nous remonter le moral. Les conséquences du réchauffement climatique nous rappellent au quotidien que la situation est plus préoccupante que jamais. À ces enjeux répondent deux scénarios opposés mais dominants: le «technosolutionnisme» et le récit apocalyptique. Le premier rassure en s'appuyant sur la capacité d'innovation de l'être humain. Le



La place de la gare de Lausanne en 2045?

second paralyse en dépeignant un monde condamné à s'effondrer. Les deux ont cependant pour point commun de nous encourager à fuir la responsabilité collective. Surtout, ils démobilisent. Entre ces deux extrêmes, un autre imaginaire doit émerger: celui d'un futur construit collectivement, fondé sur la sobriété et la coopération.

Montrer des solutions

«Pour que l'être humain passe à l'action, par exemple dans le cadre de la crise climatique, il doit avoir le sentiment que ce qu'il fait a un impact», explique Oriane Sarrasin. Elle travaille sur les facteurs qui nous conduisent à penser ou à agir de manière durable. «Plus que de récits sur l'avenir, nous avons besoin de récits qui présentent des solutions», nuance la chercheuse.

C'est justement l'objectif du projet «Espace de vie 2045» lancé l'an passé par l'ATE. Douze images réalistes et utopiques ont été créées pour montrer à quoi pourraient ressembler Berne, Lausanne, Genève, Bâle, Coire ou Lucerne dans vingt ans. Pour Lausanne, c'est la place de la gare qui a été choisie comme destination de ce voyage dans le temps. Aujourd'hui, un tapis d'asphalte occupe la majorité de la place qui s'ouvre devant le grand bâtiment de la gare. Des voitures et des bus patientent au feu rouge, les pié-





© Reinventing Society & Wire Collective (CC BY-NC-SA 4.0)

ton-nes se contentent du trottoir. Sur la nouvelle image, la verdure prédomine; elle définit les espaces, crée un ombrage. La route s'est transformée en voies pour les bus et les vélos alors que, partout autour, la marche est reine. Le résultat matérialise la vision ainsi que l'engagement de l'ATE. Surtout, il doit permettre de se projeter dans un futur concret et, si possible, enviable.

On aime ce qu'on connaît

Oriane Sarrasin connaît le projet «Espaces de vie 2045», car elle copréside également la section vaudoise de l'ATE. Mais elle n'a pas participé au processus et peut donc analyser le résultat avec son regard de psychologue. Elle estime que ces images nous impactent parce qu'elles montrent des endroits existants, loin des représentations de villes futuristes imaginaires. «Lorsque je regarde l'image de la gare à Lausanne en 2045, je compare forcément cette représentation avec la place telle que je la connais actuellement», commente la chercheuse. En mettant en parallèle l'endroit actuel et sa projection, les images proposent un kaléidoscope de solutions qui forment un futur rendu possible à nos yeux.

La recherche en psychologie a montré que nous avons tendance à préférer ce que nous avons déjà vu, entendu ou rencontré auparavant. «Ce biais cognitif ap-

pelé l'effet de simple exposition est beaucoup utilisé dans la publicité», explique Oriane Sarrasin. «Plus nous voyons une image, plus elle nous semble normale et acceptable».

Multiplier les récits positifs ainsi que les images de villes apaisées, de mobilités douces, d'espaces partagés contribue à enraciner l'idée que ce futur est non seulement possible, mais souhaitable.

Le choix des mots et des images

Les récits positifs sont porteurs, car ils mettent en évidence ce que nous avons à gagner d'un changement de paradigme. Dans ce narratif, le choix des mots fait toute la différence. Parler de sobriété convoque souvent un imaginaire négatif, qui rime avec privation, perte de confort, de plaisir, voire de liberté. En regardant les images de la Suisse de 2045, on peut par exemple considérer qu'on y a réduit la place de la voiture. Or, le cerveau n'aime pas perdre. À ce narratif négatif, il répondra spontanément par l'opposition. Pourtant, la même histoire peut être racontée d'un autre point de vue, en mettant en évidence les bienfaits d'un changement – ce qu'il y a à gagner –, en particulier à l'échelle d'une communauté.

Oriane Sarrasin utilise l'exemple du débat actuel sur le 30 km/h pour

l'illustrer. Également militante et élue au Grand Conseil vaudois, elle constate une dichotomie entre les positions défendues par certains groupes politiques opposés au 30 km/h et le discours de leurs élu-es qui approuvent la réduction de la vitesse dans leur commune. Ces personnes sont convaincues des bénéfices, car elles ont-elles-mêmes expérimenté l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie qui en découle. D'une part, cela montre que la connaissance du terrain et l'expérimentation peuvent faire vaciller des postures idéologiques. D'autre part, cela plaide pour la mise en lumière des bienfaits concrets de mesures perçues de prime abord comme contraignantes.

Montrer des solutions, des réussites locales et des initiatives inspirantes, mettre l'accent sur les conséquences positives et l'impact réel sur le bien-être des personnes: ainsi se dessinent les pistes d'un nouveau récit. «Pour mobiliser, il faut donner envie», résume Oriane Sarrasin. ■





Ensemble pour une aviation responsable

Comment faire face au puissant lobby aérien? En réunissant nos forces. Secrétaire de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable depuis sa création, Yves Chatton vient de passer la main. Il revient sur 10 ans d'engagement collectif pour un ciel plus bleu. Par Yves Chatton

Lorsque j'ai commencé à travailler pour l'ATE, quelques mois après l'Accord de Paris sur le climat, l'une de mes premières missions a été de créer une coalition d'associations qui s'engagent pour une réduction de l'impact climatique et sonore du trafic aérien. Cette tâche était très motivante, mais aussi un peu intimidante: je savais que voler pollue, mais je ne maîtrisais encore ni les aspects techniques ni la politique aéronautique. Et, à l'époque, trouver des informations était un véritable casse-tête: débat public quasi inexistant, peu d'articles dans la presse, des données incomplètes, des offices fédéraux peu transparents... Bref, des informations peu accessibles et dispersées.

C'est en échangeant avec d'autres organisations – les futurs membres de la coalition – que les pièces du puzzle ont commencé à s'assembler. Ces premiers échanges m'ont également permis de constater à quel point les associations, souvent actives au niveau local, avaient besoin d'une voix forte au niveau national, là où se décident les grandes orientations de la politique aéronautique.

Ainsi, en septembre 2016, la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable CESAR voyait le jour avec une dizaine d'organisations membres. Aujourd'hui, elle en rassemble près de 30: des grandes associations environnementales, des associations locales, des spécialistes, des personnes engagées, soutenues par deux conseillères nationales qui assurent la co-pré-

sidence, Priska Seiler Graf et Delphine Klopfenstein Broggin.

Grâce à cette force collective, CESAR s'est imposée comme un acteur important dans les débats autour de la politique aéronautique à Berne. Grâce à l'engagement constant de ses membres – dont l'ATE – les questions liées au climat et au bruit des avions ont aussi gagné en visibilité dans la presse et l'espace public.

Le chemin reste toutefois long. Le transport aérien est le secteur le plus polluant de Suisse. Malheureusement, le Conseil fédéral et la majorité parlementaire continuent de miser presque exclusivement sur des promesses technologiques telles que les carburants d'aviation «durables», qui se révèlent au fil des ans être surtout des alibis à l'inaction politique. La scénario est clair: il faudra moins voler pour respecter nos engagements climatiques et pour améliorer la qualité de vie des riveraines et riverains des aéroports. Convaincre le monde politique de cette réalité sera l'un des grands défis de CESAR et de ses membres dans les prochaines années.

Après avoir assuré le secrétariat de la coalition depuis près de 10 ans, l'ATE et moi-même avons décidé de passer le relais. Je resterai fortement impliqué en tant que représentant de l'ATE, mais Samira Amos, de l'agence Politimpuls, qui en assurera désormais le secrétariat général. Un nouveau souffle, qui donnera encore plus d'élan à notre travail collectif!

L'aviation restera un thème central pour l'ATE. Au-delà des chiffres et des débats politiques, il s'agit d'un enjeu vital: préserver notre climat et notre santé. Et c'est en avançant ensemble, avec des coalitions fortes comme CESAR, que nous parviendrons à changer le cours des choses. ■

Yves Chatton est chargé de projets Politique des transports à l'ATE et désormais ancien secrétaire général de CESAR.

En mars 2019, remise de la pétition «Pour des nuits sans bruit d'avions!», qui demandait un couvre-feu nocturne et de nouvelles valeurs-limites de bruit.



La nature a la vie dure au Parlement

Les élections fédérales de 2023 ont confirmé un glissement à droite. Depuis, quelle place les questions environnementales occupent-elles à Berne? Bilan intermédiaire de la législation actuelle en trois appréciations personnelles.

BRENDA TUOSTO

Conseillère nationale PS (VD) et membre du comité de l'ATE

La tendance à droite a entraîné un affaiblissement de la loi sur le CO₂ et de la loi sur la protection du climat. Les subventions pour les trains de nuit ont été supprimées, l'ordonnance sur la protection contre le bruit a été affaiblie et les procédures visant à réduire la vitesse de 50 km/h à 30 km/h ont été compliquées. Ce sont des dossiers parmi tant d'autres. Ceux sur la politique de migration ou d'asile se sont durcis, cela fait frémir... En principe, tous les thèmes qui n'ont pas d'objectif économique et ne sont pas directement rentables ont du mal à s'imposer.

En revanche, les résultats des votations populaires ont évolué dans la bonne direction. Je note que les cantons romands votent de plus en plus à gauche. Les principaux défis des deux prochaines années seront la défense du service public, la lutte contre la désinformation et la résistance à la montée de l'extrême droite. L'affaiblissement des médias représente notamment un réel danger pour la démocratie: sans informations fiables, pluralistes et accessibles à tout le monde, le débat public perd tout son sens.

MICHAEL TÖNGI

Conseiller national des Vert-e-s (LU) et membre du comité de l'ATE

Je constate que les solutions qui ne sont pas «achetées» par un investissement économique sont refusées. Dans les domaines techniques, comme les nouveaux systèmes de chauffage ou les installations de production modernes, nous progressons. Mais la bonne volonté du Parlement s'évapore dès qu'il s'agit de voitures plus petites, de transfert modal ou d'un vol en avion de moins. Et nous n'atteignons pas les objectifs qui ont été fixés pour la mobilité.

Sous la coupole, j'ai déposé un postulat qui enjoint au Conseil fédéral de montrer les règles nécessaires pour que la conduite autonome entraîne une réduction du trafic, et aussi une intervention pour augmenter les fonds alloués aux programmes d'agglomération. Sans le refus de l'extension des autoroutes, ces succès n'auraient pas été possibles.

Le Conseil fédéral et le Parlement doivent maintenant présenter un projet qui prend en compte le refus de l'extension

des autoroutes et qui réoriente la politique des transports. En font partie un développement renforcé des TP, l'assurance du financement de l'infrastructure ferroviaire et le soutien accru de la Confédération aux lignes de tram et de métro. Nous allons nous engager pour que le trafic régional de personnes soit suffisamment financé afin que le nombre croissant de voyageuses et voyageurs dispose d'une offre de qualité.

LUC LEUMANN

Coordinateur de la politique fédérale à l'ATE Suisse

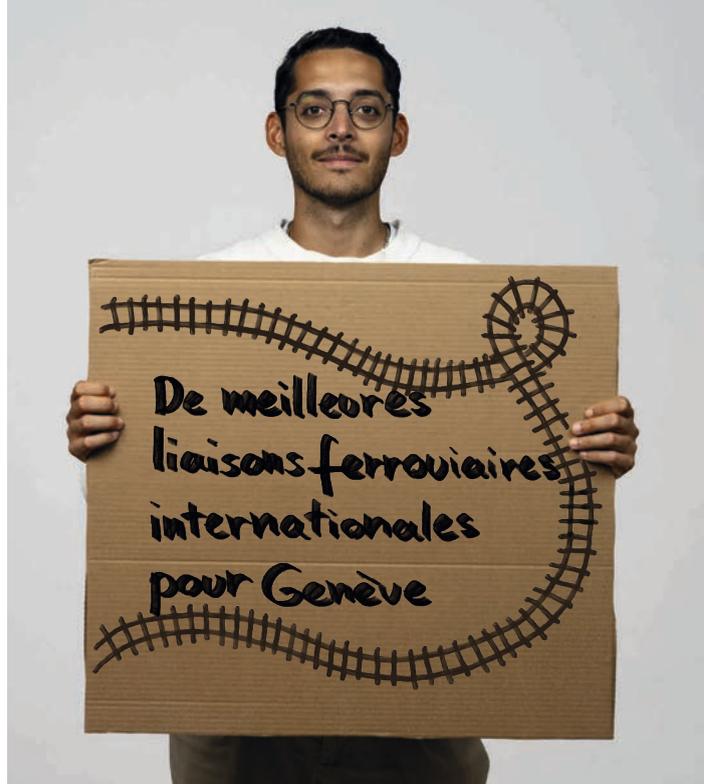
Ces deux dernières années, les élu-es se sont penché-es sur la loi sur le transport de marchandises. En 2026, une prime financière sera prélevée pour tout chargement sur le rail, une idée que l'ATE avait lancée il y a dix ans. En réduisant l'offre de chargement, les CFF menacent toutefois d'anéantir les petites améliorations de la nouvelle loi.

Grâce à notre succès aux urnes de novembre dernier, le camp bourgeois commence à aborder différemment le thème des embouteillages. Il est désormais admis que les tunnels ou le transit à travers la Suisse devraient être soumis à une taxe supplémentaire les jours où les départs en vacances causent des bouchons.

La politique s'est en revanche égarée ces deux dernières années en matière de protection du climat. La nouvelle loi sur le CO₂ ne réalise, au mieux, qu'un quart de la réduction des émissions de la loi refusée en 2021 par le peuple. On est loin des objectifs fixés dans la loi sur le climat qui a été adoptée. Le Conseil fédéral entend supprimer dès 2027 les progrès (minimes) dans le financement de liaisons ferroviaires internationales diurnes et nocturnes ou dans celui de TP routiers sans énergie fossile.

Sur des dossiers comme le 30 km/h ou l'extension des autoroutes, une partie du Centre, du PLR et de l'UDC vote de manière très similaire. Les TP sont bientôt le seul acquis écologique que les conseillères et conseillers aux États du Centre n'attaquent pas de front. Et au PLR, on a cessé de s'engager, à titre individuel, pour de petits progrès en matière de TP ou de trafic aérien. ■

L'Ecorating analyse le comportement de vote des parlementaires: www.ecorating.ch



Cinq approches d'une mobilité plus durable

Par Simon Leisinger

Un banc d'autostop

La mobilité respectueuse de l'environnement ne va pas toujours de soi lorsque les transports publics ne suivent pas. Un concept nommé «Mitfahrbänkli», ou «banc d'autostop», tente d'y remédier de manière très simple: pour vous rendre de A à B, asseyez-vous sur un banc dédié et

Un banc accueillant, un bus électrique sur appel ou de la verdure plutôt que du béton: il y a de nombreuses façons d'atteindre l'objectif du zéro net. Voici cinq initiatives qui contribuent à la transition vers la mobilité durable.

les automobilistes de bonne volonté s'arrêteront pour vous embarquer.

Cette revisite de l'autostop séduit de plus en plus de communes. Le premier réseau étendu de ces bancs a vu le jour il y a trois ans dans le Toggenbourg. Depuis l'année dernière, le canton de Lucerne développe, lui aussi, un tel réseau. Le tout étant informel, il est difficile d'obtenir des chiffres précis. Sabine Camedda, de l'association énergétique toggenburg, a constaté que les temps d'attente étaient courts et que ce service était particulièrement populaire auprès des touristes. Il s'avère vite convaincant et offre de belles rencontres.

mybuxy est-il donc leur concurrent? Non, rétorque son directeur Andreas Kronawitter: «Nous complétons le réseau de transports publics là où il manque de densité. Un trajet mybuxy sur deux démarre ou se termine à une gare.» S'appuyant sur l'exemple de Belp (BE), il ajoute que «si mybuxy propose une offre flexible et avantageuse dans les zones périphériques, les communes peuvent concentrer leurs moyens sur les lignes très fréquentées et y augmenter la cadence.»

Bellinzona, la ville des 15 minutes

Une «ville à courtes distances» est conçue pour que les trajets quotidiens ne

mybuxy, le tram villageois

Dans les villes, des transports publics de qualité permettent de se rendre où l'on veut et quand on veut. Le service de bus sur appel mybuxy poursuit cet objectif dans les zones rurales. On commande ces bus électriques par téléphone ou via une app. En chemin, ils s'arrêtent pour d'autres voyageuses et voyageurs, puis amènent tout le monde à bon port.

Des bénévoles garantissent un service quotidien de tôt le matin à tard le soir. mybuxy est si apprécié qu'il existe désormais dans sept régions. Lorsque les communes participent au financement, un billet ne coûte pas plus cher que pour les transports publics classiques.





Au col du Prigel, le banc de covoiturage attend ses utilisateurs et utilisatrices.

prennent pas plus de 15 minutes à pied ou à vélo. Ce concept fonctionne bien dans les villes densément peuplées.

Les distances sont plus longues dans les zones clairsemées. «Il est alors essentiel que les gens circulent davantage à vélo pour que le concept de la ville des 15 minutes devienne réalité», explique Francesca Cellina, responsable du projet de recherche SPECIFIC à Bellinzone. Dirigé par la HES tessinoise SUPSI, des organisations partenaires locales et l'ATE, celui-ci comprend diverses études dans les zones périphériques de cinq villes en Suisse et à l'étranger.

À Bellinzone, deux mois durant, les élèves d'une école primaire peuvent collecter des points en se déplaçant à vélo et ainsi tenter de remporter un voyage pour



À Bellinzone, les enfants peuvent collecter des points en se rendant à vélo à l'école.

leur classe. L'organisation propose également des cours de sécurité routière, des ateliers de réparation de vélos, des excursions familiales ainsi que la mise en place de lignes de vélobus sur le chemin de l'école.

Copenhague, ville climatiquement (presque) neutre

En 2012, alors que la Suisse était loin d'un objectif climatique tangible, Copenhague décidait de devenir climatiquement neutre d'ici à 2025. Elle y est parvenue, car l'économie, la population et le monde politique espéraient que la qualité de vie et l'économie en profiteraient.

Dans la capitale danoise, cette transition s'appuie sur un réseau cycliste de 546 kilomètres, séparé aussi bien des routes que des voies piétonnes. Le vélo y est le moyen de transport le plus populaire de la ville, et de loin: 41% de la population s'en sert pour se déplacer. De plus, les transports publics sont denses. Bus, RER, métro et tram amènent eux aussi 27% des habitantes et habitants à bon port.

Copenhague n'a pas tout à fait atteint son objectif du zéro net; elle se donne dix ans pour réduire à néant les 20% d'émissions restants. Elle cherche entre-temps une solution pour les émissions que causent ses habitantes et habitants à l'étranger, par exemple lors de voyages ou pour la fabrication de produits.

Les «briseuses d'asphalte»

«Le gris devient vert», clame leur devise. Les «briseuses d'asphalte» sont actives à Zurich, à Winterthour et dans le canton de Lucerne. Sur mandat de particuliers ou d'entreprises, elles travaillent avec des spécialistes afin d'éliminer béton et goudron de cours intérieures, parkings ou zones industrielles pour y planter des espèces indigènes. Durant l'été, les plantes font baisser la température environnante. L'eau pénètre plus aisément dans le sol, ce qui évite les inondations. Les végétaux deviennent plus résistants.



Les jeunes femmes rendent à l'être humain et à la nature la place qui leur revient, auparavant accaparée par les voitures. Le projet renforce ainsi l'un des nombreux avantages de la transition vers la mobilité durable. Les surfaces récupérées sont propices autant à la détente qu'à la biodiversité. À certains endroits, les autorités apportent une contribution financière au projet. ■

Simon Leisinger est stagiaire auprès de l'ATE Suisse et contribue pour la première fois au Magazine ATE, dont il fait la une! Il vit à Lucerne, où ne circule malheureusement aucun tram.

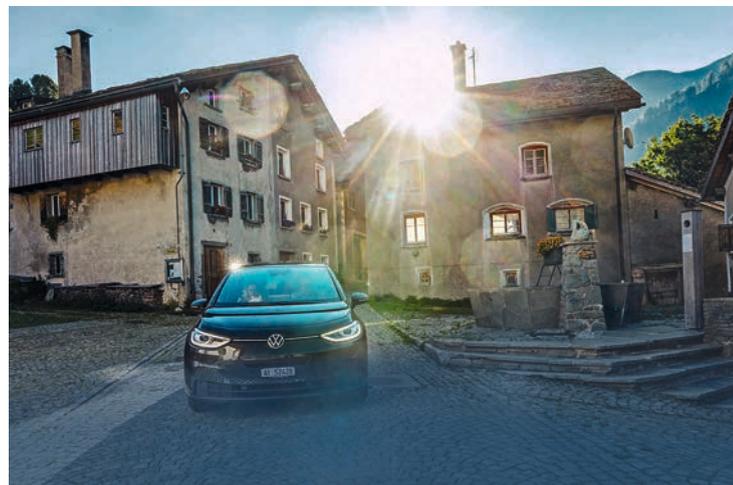
«En villes, des transports publics de qualité permettent de se rendre où l'on veut et quand on veut. Le service de bus sur appel mybuxy poursuit cet objectif dans les zones rurales.»

Jusqu'à 20% de rabais sur la location de véhicules

Grâce au partenariat avec Europcar, les membres de l'ATE bénéficient de rabais exclusifs sur la location de véhicules, jusqu'à 20% pour les véhicules électriques (en Suisse). Avec une flotte de 200 000 véhicules dans plus de 140 pays, des solutions de location à court et moyen terme sont proposées à la clientèle. Outre les voitures privées traditionnelles, il est également possible de louer des utilitaires et des camping-cars (en Suisse).

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

Vous bénéficiez des rabais suivants sur les tarifs journaliers actuels en ligne: en Suisse, 20% de rabais sur les véhicules électriques et 15% sur les véhicules à moteur thermique; dans le monde entier, 15% sur tous les véhicules. Offre valable sur le tarif de location de base. Les éventuels accessoires et extras sont exclus du rabais.



Commander: Les réservations en Suisse et à l'étranger peuvent se faire directement sur le site partenaire d'Europcar. Si vous effectuez votre réservation par téléphone ou dans une station de location Europcar, il vous sera demandé de présenter votre carte de membre ATE et d'indiquer le Contract Number ID 56444702 afin de pouvoir bénéficier du rabais. Plus d'informations sur: www.ate.ch/offre/location-voitures.



Le demi-tarif découverte pour deux mois

Profitez de l'abonnement demi-tarif découverte des CFF au prix exceptionnel de Fr. 33.-. Après les deux mois d'essai, si vous souhaitez obtenir un abonnement demi-tarif classique, le prix vous sera déduit lors de l'achat.

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

Vous profitez du prix préférentiel en achetant votre demi-tarif découverte jusqu'au 15 décembre 2025 dans un point de vente des transports publics.

Commander: Numéro de produit: 58272; Order-Code: VER25. Autres conditions sur www.ate.ch/demi-tarif

Des vins bio haut de gamme

La qualité des vins issus de l'agriculture biologique est plus élevée que jamais. Outre une expérience gustative de premier ordre, les viticulteurs et viticultrices d'Amiata veillent à préserver la biodiversité et renoncent à toute pulvérisation chimique ou synthétique. La sélection d'Amiata comprend des vins rares qui ne sont disponibles qu'en petites quantités et sont produits par des entreprises familiales de taille restreinte à moyenne, pour une alliance parfaite entre plaisir et respect.

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

Le carton de dégustation de six bouteilles contenant trois vins rouges bio différents est proposé au prix de Fr. 89.- au lieu de Fr. 121.-, frais de port inclus.

Commander: Au moyen de la carte-réponse sur la page de couverture de ce magazine ou sur www.amiata.ch/ate. Offre valable jusqu'au 31 décembre 2025 dans la limite des stocks disponibles.



Découvrir l'Europe en train

En collaboration avec railtour, nous nous engageons pour des voyages durables et offrons aux membres de l'ATE la possibilité de tout réserver sur une seule plateforme, de la liaison ferroviaire aux activités sur place en passant par l'hôtel. Assistance en cas d'imprévus comprise.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

Les membres de l'ATE bénéficient d'un rabais de 10% pour toute réservation effectuée avant le 31 décembre 2025.

Commander:

Réservez dès maintenant sur www.ate.ch/voyager. Valable jusqu'au 31 décembre 2025. Code: VCSTRAIN25



© Getty Images



© mad

Un moyen de transport efficace et durable

Micro révolutionne la mobilité urbaine avec ses trottinettes innovantes, ses scooters électriques et ses accessoires connectés pour toute la famille. Que ce soit pour le travail ou pour les loisirs, Micro est synonyme de qualité suisse et de plaisir de conduite. Grâce à des matériaux soigneusement choisis et à la possibilité de remplacer facilement les pièces de rechange, les produits Micro sont particulièrement durables. Ils assurent une mobilité respectueuse de l'environnement.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

Vous bénéficiez en exclusivité d'un rabais de 15% sur tout l'assortiment dans la boutique en ligne de Micro.

Commander: sur www.micro-scooter.com avec le code de réduction «VCS-15-MICRO». Offre valable jusqu'au 31 décembre 2026.

50% de rabais sur l'abonnement PubliBike Velospot

Vous souhaitez aller travailler à vélo? Vous songez à combiner vélo et déplacements en transports publics? Ou vous aimeriez seulement davantage de liberté? Alors n'hésitez pas à souscrire un abonnement à PubliBike Velospot!

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

L'abonnement B-Fit de PubliBike Velospot pour Fr. 49.50 au lieu de Fr. 99.- par année. Offre valable jusqu'au 30 septembre 2026 et limitée à 500 abonnements.

Commander:

Sur www.publibike.ch ou www.velospot.ch avec le code «32LLBH63VV»



© mad



Neuchâtel

Un mois sans voiture à La Chaux-de-Fonds

Lancé pour les habitant-es de La Chaux-de-Fonds par l'ATE Neuchâtel, l'entreprise Torks et la Ville, le «Défi des mobilités» a rencontré un beau succès avec la participation d'une septantaine de personnes. Durant le mois de septembre, elles ont testé une mobilité alternative à la voiture en profitant des transports publics et du vélo électrique.



© ATE Neuchâtel / Nadège Graber

Manifestation de clôture du défi, le 1^{er} octobre 2025, sur la place Espacité à la Chaux-de-Fonds.

Après avoir accepté de se passer de leur voiture durant un mois, les personnes inscrites au «Défi des mobilités» avaient le choix parmi différentes alternatives. Elles pouvaient bénéficier d'un abonnement Onde verte 2 zones (couvrant le haut du canton de Neuchâtel) ou tester le vélo à assistance électrique en profitant d'un abonnement Velospot ou d'un vélo Torks (lire en page 13).

Les participant-es devaient remplir un carnet de bord durant le défi. Ce retour sera très utile à la Ville et à l'ATE-NE pour découvrir les expériences des participant-es et leurs remarques, et pouvoir ainsi autant que possible orienter les futurs développements de la mobilité en ville. Une manifestation de clôture a eu lieu le 1^{er} octobre en présence de la presse. Elle a été l'occasion de tirer au sort quelques

prix, dont un abonnement Onde verte annuel deux zones.

Des retours élogieux

Les premiers échos des participant-es font état d'une grande satisfaction d'avoir pu relever ce défi. Les personnes devaient s'engager à ne pas utiliser leur voiture et ont joué le jeu, tout en pouvant s'autoriser un usage exceptionnel en cas d'imprévu ou de nécessi-

té absolue. Dans les points positifs, il est intéressant de voir apparaître le sentiment de liberté, la meilleure forme physique, la diminution du stress et les rencontres plus nombreuses. Dans les points négatifs, on trouve le manque d'aménagements cyclables, l'incivilité des automobilistes à l'égard des cyclistes, la mauvaise desserte par les transports publics en soirée et dans certains quartiers.

Il est clair que le renoncement à la voiture implique un changement de perspective et la nécessité de petites adaptations, par exemple le fait d'acquiescer un cadidie pour faire ses achats en TP ou de devoir tenir compte de la desserte pour fixer des rendez-vous. Dans les motivations à participer au défi, plusieurs réponses étaient possibles. L'engagement climatique et environnemental a été coché par la quasi-totalité des participant-es. Quelques personnes ont déclaré vouloir modifier leurs habitudes à long terme, d'autres à la belle saison uniquement. De vifs remerciements ont été adressés aux personnes en charge de l'organisation. Le défi sera reconduit en 2026.

Marie-Claire Pétremand

Membre du comité, ATE Neuchâtel



Vaud

Bourse aux vélos: succès, mais besoin d'aide!

Sept bourses aux vélos d'occasion ont été organisées par l'ATE Vaud en 2025. Ces événements populaires sont appréciés, mais les bénévoles manquent.

Près de 1200 vélos ont été amenés aux bourses aux vélos d'occasion en 2025, dont pas loin de 400 ont été vendus. Un succès qui ne faiblit pas et sera poursuivi en 2026. L'agenda sera connu en janvier.

Les bourses aux vélos d'occasion ne sont possibles que grâce à l'engagement des bénévoles. Mais ces dernières années, il devient de plus en plus difficile de trouver des forces vives pour nous ac-

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 079 559 10 40

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 078 636 03 48

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 472 72 39

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

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

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

compagner. Pas besoin d'avoir de connaissances spécifiques en matière de mécanique vélo, juste de la motivation et un peu de temps. Au-delà du soutien à nos activités,

c'est l'occasion de faire plus ample connaissance, de profiter d'un café-croissant... et peut-être de trouver le vélo de vos rêves avant l'ouverture officielle de la bourse!

Si vous souhaitez donner un peu de votre temps, nous vous ajoutons volontiers sur notre liste de bénévoles potentiel-les (sans engagement). Écrivez-nous

à info@ate-vaud.ch. Nous nous réjouissons de pouvoir compter sur vous, même ponctuellement.

Romain Pilloud

Secrétaire général ATE Vaud

Le 30 km/h est aussi attaqué dans le canton de Vaud

Alors que le 30 km/h est menacé par les lobbies pro-voitures au niveau fédéral, le Canton de Vaud vit lui aussi des attaques constantes contre la sécurité routière et l'autonomie des communes.

Au printemps, une motion déposée au Grand Conseil demandait qu'un moratoire soit imposé aux communes, en attendant l'évolution du droit fédéral. But: ne plus autoriser de réduction de vitesse, à quelques exceptions près.

L'ATE Vaud et ses membres ont eu l'occasion d'intervenir

auprès des élu-es de tous bords politiques, pour convaincre un maximum d'entre elles et eux de refuser un texte qui aurait mis un coup de frein au 30 km/h dans le canton et dont le but était de créer de la confusion auprès des communes. Finalement, le Grand Conseil a heureusement

refusé ce moratoire en mai 2025. Lors des débats, nous avons eu l'occasion de rappeler l'importance de la sécurité routière mais aussi de soulever le fait que les communes sont les plus à même d'analyser l'opportunité ou non d'introduire une baisse de vitesse, en raison de leur proximité à la réalité du terrain.

En septembre, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de durcissement en défaveur du 30 km/h (lire en

page 9). L'ATE Vaud a mis à disposition des membres de délibératifs communaux un projet d'interpellation dans le but de questionner les exécutifs sur les incidences potentielles (notamment financières) de ces modifications et la possibilité de saisir les faitières des communes pour qu'elles s'opposent, dans la consultation, à ces modifications.

Oriane Sarrasin

Co-présidente, ATE Vaud

Cohabitation réussie

Après avoir soulevé de nombreuses inquiétudes, le nouveau visage du carrefour Richemond s'avère convaincant. Au centre de Fribourg, il est un exemple d'interface de mobilité qui favorise la sécurité en donnant de la place à l'ensemble des modes de transport.

Fribourg



La circulation s'est apaisée grâce à la transformation du carrefour Richemond en zone de rencontre.

En 2022, l'annonce du projet de réaménagement du carrefour Richemond à Fribourg a déclenché une pluie de critiques, centrées notamment sur l'abandon des feux de circulation et l'instauration d'une zone de rencontre (limitée à 20 km/h avec priorité aux piéton-nes). Beaucoup ont exprimé leurs craintes face à une diminution de la sécurité ainsi qu'une aggravation des embouteillages à ce carrefour important, situé à l'arrière de la gare. Ainsi, lors du traitement de ce projet par le parlement local, les réactions semblaient présager un désastre: le Conseil communal «asphyxie le trafic motorisé», le carrefour Richemond «cristallise les errances de la politique de mobilité du Conseil communal actuel»...

Bonne surprise

Après sa mise en service, en été de cette année, force est pourtant de

constater que tout se passe bien. Les flux de circulation sont plus que satisfaisants et les embouteillages ont quasiment disparu. Les bus perdent beaucoup moins de temps (12 minutes par heure avec les feux, contre à peine 2 actuellement). Et la mobilité active

(piétonnes et vélos) peut traverser sans encombre. Quelques critiques subsistent quant aux priorités, mais on constate que cette absence de certitude réduit la vitesse du trafic.

Le réaménagement prévoyait aussi la création de nouveaux ar-

rêts aux abords du carrefour au détriment, en amont, des arrêts de Beauregard. Grâce aux efforts conjoints du comité de quartier Gambach-Guintzet, du conseil général et du conseil communal, l'Agglomération de Fribourg, en charge de la planification du ré-

seau de transports publics, a décidé de conserver cet arrêt.

Gérald Collaud

Membre du comité, ATE Fribourg



Genève

Le groupe Transports publics (TP) de l'ATE Genève est composé en partie de cheminots des CFF. Il étudie l'évolution de l'offre et propose des modifications, si nécessaire en entretenant des contacts réguliers avec les Transports publics genevois, l'Office cantonal des transports et Lémanis. Pour mieux appréhender la situation en France, un lien est tissé avec l'Association rail Dauphiné Savoie Léman, avec une participation régulière aux diverses présentations des autorités.

Des défis pour les transports publics transfrontaliers

La très forte augmentation de la mobilité a incité le groupe Transports publics de l'ATE Genève à analyser l'offre des transports publics dans le Grand Genève et les territoires voisins afin d'identifier les problèmes éventuels et de présenter des solutions.

Le groupe TP est aussi une force de propositions et il participe au Forum du Grand Genève.

État de situation

Avec ses 95 % de frontière cantonale avec la France, la situation de Genève en matière de mobilité est particulière. La population du Grand Genève compte un million de personnes dans 209 communes couvrant 2000 km², réparties sur Genève, Vaud,

la Haute-Savoie et l'Ain. Le nombre de passages quotidiens de la frontière cantonale est estimé à 650 000, avec 110 000 frontalières et frontaliers inscrits à Genève. Dans ce contexte, les sujets à traiter sont multiples et les différences importantes, en raison du fonctionnement spécifique des deux États.

En 2019, l'ouverture du tunnel ferroviaire allant du Bachet de Pesay à Annemasse a formé

un réseau international de 230 kilomètres exploités en commun (CFF et SNCF) et desservant 45 gares. Le maillage des transports publics transfrontaliers se compose aujourd'hui de quatre lignes de chemin de fer, douze lignes de bus et une ligne de tram. À cela s'ajoutent trois lignes régionales de bus, deux lignes de bus reliant Vaud et le département de l'Ain ainsi qu'une ligne de bateau de Nyon à Yvoire.



Le Léman Express est un exemple de réussite en matière de trafic transfrontalier.

Des difficultés...

La coopération entre la France et la Suisse dans le domaine des transports publics est complexe. Le fonctionnement de l'État est très différent, tout comme la perception du train et son utilisation. Il faut par ailleurs travailler avec deux monnaies et un taux de change variable. Entre les CFF et la SNCF, les conceptions d'exploitation divergent: mode d'achat des billets, service offert en fin de semaine, 1^e classe ou pas, affichage uniforme des annonces d'arrêts, etc. Enfin, pour des raisons poli-

tico-économiques, chaque réseau a acheté son propre matériel, les automotrices suisses et françaises sont donc incompatibles.

Par manque d'investissements, le réseau ferroviaire de la Haute-Savoie est en grande partie obsolète, ce qui limite sa capacité. L'analyse du groupe TP a par ailleurs mis en évidence des faiblesses dans le rabattement des bus sur les gares.

... et des réussites

Le succès du Léman Express est au rendez-vous. Entre Genève-

Cornavin et la ville française d'Annemasse, les connexions sont bonnes, avec quatre trains Léman express et deux Régio express des CFF par heure et par sens. On espérait une fréquentation de 50 000 voyageurs et voyageuses en 2025, il y en a 80 000 actuellement. Sur certaines lignes la pleine capacité de transport est atteinte.

L'offre cherche toujours à se développer, essentiellement à Genève avec le trafic en fin de semaine et de nuit. En Haute-Savoie, la clientèle potentielle reste

conséquente. Les limites techniques, politiques ou financières jouent un rôle, mais il est à noter que bien des choses ont été améliorées. L'obtention d'un billet unique est par exemple à saluer. Pour le groupe TP de l'ATE Genève, une chose est sûre: à l'heure actuelle, aucun réseau européen transfrontalier n'est comparable.

Gilbert Ploujoux

Membre du groupe transports publics de l'ATE Genève

Infos: www.ate.ch/sections/geneve/tp

Enfin le 30 km/h en traversée de Nendaz!



Les 18 et 19 septembre derniers, l'abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h devenait enfin réalité à Haute- et Basse-Nendaz. Cette décision est la conclusion d'une longue procédure, accompagnée depuis 2020 par l'ATE Valais et soutenue par une forte mobilisation villageoise.

La commune de Nendaz, formée de 15 villages et de 2 hameaux, s'étend de la plaine du Rhône au sommet de la Rosa-Blanche à 3336 m d'altitude. Randonnées, trails, VTT ou remontées mécaniques, l'offre touristique y est abondante et les paysages magnifiques et variés. Dans ce contexte, la station de Haute-Nendaz, forte de plus de 18 800 lits, génère un trafic important qui traverse les villages en contrebas, au grand dam des riverains.

Sur la route principale reliant la station de Haute-Nendaz à la région de Sion, la suppression en 2014 de plusieurs passages piétons a renforcé la dangerosité de certains tronçons, parcourus par des pendulaires à une vitesse souvent inadaptée. Cette situation, mettant tout particulièrement en péril les enfants et les seniors des villages de Haute- et Basse-Nendaz, a conduit l'un de nos membres à nous contacter en 2020. L'ATE Valais est alors intervenue, d'abord auprès de la commune de Nendaz, puis auprès du Service cantonal de la mobilité



Malgré un trafic encore dense, la traversée de Haute- et Basse-Nendaz s'effectue maintenant à 30 km/h, garantissant ainsi une sécurité accrue.

(SDM), demandant notamment l'abaissement de la limitation générale à 30 km/h en traversée de localité. Si le SDM était alors assez favorable à cette mesure, il n'allait cependant pas intervenir contre de la volonté des autorités communales.

Volonté populaire entendue

La balle était donc dans le camp des habitantes et habitants, qui ont relevé le défi avec brio. Une pétition signée par 275 personnes a été déposée en mars 2022 auprès de l'État du Valais et de la commune, puis une as-

sociation a vu le jour en juillet 2023. Visites guidées et rencontres ont peu à peu permis de sensibiliser les autorités communales et cantonales de la région. L'ensemble de ces démarches a abouti en mars 2025 à la mise à l'enquête de l'abais-

sement de la vitesse à 30 km/h pour les traversées de Haute- et Basse-Nendaz.

Les 18 et 19 septembre derniers, cette limitation est enfin devenue réalité, comme le soulignent maintenant les panneaux

aux entrées et sorties des deux villages. Les remerciements et félicitations déjà transmis à l'Association pour la traversée de Haute-Nendaz laissent présager une grande satisfaction de la population et des piétons, qui

bénéficient d'ores et déjà d'une sécurité accrue.

En ces temps où le 30 km/h est remis en question, l'ATE Valais est fière d'avoir pu appuyer les démarches des habitantes et habitants de Haute- et Basse-Nen-

daz, contribuant ainsi à apaiser le trafic, diminuer le bruit et renforcer la sécurité en traversée de village.

Evelyne Bezat-Grillet
Chargée d'affaires, ATE Valais



Jura

La section jurassienne de l'ATE agit pour faire évoluer la mobilité dans le canton vers des déplacements plus sûrs, plus autonomes ainsi que meilleurs pour la santé et l'environnement. En combinant actions de terrain, plaidoyer politique et partenariats locaux, elle a agi cet automne sur trois axes complémentaires:

Sensibiliser

À l'occasion des élections cantonales 2025, la section a publié

Pour une mobilité plus sûre, plus autonome et plus durable au Jura

une charte pour une mobilité durable qui défend une mobilité inclusive, respectueuse du climat et appelle à des mesures concrètes: 30 km/h, développement des transports publics, infrastructures cyclables sûres et gouvernance cohérente entre mobilité, santé et aménagement du territoire.

Les cours «Être et rester mobile», organisés aux Breuleux et à Courtételle, ont offert des outils concrets pour maintenir l'autonomie des seniors, mieux com-

prendre les offres de transports publics et renforcer leur sécurité au quotidien.

Tester

Lors de la fête de la Transition à Delémont, le public a pu essayer des vélos de transport et découvrir des alternatives à la voiture. Le SlowUp a été l'occasion de promouvoir la mobilité douce. Lors du Marché bio à Saignelégier, un service de livraison-taxi à vélo était proposé pour rejoindre la gare.

Aménager

L'ATE Jura agit également sur les infrastructures par ses prises de position dans l'aménagement du territoire, mais également de manière ciblée. Lors du Marché des terroirs suisses à Courtemelon et lors du Marché Bio à Saignelégier, elle a mis en place une vélostation gratuite et surveillée afin de valoriser l'usage du vélo comme moyen de transport pratique et agréable.

Christelle Vallat
Secrétaire générale, ATE Jura

PETITES ANNONCES

À VENDRE

Chambre d'hôtes, Auvergne (F) à vendre. En pleine nature à 1200 m. altitude. Dès 655 000 € / info@altaterra-cantal.com

VACANCES EN SUISSE

Repos et loisirs au Tessin: 1 1/2 p. Accès direct jardin, pergola, grill, sauna. Val Colla, proche Lugano. 076 462 81 86 / www.casa-cagiallo.ch

Zermatt - Loue mon propre appartement de vacances. Au mois ou pour toute la saison estivale. 1½ pièce, aménagé avec soin. Vue sur le Matterhorn, grand balcon, 1 P, non-fumeurs, animaux non admis. 076 516 68 79

Vacances dans une grande **villa ancienne au bord du lac Majeur**, avec une vue imprenable, près du lac. Idéal pour les familles. www.villa-piccolo-mondo.ch

VACANCES A L'ETRANGER

Île de Hvar, Croatie, maison 2-8 p, tranquille, situation de rêve, www.plavisan.com, 076 54 28 134

CINQUE TERRE, Manarola; côte 50m, maison pittoresque de 4 pièces, terrasse sur le toit, 6 lits, à partir de 1250 Fr./sem., tél. 052 242 62 30. www.manarola.ch

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

Val Prino, Imperia, Ligurie

2 rusticos de rêve avec vue sur la mer. Hameau idyllique, randonnée, baignade. Accessible en transports publics, pour 2 à 5 personnes. Chacune avec 2 chambres à coucher, plus studio. www.ferien-canu.ch, 079 698 23 82

Ardèche/Cèze: grand appartement (100 m2) ou studio (32 m2) dans cadre paradisiaque: « Et si le Paradis existe sur terre, il s'appelle La Pourcaresse » (extrait livre d'or). Mas isolé, silence, nature, vue. Proche Uzès, Avignon, Pont du Gard etc. www.lapourcaresse.fr. Tel +33 (0)6 11 95 31 33

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

Maison de vacances en Toscane Joli bijou au milieu de la Oliveraie dans un cadre sauvagement romantique nature, pour 1 à 5 personnes, avec vue lointaine à la mer. www.usignolo.eu

Toscana / Maremma / Suvereto Maison de campagne sur sa propre colline pour 10 personnes. Nature, calme & repos, paradis du vélo et de la randonnée. 079 292 26 16 ou www.happyholiday.ch/dd89

Lac d'Orta/Italie: Profiter, se promener, dolce vita ... Appartement privé pour 2-6 p., 480 €/sem., NF, chiens bienvenue, 079 208 9 802; www.ortasee.info

DIVERS

Weit Wandern
www.weitwandern.ch info@weitwandern.ch
3700 Spiez 033 654 18 42

Les tarifs médias 2026 du Magazine ATE, avec les prix et les dates de parution, peuvent être demandés par courriel à partir de décembre: info@spycher-ms.ch



Florence – Découvrez la perle de la Toscane

Voyagez confortablement en train jusqu'à Florence et vivez la ville de l'art, de la culture et du charme italien. Avec railtour, votre voyage devient simple, agréable et inoubliable.



Florence –

La ville de la Renaissance à portée de main

Florence est le cœur de la culture italienne et une destination de rêve pour tous les passionnés d'art, d'architecture et d'histoire. Partez en train directement vers le centre de la Toscane et profitez d'une arrivée sans stress. Sur place, découvrez une ville remplie de chefs-d'œuvre: visitez les célèbres Offices, admirez l'imposant Duomo Santa Maria del Fiore et promenez-vous sur le Ponte Vecchio avec sa vue unique sur l'Arno. Chaque rue raconte des siècles d'histoire, Florence est un musée vivant à ciel ouvert.

Saveurs et art de vivre italien

Au-delà des trésors culturels, Florence séduit par ses plaisirs gastronomiques. Goûtez aux pâtes fraîches, à l'huile d'olive parfumée et à un verre de Chianti dans une trattoria typique. Laissez-vous tenter par la cuisine authentique de la Toscane et savourez l'ambiance détendue des cafés et bars du centre historique. Les amateurs de shopping apprécieront les boutiques élégantes et les ateliers d'artisans qui donnent à la ville son charme particulier

Votre voyage avec railtour – Confort et sérénité

Avec railtour, vos vacances commencent dès le départ: voyagez en train de manière écologique et confortable, puis séjournez dans des hôtels soigneusement sélectionnés au cœur de la ville. Profitez pleinement de votre escapade florentine, que ce soit pour un week-end romantique, un séjour culturel ou une pause bien-être. Nos offres combinées train + hôtel rendent votre voyage simple et sans souci.

Florence n'est pas seulement une destination, c'est une expérience pour tous les sens. Découvrez la ville de l'art, savourez la cuisine toscane et laissez-vous inspirer par la dolce vita italienne.

Activités à réserver dans notre Travelshop

Rendez votre séjour à Florence encore plus spécial: réservez une visite guidée de la ville, un accès prioritaire aux Offices ou une expérience gastronomique avec dégustation de spécialités toscanes. Des excursions dans le Chianti avec dégustation de vin ou des visites à Pise et Sienna sont également disponibles, tout cela facilement dans notre Travelshop.

Avantage

Profitez de **10 % de réduction sur votre réservation jusqu'au 31.12.2025** avec le code promo **VCSFLORENZ10**.

La période de voyage est valable jusqu'au 31.12.2026.

Réservation

Réservez sur www.ate.ch/voyager ou scannez le code QR suivant





Dresde, la perle de l'Elbe

Texte et photos: Camille Marion

D'un côté, il y a le centre historique comme un immense musée, joyau architectural fait de rues pavées et de majestueux édifices baroques. De l'autre côté de l'Elbe, on découvre un quartier vibrant et bohème où les murs régaler nos pupilles et murmurent à nos oreilles.

Il doit être environ 22 heures et les discussions se font chuchotantes dans le compartiment du train qui mène à Dresde. J'écoute en somnolant ces bribes de «bon allemand», cette intonation du bout des lèvres qui donne un enrobage précieux aux mots. C'est joli, ça sonne poli. Il y a deux amies d'une cinquantaine d'années assises près de la fenêtre, une femme seule du même âge environ et un homme un peu plus jeune. Il fait chaud. Le train file dans la nuit à travers d'invisibles paysages.

Au petit matin, Dresde s'éveille sous un ciel triste. Un froid surnois rampe dans les rues désertes de la capitale de la Saxe. Tout près de l'église Notre-Dame de Dresde, un café m'abrite le temps de réchauffer mes mains autour d'une tasse de tisane fumante. Il est presque 10 heures et la pluie pianote sur les pavés de la vieille ville. Dans quelques instants, j'ai rendez-vous au bord du fleuve avec

Malte, un jeune Dresdois qui propose des visites guidées du centre historique. Je ne suis pas sûre que cela ait lieu par tous les temps, mais la batterie vide de mon téléphone m'empêche de le vérifier. Peu importe, j'irai au lieu de rendez-vous à l'heure prévue et, sur le large escalier qui mène à la terrasse de Brühl, je chercherai un garçon avec un bonnet ou une casquette et un porte-documents rouge.

Un vaste musée reconstruit

Il est là, avec un bonnet, un parapluie et un couple de touristes au sourire contagieux. Malte nous emmène à la découverte des édifices historiques et monumentaux de Dresde. Ravagée par un intense bombardement à la fin de la Seconde Guerre mondiale, la vieille ville a été reconstruite à l'identique de manière très impressionnante. Les pierres noircies ont été conservées et composent un intéressant mariage avec les nouvelles, plus

claires. Les bâtiments sont immenses, richement décorés d'ornements, de statues et de balcons.

J'aimerais immortaliser ces arabesques, mais je suis occupée à tenir mon parapluie, à bouger mes doigts de pied pour éviter qu'ils s'engourdissent et à me concentrer sur ce que dit le guide. Malte parle vite – très vite. Il a des tonnes d'informations à donner, composant entre faits historiques, observations personnelles et blagues qu'il déverse dans une cascade d'allemand chantant. Il est honnête aussi, concède que, bien que joliment reconstruit, le centre aurait pu être mieux pensé. Il déplore ce Disneyland désertique, peuplé d'enseignes touristiques qui ferment trop tôt dans la journée et dans l'année. La vieille ville est un musée qu'on admire sans rien toucher. Ses devantures sont fausses, ses centaines de fenêtres inhabitées. Personne ne vit ici.

Coucher de soleil sur l'Elbe et sur le bouquet d'édifices baroques qui forment le centre historique de Dresde.

La visite nous mène auprès des édifices majeurs du centre historique, permettant d'en avoir un bon aperçu. Nous passons par la place principale, admirons l'église Notre-Dame avant de longer le Fürstenzug, spectaculaire fresque murale en carreaux de porcelaine de Meissen. Tout est grand, majestueux, intimidant. Loin de baisser la tête devant cette écrasante splendeur, on tend le cou pour que les yeux embrassent jusqu'aux toits des édifices. Personne ne vit ici, mais qu'est-ce que c'est beau.

Ville de culture

Le Zwinger est un haut lieu du patrimoine artistique européen. Surplombant les jardins du palais baroque, les remparts qui le cernent offrent une belle promenade parsemée de riches statues. À l'intérieur du Zwinger, la galerie de Peinture des Maîtres Anciens expose des chefs-d'œuvre des siècles passés.

On flâne volontiers à pied dans Dresde afin de s'imprégner de ses différentes ambiances. Le cœur historique palpète sur la place Neumarkt, au pied de l'église Notre-Dame (à gauche). Dans la nouvelle ville, les façades artistiques du passage du Kunsthof (au centre) valent le détour. Les remparts du Zwinger, monumental palais baroque, sont ornés d'une riche collection de statues (à droite).

On y admire notamment la fameuse «Sixtine Madonna» de Raphaël. Même sans être adepte d'art, on savoure ici la parenthèse de lenteur et de silence qu'on ouvre forcément en même temps que la porte d'un musée.

Au classicisme des grands maîtres répondent des œuvres plus modernes exposées à l'Albertinum. Le musée se trouve sur la terrasse de Brühl, qui court le long de l'Elbe. En 2002, une crue exceptionnelle a poussé la rivière jusque dans les réserves du monument, endommageant plusieurs œuvres. Bien que catastrophique, l'événement a permis de repenser complètement l'Albertinum, qui a rouvert ses portes en 2010.

Le Zwinger, l'Albertinum, mais également le château de la Résidence, le Jägerhof ou le château de Pillnitz forment un complexe culturel et artistique exceptionnel, qui valent à Dresde le surnom de Florence de l'Elbe.

Sur l'autre rivage

De l'autre côté de la rivière, la vue sur les édifices du centre historique invite à s'arrêter un instant avant de plonger dans la Neustadt. Vibrant, coloré et artistique, ce quartier est le cœur culturel de Dresde. La plupart des bâtiments datent du début du 20^e siècle et ont survécu aux bombardements de 1945. La «nouvelle ville» est donc plus ancienne que la «vieille ville».

Une succession de cafés chaleureux, de bars branchés et de boutiques indépendantes créent une atmosphère bohème où il fait

bon flâner. Transformés en toiles géantes, les murs de la nouvelle ville mettent en valeur le travail de nombre d'artistes de rue. Leurs peintures côtoient les façades de style néo-baroque, composant un mélange éclectique et savoureux.

Cachée derrière d'austères immeubles, une succession de petites cours colorées forme le passage du Kunsthof. Le projet est né il y a plus de 20 ans, avec pour objectif de redonner vie à ces endroits tout en mariant habitat, commerce et animation. Le passage se compose de cinq cours, abordant chacune un thème reflété dans sa façade. On visite ainsi la cour des métamorphoses, celle des animaux, des créatures mythiques, des lumières ou des éléments. Dans cette dernière, une étrange tuyauterie rampe sur le mur bleuté. Lorsqu'il pleut, l'eau se déverse dans les gouttières qui se transforment alors en instrument de musique géant.

Quand le soleil automnal nous y invite, les terrasses des innombrables cafés et restaurants de la Neustadt offrent une respiration où s'arrêter pour contempler le va-et-vient du quartier. Avant de partir, on s'arrêtera encore à la Pfunds Molkerei, l'une des plus belles laiteries du monde, ne serait-ce que pour admirer les carreaux de faïence peints à la main qui racontent l'histoire de cette enseigne familiale. Quelques emplettes de produits locaux au marché couvert Neustädter Markthalle, et il est déjà temps de prendre le train du retour. ■





La Greina à l'honneur

Loin de tout, préservée des interventions humaines, la plaine de la Greina est parée d'une aura particulière. C'est une chance que de pouvoir encore admirer ce désert d'herbe, de rochers et de neige aujourd'hui. Texte: Viviane Barben / Photos: Lukas Bieri

«On dirait presque l'Écosse», m'a raconté un ami de retour de la Greina. J'ai aussitôt voulu aller vérifier de mes propres yeux. Pour qui habite Berne, le voyage est long. Le soleil est donc déjà haut dans le ciel lorsque nous descendons du bus alpin. Notre petit groupe s'est réuni de bon matin à la gare et voilà que le Lago di Luzzone scintille sous nos yeux, bien calé derrière son imposant barrage. Le Pizzo Marumo, le Piz Terri et le Blattaberg veillent silencieusement sur les pêcheurs installés sur des chaises de camping le long de ses rives. Un joli petit coin de pays, en terres tessinoises. D'ici, nous voulons rejoindre les Grisons par la Greina, un nom qui signifie «notre tundra».

Commencer par le commencement

La découverte de la Greina attendra le lendemain. Pour ce premier jour, outre le trajet, nous avons prévu une randonnée de trois heures. Après moins d'une heure de marche le long du Lago di Luzzone, nous atteignons le Ri di Scaradra, une rivière fougueuse qui pousse les rochers dans le lac de rete-

nue. Nous entrons peu après dans la Valle di Garzora et laissons l'étendue d'eau turquoise derrière nous. Après 541 mètres de dénivelé et 2,7 kilomètres de marche, nous touchons au but.

La Capanna Motterascio est un refuge du CAS rustique, resté fidèle au style des années 1960. Il y a dix ans, la bâtisse a été complétée d'une annexe sobre, noire, avec de grandes fenêtres et des panneaux solaires. Elle peut désormais héberger 72 marcheuses et marcheurs. Nous quittons nos chaussures de marche pour des Crocs rose vif, bleu ou vert foncé qui couinent quand nous traversons la cage d'escalier et franchissons la lourde porte en verre qui mène à la salle commune agréablement chauffée. Les tabourets, tables et parois en bois sont plongés dans une lumière orangée. Notre quotidien où se mêlent bruit de la circulation, réclames lumineuses et téléphones portables nous semble alors bien loin. Nous avons perdu la connexion au réseau entre le lac et une petite pause au soleil. La nuit, le dortoir collectif, avec ses lourdes couvertures en laine et la présence, toute proche,

des autres voyageuses et voyageurs, procure un sentiment de sécurité et de chaleur.

La magie de ce «petit coin de Tibet»

Quand nous laçons nos chaussures le lendemain matin, l'étagère de Crocs multicolores est déjà pleine. Les autres marcheuses et marcheurs sont partis depuis longtemps s'égarer dans les vagues vertes et grises de l'Alpe di Motterascio. Les marmottes guignent hors de leurs terriers lorsque nous entamons le sentier caillouteux et étroit qui mène vers la Greina. Alors que nous quittons le Tessin pour entrer sur le sol grison depuis le col, nous voyons se dresser fièrement le Piz Coroi à gauche et le Piz Canal à droite.

Le panneau indiquant le sentier de randonnée est là, jaune avec ses pointes blanches et rouges. Nous voici au cœur de la Greina et l'air est à la fois piquant et froid. Le vent glisse sur nos nuques et pénètre jusque sous nos vêtements. Les rayons du soleil dansent sur la grande scène de roche et de végétaux. Les anthyllides jaunes bougent au rythme des bourrasques sur un fond de lichens plus lumineux encore. Le vert qui souffle sur la prairie maigre, le bleu éclatant du ciel et le blanc affirmé des nuages forment ensemble un tableau bien reposant. Au cœur de ce décor, le Rein da Sumvitg s'écoule à son rythme.

En ce qui nous concerne, nous avons le temps. La prochaine halte du bus alpin n'est qu'à deux heures de marche, à l'ouest. Cela fait à peine 45 minutes que nous avons quit-

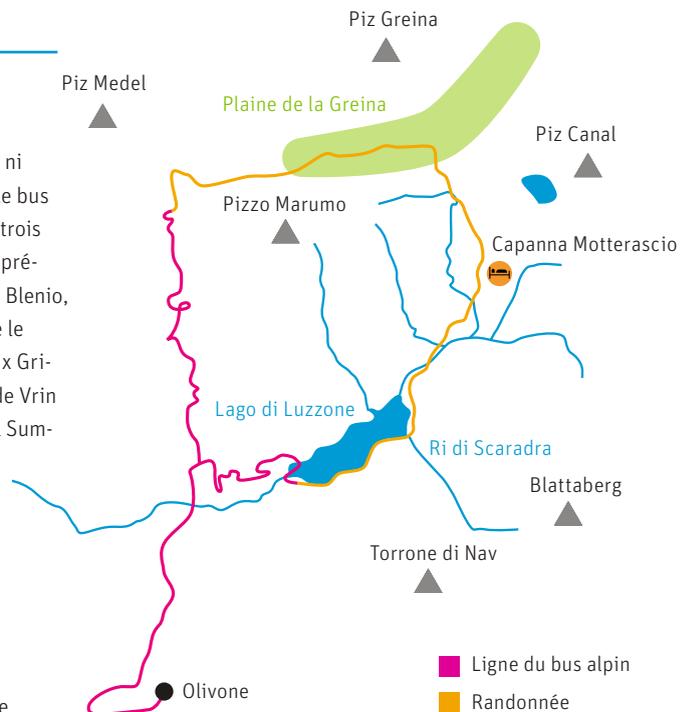


Informations pratiques

Accès

Il n'y a pas de remontée mécanique ni de route pour accéder à la Greina. Le bus alpin permet toutefois de rejoindre trois points d'entrée particulièrement appréciés. Côté tessinois, dans le Valle di Blenio, le bus part d'Olivone pour rejoindre le Lago di Luzzone ou Pian Geirett. Aux Grisons, dans le Val Lumnezia, il part de Vrin et va jusqu'à Puzzatsch. Dans le Val Sumvitg, il relie Rabius et Runcahez.

Informations détaillées:
www.busalpin.ch/regionen/greina



Majestueux, le plateau de la Greina a de quoi nous couper le souffle.

Le Ri di Scaradra jaillit sur le versant ouest du Plattenberg et débouche dans le Lago di Luzzone.

té la Capanna Motterascio. Nous décidons de nous diriger vers le nord-est, de suivre le cours d'eau et d'explorer le centre de la Greina. Ce haut plateau en forme de haricot, perché à 2200 mètres d'altitude, s'étend sur six kilomètres de long, pour un kilomètre de large. Il n'a jamais été habité, mais a servi pendant plusieurs siècles de place d'échanges commerciaux ou de pâturage. Après une pause qui nous permet d'observer le ballet des nuages, du soleil et du vent, nous revenons sur nos pas et reprenons l'itinéraire prévu.

Qui va sauver la Greina?

Entre les années 1950 et 1980, le haut plateau a été l'objet d'une lutte politique acharnée. Les entreprises électriques du nord-est de la Suisse et des Grisons voulaient l'inonder en construisant un barrage. Les associations de protection de la nature se sont opposées au projet. Le mouvement de résistance a notamment été emmené par le scientifique Pater Flurin Maissen et l'architecte Bryan Cyril Thurston. Pendant 20 ans, ce dernier a fait de la beauté de la «Plaun la Greina» le thème de ses œuvres. Le projet de barrage, jugé peu rentable, a fini par être abandonné en 1986. La centrale prévue n'aurait même pas couvert 0,3% de la consommation d'énergie indigène de l'époque.

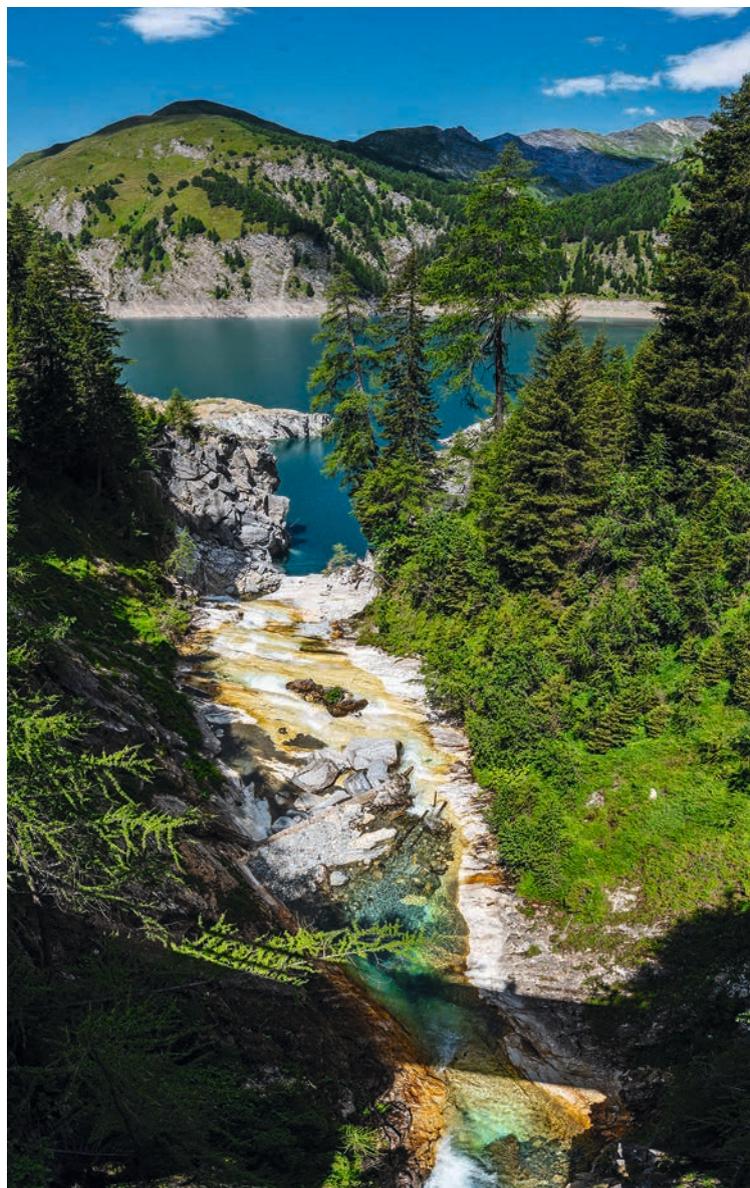
Retour au quotidien

Nous revenons au Tessin par le col de la Greina. Il s'agit du point culminant de notre

randonnée, à 2377 mètres d'altitude. Il nous reste à descendre un kilomètre avant de rejoindre la Capanna Scaletta, un petit édifice triangulaire aux volets rouges bien ancré dans les rochers. Une fois à destination, nous savourons un Rivella bien frais et admirons le Piz Medel, qui trône non loin de là. Culminant à 3211 mètres, c'est le plus haut sommet des environs.

Depuis la terrasse, nous apercevons la route sinueuse qui nous ramènera dans le val Blenio. Nous suivons un sentier escarpé et sinueux et rejoignons d'autres adeptes de nature sauvage qui, comme nous, attendent le bus alpin. Le cœur lourd, nous prenons congé de ce lieu magique et mettons le cap sur Olivone. ■

Viviane Barben travaille au sein de l'équipe de communication de l'ATE Suisse. Elle a doublé son vocabulaire romanche pendant ses recherches pour cet article.





Les habitantes et habitants de la ville que nous cherchons ne craignent pas l'hiver. Même lorsqu'il neige, le vélo reste leur moyen de transports de prédilection.

© Unsplash/Trisw

CONCOURS

La capitale du cyclisme hivernal

En hiver, il fait froid, les routes sont gelées et faire du vélo semble souvent dangereux. Mais pas dans la ville que nous cherchons, située au nord du continent européen. Ses hivers longs et rudes n'effraient pas les cyclistes.

Mais qu'y fait-on de particulier pour que 60% des enfants utilisent le vélo pour se rendre à l'école, alors que les températures descendent parfois jusqu'à -30 degrés? Certes, les aménagements cyclables jouent un rôle important dans la pratique du vélo, mais leur qualité n'explique pas tout. Dans la ville que nous cherchons, le succès du vélo passe par une intégration précoce de la mobilité cyclable dans la planification de la ville.

Donner de la place au vélo

Le préambule de cette *success story* cycliste date des années 1960-1970. Tout a commencé avec la volonté d'un fonctionnaire de repenser les projets d'extensions des routes en intégrant les piéton-nes et les cyclistes dans la réflexion. Grâce à son impulsion, on compte aujourd'hui plus de 930 kilomètres de pistes cyclables pour une ville d'à peine plus de 200 000 habitantes et habitants.

Une fois les itinéraires tracés, il faut encore se soucier de leur qualité. Dans la ville que nous cherchons, les pistes cyclables sont très larges afin de pouvoir circuler confortablement à vélo dans les deux sens, tout en

permettant aux piéton-nes de se déplacer agréablement. Par ailleurs, plus de 320 sous-voies ont été construits pour que les cyclistes puissent traverser les axes routiers. Pour pallier l'enneigement des pistes cyclables, des projecteurs affichent des indications de circulation directement sur la neige.

Changer de paradigme

Lorsqu'une vraie politique de promotion du vélo est mise en place, alors les gens pédalent. Dans la ville que nous cherchons, les autorités le font de manière systématique, y compris en hiver. Ainsi, la veille de tempêtes de neige, les autorités recommandent de laisser les voitures à la maison et de se déplacer à vélo, car, tôt le matin, les pistes cyclables sont toujours déneigées avant les routes.

Grâce à ces infrastructures sécurisées, les personnes en fauteuil roulant se déplacent plus aisément. Les aîné-es comme les enfants les utilisent aussi avec davantage de confiance, ce qui renforce leur autonomie. La ville que nous cherchons le prouve: c'est la volonté politique qui fait d'une ville un paradis pour le vélo. ■

Philippe Rouiller travaille dans l'équipe de communication de l'ATE. Il aime le vélo et admire les villes qui trouvent des solutions plutôt que des excuses pour en favoriser la pratique.

À GAGNER: Une escapade avec vue sur les Eggbergen d'une valeur de CHF 1030.–



© mad

Perchée au-dessus du lac d'Uri, la Berglodge37 vous accueille dans un cadre unique. Découvrez le calme, la nature et une vue exceptionnelle. Une hospitalité chaleureuse, des chambres élégantes en bois de lune et une cuisine alpine créative vous y attendent. Un lieu propice à la détente, à l'inspiration et à un véritable ressourcement.

Le prix comprend deux nuitées en chambre double en bois de lune avec vue sur les montagnes uranaises. Pension complète, incluant le petit-déjeuner, la collation du

matin, le dîner, le goûter et la Tavolata du soir. Café, thé et eau de source de montagne compris. Accès aux installations de vitalité (sauna, cabine infrarouge, douche extérieure) et à la bibliothèque.

Réponse du dernier numéro:

Ypsilon, le «tracé en Y» de l'autoroute de Zurich

Gagnant: Hansjörg Herzog, de Wolfhausen (ZH), remporte le séjour à Paris.

Prix offert par



De quelle ville s'agit-il?

Envoyez votre réponse jusqu'au 30 novembre pour participer au tirage au sort.

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

■ www.ate.ch/concours

■ concours@ate.ch

Une seule participation par personne.

«Les réductions pour les transports en commun sont justifiées si elles contribuent à rendre l'ensemble du système des transports plus respectueux du climat.»



STÉPHANIE PENHER

Des TP moins chers ne suffisent pas

En septembre dernier, l'électorat zurichois a dit oui à un prix forfaitaire d'un franc par jour pour l'abonnement annuel des transports publics urbains. Dans d'autres villes suisses, des projets similaires voient le jour. Ce type de tarification est-il vraiment le levier qui fera avancer la transition dans le domaine des transports? Ne faudrait-il pas plutôt que les automobilistes abandonnent leur véhicule au profit des TP? Dans les villes, où les transports en commun sont déjà très utilisés et les titulaires d'abonnements nombreux, le potentiel est faible. Le risque est même d'inciter les piétonnes et les cyclistes à prendre le bus et le tram. L'environnement n'y gagnera rien.

Le transfert souhaité de la voiture aux TP n'aura pas lieu, parce que l'offre n'est pas valable dans l'agglomération où naît justement une grande partie du trafic automobile urbain. Comme la réduction de prix ne vaut pas pour des billets individuels, elle n'encouragera pas non plus l'utilisation occasionnelle des transports en commun. Voilà une opportunité manquée!

L'effet du modèle zurichois risque donc de se limiter à la politique sociale sans contribuer à la transition dans le domaine des transports. Comme l'argent des contribuables utilisé à cette fin est vu comme un financement des TP, il risque par ailleurs d'entrer en concurrence avec le financement du développement du réseau.

Les réductions pour les transports en commun sont justifiées si elles contribuent à rendre l'ensemble du système des trans-

ports plus respectueux du climat. Quand elles visent les jeunes pour influencer leur comportement en matière de mobilité et les fidéliser à l'offre, elles sont judicieuses. Elles peuvent aussi être utiles aux heures creuses pour lisser les pics d'utilisation et mieux exploiter l'infrastructure existante. Et comme les TP doivent aussi rester accessibles aux groupes de population à faibles revenus, des réductions ciblées doivent être accordées aux retraités, aux écoliers et écolières ainsi qu'aux étudiant·es.

Protéger systématiquement le climat implique une réduction du trafic motorisé individuel ainsi qu'un transfert notable vers les TP et vers la mobilité piétonne et cycliste. Il faut pour cela prendre des mesures efficaces qui rendent le trafic motorisé individuel moins attractif, par exemple des taxes ou la limitation de l'offre de stationnement. Il faut aussi davantage d'infrastructures cyclistes. Maintenant que la décision zurichoise est entérinée, la ville serait bien inspirée de donner systématiquement la priorité aux TP et à la mobilité piétonne et cycliste. La réduction du prix de l'abonnement doit contribuer à la transition de la mobilité. ■

Stéphanie Penher est directrice de l'ATE. Elle pendule généralement au guidon de son vélo pour aller travailler, mais elle apprécie un trajet ponctuel et fiable à bord des transports en commun quand la météo fait des siennes.

ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 4 fois par an. www.magazine-ate.ch. **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Viviane Barben, Martin Baumgart, Ruedi Blumer, Yves Chatton, Selim Egloff, Urs Geiser, Bernhard Hachleitner, Andreas Käsermann, Simon Leisinger, Gian Lusti, Stéphanie Penher, Philippe Roullier. **Announces:** Adveritas GmbH, Tel. 031 529 29 20; E-Mail: andreas.spycher@adveritas.ch. **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch. **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 60 787 (français 13 532, allemand 47 255). **Prochaine édition:** 19 février 2026. **Remise des annonces:** 19 janvier 2026. **Changements d'adresse:** mga@ate.ch

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

Informations sur la protection des données: www.ate.ch/declaration-de-confidentialite

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



**EN TANT QUE MEMBRE DE L'ATE,
VOUS FAÇONNEZ LES RUES DE DEMAIN**

Une mobilité durable et écologique pour une Suisse où il fait bon vivre, c'est ce pour quoi l'ATE s'engage avec vous – pas «un jour», mais ici et maintenant. Idée après idée, avancée après avancée, nous cheminons ensemble.



Votre don a un impact!

Chaque franc versé est directement affecté à nos projets. www.ate.ch/don

Vous n'êtes pas encore membre?

Avec 85 francs par an, rejoignez l'ATE et recevez ce magazine quatre fois par an. www.ate.ch/bienvenue

Merci beaucoup pour votre contribution à une mobilité durable!

BESOIN
D'AIDE?

ASSURANCE DÉPANNAGE ATE: VOTRE PROTECTION FIABLE SUR LA ROUTE

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

Encore des questions?
Nous vous conseillons avec plaisir:
tél. 031 328 58 12 ou assistance@ate.ch



Calculer la prime maintenant:
ate.ch/assurance-dépannage-ate

Assureur:



La mobilité
d'avenir



FAITES VALOIR VOS DROITS!

Les problèmes rencontrés avec votre propriétaire, votre employeur, vos voisin·es, une assurance, une institution publique ou un contrat de vente ne sont pas rares. Grâce à la protection juridique de l'ATE, vous bénéficiez de conseils de spécialistes et de l'accompagnement d'un·e avocat·e, si nécessaire.

Encore des questions?
Nous vous conseillons avec plaisir: tél. 031 328 58 12

à partir de
Fr. 80.-
par ans



Calculer la prime maintenant:
ate.ch/protection-juridique-ate

Assureur:

Protekta

La mobilité
d'avenir



L'Italie en Arlecchino

du 12 au 18 mars 2026 (7 jours)



Arlecchino ETR 252

- Croisière ferroviaire en Italie
- Toute l'Italie dans le noble train spécial ETR 252
- Des villes magnifiques: Bologne, Bari et Naples
- La mer Tyrrhénienne et la mer Adriatique

Prix forfaitaire CHF 2590.-

Autres voyages ferroviaires spéciaux et croisières fluviales en 2026

Voyages en Europe

21.01. – 02.02.2026	En Laponie	CHF 3390.-
15.03. – 25.03.2026	Andalousie	CHF 3960.-
07.04. – 13.04.2026	La Ruhr	CHF 1690.-
09.04. – 18.04.2026	Sud de l'Angleterre	CHF 3950.-
21.04. – 25.04.2026	Treno Natura Toscana	CHF 1450.-
21.04. – 30.04.2026	Albanie – paradis naturel	CHF 2950.-
04.05. – 09.05.2026	Flandre et Wallonie	CHF 2090.-
09.05. – 16.05.2026	Rügen	CHF 1890.-
23.05. – 30.05.2026	Nord de la France – Lille	CHF 3250.-
05.06. – 17.06.2026	Le canal de Göta et le Dalsland	CHF 4850.-
20.06. – 02.07.2026	Chemin de fer Inlandsbahn	CHF 3790.-
22.06. – 26.06.2026	Le Tyrol	CHF 1790.-
18.07. – 23.07.2026	Croisière Queen Mary 2	CHF 2590.-
22.08. – 29.08.2026	Les Pyrénées	CHF 2790.-
29.08. – 06.09.2026	Drôme Provençale	CHF 2590.-
12.09. – 16.09.2026	Alsace pittoresque	CHF 1270.-
17.09. – 27.09.2026	Suisse – Istanbul	CHF 3490.-
20.09. – 27.09.2026	Normandie et Bretagne	CHF 2790.-
03.10. – 17.10.2026	Croatie	CHF 4970.-
05.10. – 09.10.2026	Eisenstadt et Graz	CHF 1650.-
07.10. – 14.10.2026	Cilento	CHF 1980.-
24.10. – 30.10.2026	Randonnée à Majorque	CHF 2380.-
08.12. – 13.12.2026	Dresde	CHF 1590.-

Croisières fluviales

30.05. – 06.06.2026	Saône – Rhône	dès CHF 1700.-
12.06. – 19.06.2026	Stralsund – Berlin	dès CHF 1600.-

Brême – Helgoland

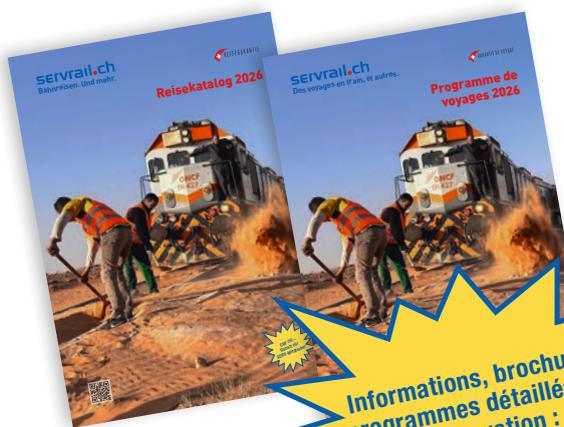
du 24 au 30 juin 2026 (7 jours)



Helgoland, le rocher « Lange Anna »

- Moorexpress et train à vapeur « Jan Harpstedt »
- Helgoland, Neuwerk et la mer des Wadden
- Le tramway historique à Brême
- Hébergement de qualité et cuisine raffinée

Prix forfaitaire CHF 2290.-



GARANTIE DE VOYAGE



Informations, brochures,
programmes détaillés
et réservation :
www.servrail.ch ou
031 311 89 51

SERVRAIL GmbH
case postale 335 | 3027 Berne
031 311 89 51 | www.servrail.ch

+++++ 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 • Protection financière/Fonds de garantie • Guide dès et jusqu'en Suisse • Pourboires +++++