



**NON
C'EST
NON**

Obstination autoroutière

Des milliards pour augmenter les capacités plutôt qu'une politique des transports tournée vers l'avenir?

Page 18

NOUVELLE
COUVERTURE
À PARTIR
DE **92 FR.**

CARNET D'ENTRAIDE DE L'ATE

VOTRE ASSURANCE VOYAGE ET LOISIRS EN EUROPE OU DANS LE MONDE ENTIER

Souscrivez en ligne en 2 minutes!



ate.ch/carnet-dentraide

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

Assureuse:



La mobilité
d'avenir



L'ASSURANCE MÉNAGE DE ZURICH POUR LES MEMBRES DE L'ATE

En savoir plus et demander une offre!*



ate.ch/assurance-menage

* Avec un peu de chance, remportez l'un des 5 bons Migros d'une valeur de 100 Fr.

Encore des questions?
Nous vous conseillons avec plaisir:
tél. 031 328 58 22 ou eco@ate.ch

Assureur:
Zurich Compagnie d'Assurances SA

La mobilité
d'avenir



JUSQU'À
20%
DE RABAIS

- 4 **En bref**
- 6 **Vélo:** les aléas de la météo
- 7 **30 km/h:** chronique d'une bruyante polémique
- 8 **Europe en train:** à la découverte des TGV et TER français
- 10 **Politique fédérale:** une fourmi peu concernée par le climat
- 11 **Mobilité électrique:** imposer mais sans freiner
- 12 **Plans de mobilité:** une vision transversale de l'espace public
- 13 **Chemin de l'école:** un socle pour la santé des jeunes
- 14 **Mobilité d'entreprise:** un nouveau label distingue les efforts
- 15 **eco-auto:** rencontre avec le chef de projet Gregory Germann
- 16 **JeuneATE:** terminus, tout le monde descend de la 1^e classe
- 17 **ATEjunior:** notre page pour les enfants



© Silvia Schaub

36 **Randonnée:** parcourir des millions d'années

38 **Randonnée:** sept sommets mythiques à l'horizon

28 **Offre pour les membres**

30 **Rapport des sections**

40 **Concours**

41 **Réfléchissez-y! avec Martin Winder**

42 **Cartoon**

Couverture: müellerluetolf.ch

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



© ATE/Jolanda Rohrer

N'avions-nous pas dit non? C'est sans doute la question que se sont posée nombre de citoyennes et de citoyens lorsque le Conseil fédéral a publié, l'automne dernier, l'expertise

«Transport '45». Celle-ci remettait en discussion des projets d'extensions autoroutières pourtant rejetés démocratiquement et servait de base de planification pour les projets routiers, ferroviaires et d'agglomération jusqu'en 2045.

En janvier, le Conseil fédéral a ensuite présenté les lignes directrices des prochaines étapes d'aménagement. Surprise: à l'horizon 2045 figurent trois (!) des projets rejetés en novembre 2024 – la troisième voie du tunnel du Rosenberg, le tunnel du Rhin et le tunnel du Fäsenstaub. Cette décision ne respecte pas les principes de notre démocratie. Le non à l'extension des autoroutes constituait un choix fondamental: la population ne veut ni n'a besoin de plus d'autoroutes. Vous en saurez davantage à ce sujet, ainsi que sur la manière dont nous devrions planifier les transports à l'avenir, dans notre dossier dès la page 18.

Je vous souhaite une excellente lecture.

Nelly Jaggi
Co-rédactrice en chef

DOSSIER

Une obstination autoroutière antidémocratique

Le Conseil fédéral a fait examiner 500 projets concernant la route, le rail et le trafic d'agglomération. Même des extensions pourtant rejetées démocratiquement ont été exhumées et intégrées à cette expertise. Le rapport final au titre prometteur «Transport '45» laisse largement de côté une planification des transports réellement tournée vers l'avenir.



18

© müellerluetolf.ch / Barbara Oschke



© mad

OUI à l'initiative pour un fonds climat

L'ATE dit oui à l'initiative pour un fonds climat qui sera soumise au vote le 8 mars. Ce texte propose que la Confédération investisse chaque année entre 0,5 et 1% du produit intérieur brut dans la transformation écologique, soit 3,9 à 7,8 milliards de francs par an. L'objectif est clair: accélérer la transition énergétique et mettre à disposition les moyens nécessaires pour y parvenir. Le fonds climat permettrait notamment de décarboner les transports, par exemple grâce au développement des transports publics ou à l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Les moyens du fonds devraient soutenir en priorité les ménages et les personnes à bas revenus pour le logement, la mobilité ou la reconversion professionnelle. Une transition juste, qui profite à tout le monde.

Pour toutes ces raisons, l'ATE soutient l'initiative. Un tel fonds est indispensable pour renforcer la protection du climat et notre indépendance énergétique. Chaque franc investi aujourd'hui générera des bénéfices multiples: pour notre qualité de vie, pour l'économie, et même pour les finances publiques.

Plus d'infos sur www.fonds-climat.ch

Flâneur d'Or 2026: appel à projets

Le «Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons» récompense les aménagements d'espaces publics qui promeuvent les déplacements à pied et améliorent la qualité, l'attractivité et la sécurité du réseau piéton. La documentation des projets est une source d'inspiration appréciée et reconnue dans les professions concernées. Des communes, institutions, professionnel·les et d'autres personnes qui ont œuvré dans toute la Suisse à la réalisation de projets innovants et exemplaires en faveur de la marche en localité seront primés dans le cadre de ce concours national. Il est organisé par Mobilité piétonne Suisse et soutenu par l'ATE ainsi que divers partenaires.

Plus d'infos sur www.flaneurdor.ch



© Michel Bonvin



© BYD

Voitures électriques: les meilleures sont aussi les moins chères

Plus de 300 voitures électriques neuves sont listées sur le guide eco-auto.info de l'ATE, avec une augmentation de l'offre en modèles de petite taille et à prix abordable. Parmi ces voitures se trouvent les modèles qui impactent le moins l'environnement. La meilleure est la nouvelle BYD Dolphin Surf. Elle dispose d'une petite batterie qui limite les impacts environnementaux liés à la production et les coûts, avec une bonne efficacité énergétique.

L'offre augmente et les prix baissent. En plus d'être meilleures sur le plan environnemental, les électriques sont accessibles à un prix neuf équivalent aux modèles thermiques. Peu de nouveaux modèles essence ou diesel sont arrivés sur le marché. Seules la Mazda 2 Hybrid et la Toyota Yaris Hybrid respectent les objectifs climatiques de la Confédération.

Plus d'infos sur www.eco-auto.info

Le Parlement a voté moins favorablement pour l'environnement

À mi-chemin de la législature, l'écoring de l'Alliance-Environnement (dont fait partie l'ATE) analyse la façon dont les parlementaires ont voté sur les thématiques environnementales. On note un écart grandissant entre les élu·es du Centre: au Conseil national, leur vote s'avère plus en accord avec les défis environnementaux que lors du dernier écoring en 2023, mais la situation se péjore au Conseil des États. Fait préoccupant: les élu·es centristes qui ont le plus souvent voté contre la nature et le climat siègent dans la commission de l'environnement des États. On note également une baisse du côté du PLR et des Vert·libéraux. Les dernières places reviennent sans surprise à l'UDC.

Une politique du personnel exemplaire à l'ATE

Pour la sixième fois, l'ATE a obtenu le certificat du centre UND pour sa politique du personnel exemplaire. Par rapport à la dernière certification, l'ATE a réalisé des progrès en matière de congé paternité et de proportion de femmes parmi les cadres. L'égalité et la conciliation entre vie professionnelle et vie privée revêtent une grande importance au sein de l'association. Le temps partiel est ainsi la règle, et le télétravail est possible jusqu'à 50% du taux d'activité. Des allocations supplémentaires pour enfants allègent le budget familial et les pères bénéficient de dix semaines de congé paternité.



Succès pour les semaines d'action «walk to school»

Jamais autant d'élèves et de classes n'ont participé aux semaines d'action «walk to school» de l'ATE: pour l'édition 2025, 15 609 enfants de 796 classes ont pris part au concours. Pendant deux semaines, les élèves ont parcouru le chemin de l'école à pied aussi souvent que possible. Chaque trajet effectué individuellement comptait pour le classement, et des défis supplémentaires autour de la mobilité ont permis d'augmenter le nombre de points des classes participantes.

Pour l'ATE, les semaines d'action sont une histoire à succès: ces dernières années, le nombre de classes participantes n'a cessé d'augmenter. Sur le chemin de l'école, les enfants expérimentent l'autonomie, le mouvement et les échanges sociaux. «Walk to school» sensibilise les enfants et le corps enseignant aux questions de sécurité routière, explique le comportement approprié dans la circulation et encourage à limiter les parents-taxis. De plus, un concours de dessins sur le thème du chemin scolaire a également été organisé cette année, auquel 1213 enfants ont participé. Le dessin d'Axel Chardonens, de Domdidier (FR), a remporté le premier prix dans la catégorie allant de la maternelle à la 2^e année.



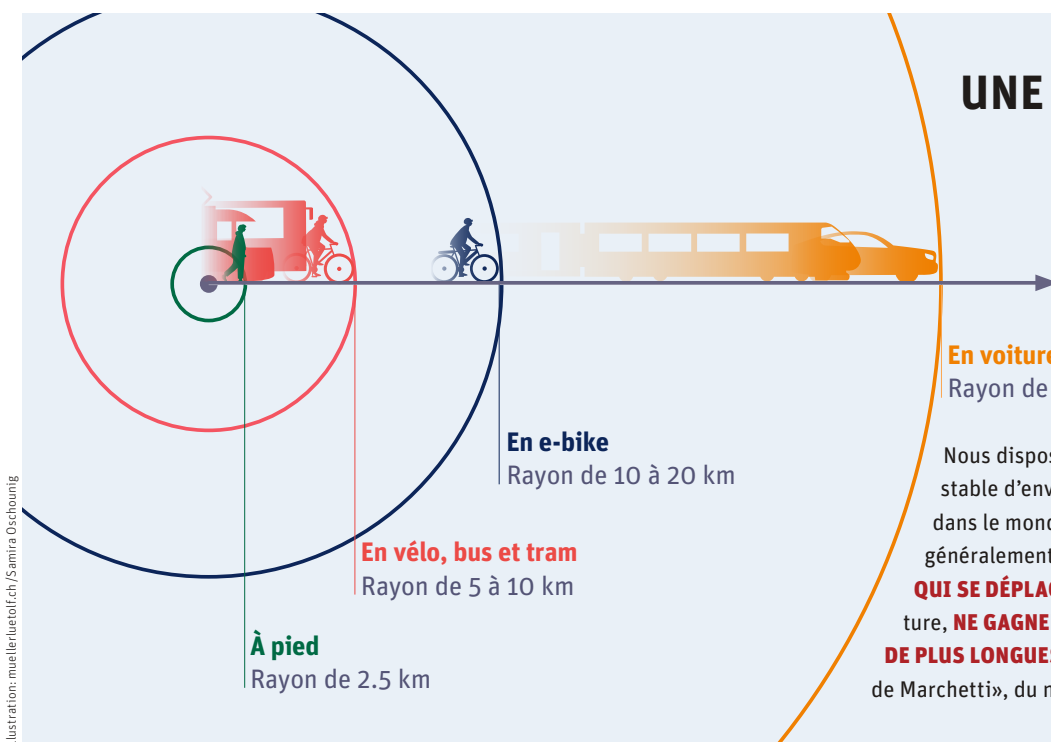
Plus d'infos et les six dessins primés sur www.ate.ch/walktoschool

L'avion plutôt que le train?!

Fin 2025, le Conseil national a décidé de supprimer du budget 2026 le crédit destiné à la liaison de train de nuit Bâle–Copenhague–Malmö. Pour l'ATE, cette décision est totalement incompréhensible et irresponsable. Face à la crise climatique, cette nouvelle liaison aurait constitué une alternative respectueuse du climat à l'avion. Les trains de nuit jouent un rôle clé, en particulier dans le trafic international: ils relient directement les villes européennes, permettent de gagner du temps et remplacent les vols à courte et moyenne distance, fortement émetteurs de CO₂. Toute personne qui prend au sérieux la protection du climat dans le secteur des transports doit offrir des alternatives attrayantes à l'avion plutôt que de supprimer les fonds nécessaires à leur mise en œuvre.



© ATE/Philippe Rouiller



UNE HEURE PAR JOUR

En voiture
Rayon de 20 à 50 km

Nous disposons d'un budget temps de déplacement quotidien stable d'environ une heure, et cela depuis le néolithique, partout dans le monde. Les personnes qui se déplacent à pied parcourent généralement un rayon d'environ 2,5 kilomètres. **CELLES ET CEUX QUI SE DÉPLACENT PLUS RAPIDEMENT**, grâce au train ou à la voiture, **NE GAGNENT PAS DE TEMPS, MAIS PARCOURENT SIMPLEMENT DE PLUS LONGUES DISTANCES**. Ce phénomène est appelé «constante de Marchetti», du nom du physicien italien Cesare Marchetti.

Les aléas de la météo

Vélo La population suisse devrait pédaler davantage, selon la Confédération. Or, sur les routes, la réalité ne facilite pas les choses. Quelques pistes pour offrir plus de place aux deux-roues.

Par Edward Weber

L'hiver venu, la neige est souvent repoussée sur le bord des routes et sur les bandes cyclables, obligeant nombre de personnes à renoncer au vélo. Mais il n'y a pas qu'à la saison froide que le manque d'entretien pose problème. Souvent, les déchets et les feuilles mortes s'accumulent là où doivent circuler les cyclistes. De plus, il n'est pas rare que le revêtement soit endommagé. Autant de situations qui augmentent le risque de chute.

Un changement de mentalité est nécessaire de la part des communes, qui doivent garantir que les pistes et voies cyclables soient sûres tout au long de l'année. Des villes comme Bâle ou Berne montrent l'exemple et, en matière de déblaiement, accordent la même priorité aux principales voies cyclables qu'aux axes routiers les plus importants. Une

telle approche est nécessaire si la Confédération veut atteindre son but de doubler le trafic cycliste d'ici à 2035.

«Suffisant» ne suffit pas

Les manœuvres de dépassement téméraires des automobilistes sont, elles aussi, sur le podium des problèmes de sécurité. Alors que la plupart des pays voisins appliquent une distance minimale de dépassement, la Suisse se contente d'exiger une «distance suffisante». Or, la notion de distance n'est souvent pas interprétée de la même manière par les automobilistes et par les cyclistes.

La situation devient vraiment précaire lorsque la bande cyclable est trop étroite ou le trafic trop dense. Adapter l'infrastructure peut permettre de régler le problème: réduire la route à une chaussée à voie centrale pour les deux directions, sans bande centrale, mais avec de larges bandes cyclables des deux côtés et, si besoin, une limitation à 30 km/h. Généralement, en l'absence de trafic inverse, les voitures dépassent avec suffisamment de marge, car elles ne s'orientent pas en fonction de la bande centrale. En présence de trafic en sens inverse, il est impossible de dépasser.

Une pause avant de tourner à gauche

Les cyclistes qui bifurquent vers la gauche vivent parfois dangereusement. Du fait qu'un signe de la main est nécessaire, elles et ils ne peuvent tenir le guidon que d'une seule main, tout en regardant vers l'arrière et en changeant de voie en plein trafic. Les accidents sont donc fréquents.

Une mesure encore peu utilisée, mais efficace, est la «sécurisation»

de ce virage. Une zone au milieu de la route, munie d'éléments de protection, permet aux cyclistes de bifurquer en deux étapes. De plus, ces îlots ralentissent le trafic.

Et les piétonnes et piétons?

Les cyclistes ne sont pas les seules victimes de la route. Le danger guette dès que deux-roues et piétons doivent se partager l'espace, par exemple aux arrêts de transports publics. Les usagers et usagères demandent, à raison, de pouvoir monter et descendre du bus ou du tram en toute sécurité. Les cyclistes ignorent souvent où circuler entre véhicules, arrêt de transports publics et chaussée. La patience vient parfois à leur manquer lorsque le bus ou le tram ne redémarre pas immédiatement.

En l'absence de considération mutuelle, il n'y a qu'une solution, qui consiste à séparer les surfaces destinées aux cyclistes et les voies piétonnes. Un contournement séparé pour vélos est lui aussi nécessaire aux arrêts de transports publics. Et si l'espace manque? Lorsque le 30 km/h remplace le 50 km/h, les voitures nécessitent moins de place et les routes deviennent plus sûres. Cela libère un précieux espace, qui suffit même souvent pour une bande cyclable séparée. ■

Edward Weber est responsable du secteur «Mobilité d'avenir» à l'ATE. Il se déplace beaucoup en ville et apprécierait qu'à l'avenir, les cyclistes puissent circuler sans stress.

Étude sur la distance de dépassement

En collaboration avec la Haute école de Suisse orientale, l'ATE procède à des mesures sur la distance de dépassement entre voitures et vélos. Cette étude a pour but de comprendre comment rendre le trafic plus sûr.



© ATE/Nadja Mühlemann

Chronique d'une bruyante polémique

30 km/h L'ATE revient, avec un mélange d'amusement et de consternation, sur la couverture médiatique des derniers mois concernant le 30 km/h. Elle apporte un peu de clarté dans cette controverse grâce à un sondage révélateur.

Par Andreas Käsermann



Début décembre, l'ATE a remis sa réponse à la consultation sur le 30 km/h ainsi que sa lettre de protestation munie de plus de 17 000 signatures.

Ces dernières semaines, il nous est arrivé à plusieurs reprises de nous frotter les yeux avec étonnement en lisant les journaux, en écoutant la radio ou en regardant des émissions de télévision: le 30 km/h a mis les esprits en ébullition, de la droite à la gauche. La polarisation générale a commencé début septembre de l'année dernière, lorsque le conseiller fédéral Albert Rösti a présenté son ordonnance. Celle-ci prévoit que la protection contre le bruit soit en principe assurée par des revêtements phonoabsorbants. Le 30 km/h ne devrait être qu'un dernier recours, lorsque cela ne suffit pas.

Par la suite, organisations, partis et personnes intéressées ont pu se prononcer sur le projet de M. Rösti. Ce qu'a fait l'ATE: «La priorisation prévue des revêtements phonoabsorbants renchérit la protection contre le bruit et détériore la sécurité routière.» De plus, l'objectif d'un trafic plus fluide serait justement mieux atteint avec le 30 km/h. En bref: l'ATE rejette ce que le Conseil fédéral a imaginé. Cela n'a pas échappé à la Radio RTS, qui titrait «L'ATE dit tout le mal qu'elle pense de ce projet». Soyons honnêtes: impossible de lui trouver un avantage, même avec la meilleure volonté du monde.

Du soutien pour Rösti

Le Conseil fédéral a, en revanche et sans surprise, reçu le soutien du TCS. Celui-ci a

affirmé: «La possibilité d'inclure des routes orientées vers le trafic dans des zones à 30 km/h devrait être supprimée sans remplacement.» Donc 50 km/h devant les écoles, affirme précisément ce TCS qui aime pourtant coller des affiches en faveur de la sécurité sur le chemin de l'école...

Des applaudissements viennent aussi de l'UDC de Rösti – du moins «sur le principe», comme le parti l'a déclaré à l'agence de presse Keystone-ATS. Il faudrait en effet aller plus loin «afin d'empêcher l'introduction rampante et surnoise d'un 30 km/h généralisé». Reconnaissons au moins que l'UDC ne manque pas de créativité. À Zurich, le débat a été particulièrement acerbé avant la votation sur l'«initiative pour la mobilité» de novembre 2025. On a ainsi lu dans le Tages-Anzeiger qu'un député UDC s'est déguisé en policier afin de faire campagne pour cette initiative.

Pendant ce temps, le magazine Auto-Ilustrierte demandait: «Réduisez-vous la puissance de votre aspirateur pour qu'il soit plus silencieux?» Nous ne nous étions encore jamais posé la question, mais nous n'avons que peu de doutes: quiconque a déjà nettoyé une chambre d'enfant rêve d'un aspirateur tout-terrain à quatre roues motrices.

L'essayer, c'est l'adopter

Un podcast de l'Aargauer Zeitung a livré une analyse intéressante, dans laquelle s'ex-

primait notamment un journaliste autrefois partisan du 50 km/h et qui vit aujourd'hui dans une zone de rencontre. «À présent, je penche plutôt pour le 30 km/h», admet-il. C'est une observation fréquente: les automobilistes ne défendent pas le 50 km/h, ou alors seulement jusqu'à ce que l'assistant de stationnement autonome ait garé la voiture avec précision dans le garage. La joie liée à la qualité de vie retrouvée dure alors exactement jusqu'au prochain contact avec un volant. Ce comportement est certes versatile, mais néanmoins intéressant et loin d'être rare.

Afin de contrer les arguments fallacieux et les attaques sur le 30 km/h, l'ATE a commandé un sondage représentatif à l'institut Demoscope. Les résultats sont convaincants: la majorité des personnes interrogées (68%) se dit largement favorable à des réductions de vitesse au profit de la sécurité, même si cela entraîne un allongement du temps de trajet.

Surtout, à l'image du journaliste intervenu dans le podcast de l'Aargauer Zeitung, l'acceptation du 30 km/h augmente après son introduction. Les personnes qui vivent dans une rue ou un quartier où le trafic est limité à 30 km/h veulent conserver ce régime de vitesse et ne souhaitent pas revenir en arrière. Celles et ceux qui ne connaissent que la limitation à 50 km/h devant leur porte n'ont pas cette comparaison et se satisfont du statu quo. ■

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

Notre engagement continue

L'ATE a vivement critiqué l'ordonnance du Conseil fédéral sur la limitation à 30 km/h. Nous avons pu compter sur un soutien actif: plus de 17 000 personnes ont signé notre lettre de protestation. Beaucoup ont également soutenu la campagne par un don et ont soumis une réponse à la consultation. Un grand merci pour ce précieux engagement! Pour rester au courant: www.ate.ch/30-km-h



Troquer le TGV contre un TER

L'Europe en train Qui voyage en France opte bien souvent pour le fantastique réseau de trains à grande vitesse. Mais celui-ci ne convient pas toujours, par exemple quand on souhaite emporter son vélo ou explorer le fin fond de la France.

Texte et photos: Urs Geiser

Le 26 septembre 1992, nous montons à bord du dernier train reliant Delle à Belfort. Autour d'un bon repas, nous levons nos verres à l'espoir de voir un jour renaître cette ligne ferroviaire transfrontalière, riche d'une longue tradition. Ce rêve semble alors bien compromis. L'article Wikipédia sur les lignes ferroviaires françaises désaffectées – et, dans le meilleur des cas, transformées en pistes cyclables – est long comme un jour sans pain. Cette situation est probablement le signe d'une évolution qui a largement contribué à nourrir le sentiment de négligence et d'abandon souvent évoqué dans les analyses sur la misère politique actuelle de la Grande Nation.

Alors, réjouissons-nous de ce qui est encore là. La compagnie ferroviaire nationale SNCF – et ici ou là un autre prestataire – continue en effet de desservir les coins les plus reculés du pays, par exemple Briançon, la ville la plus haute de l'Union européenne. La Suisse est reliée au réseau français depuis les trams bâlois, qui desservent la gare de Saint-Louis, mais aussi avec le spectaculaire train de montagne Martigny-Chamonix, en passant par le Léman Express, le plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe, dans la région genevoise.

Le prix de la lenteur

Si la rapidité n'est pas le premier critère de votre voyage, la France est un terrain de jeu fabuleux. Prenons le classique Genève – Marseille: au lieu de traverser la vallée du Rhône en trois ou quatre heures, on peut passer par Grenoble, suivre l'arc alpin jusqu'à Veynes-Dévoluy, faire peut-être halte à Sisteron ou Manosque et plonger peu à peu dans les fabuleux paysages méridionaux. On peut aussi, depuis Avignon, opter pour la ligne passant par Cavaillon, où sont toutefois prévus de gros travaux. Heureusement, la ligne de la Côte bleue, qui bifurque à Miramas et offre une vue spectaculaire sur la mer presque jusqu'à Marseille, est également accessible via Arles. Selon la SNCF, elle est «sans pareille».

De notre côté, nous avons décerné cette distinction à une nouvelle découverte faite lors de notre dernier voyage de retour de la mer: la ligne reliant Valence – une ville que nous avions jusqu'alors ignorée – à Veynes, en passant par la vallée de la Drôme sauvage, à la lisière du célèbre parc naturel du Vercors. Nous sommes restés en rade trente minutes à Die, la très jolie patrie de la clairette, pour cause de détecteur défectueux. Le personnel du train s'est éclipse. Le

conducteur de la locomotive a été le premier à réapparaître, un paquet de baguettes sous le bras. L'occasion fait le larron. De toute manière, qui dit slow travel, dit aussi slow food.

Augmentation dans les TER

Malgré des installations ferroviaires délabrées et des horaires écrémés, la SNCF s'en tire plutôt bien. En 2023 et 2024, le nombre de passagers a atteint de nouveaux records. Dans le trafic régional, la croissance est de 33 % en cinq ans. Même si les vacances ne sont qu'un instantané de la situation, la SNCF mérite de bonnes notes, que ce soit en matière de ponctualité, de confort, de propreté, d'amabilité du personnel et de signalétique dans les gares. Les automates à billets avec le bouton rotatif sont faciles à utiliser et les panneaux d'affichage électroniques sont généralement fiables.

Le prix des billets normaux, aussi en TER (train express régional) a clairement augmenté. En revanche, l'offre de transport de vélo (voir encadré) est aussi avantageuse que populaire auprès des touristes comme de la population locale. Ce n'est pas un hasard si la SNCF demande, si possible, d'éviter les heures de pointe. Quand la place ne



Impression depuis le hall de la somptueuse gare centrale de Marseille; arrivée d'un TER à Sète; la gare Saint-Roch, plaque tournante du trafic ferroviaire à Montpellier; la petite ville jurassienne de Morez, avec en arrière-plan l'un des plus beaux viaducs de la «Ligne des Hirondelles», scandaleusement menacée de fermeture.

suffit pas, on improvise, comme lorsqu'une agente de train a demandé à l'ensemble des passagères et passagers d'un wagon bondé de descendre rapidement afin que les deux vélos des touristes helvétiques puissent miraculeusement y trouver place.

Jusqu'à présent, il valait mieux éviter le TGV, sauf si le vélo était rangé dans un sac, car il pouvait arriver que la place soit introuvable malgré la réservation. L'agent à qui vous vous adressiez s'enfuyait en haussant les épaules et en jurant. Une amélioration est en vue avec la cinquième génération de TGV qui sera mise en service en 2026: le nouveau Inoui devrait disposer de huit places vélos.

Un pacte avec l'Elysée?

Vingt-six ans après être montés dans le train à Delle, et grâce à un lobbying acharné mené en amont par la Suisse, notamment par l'ATE, la ligne ferroviaire rénovée entre le Jura et Belfort est inaugurée fin 2018 et reliée au reste du monde via la gare TGV de Belfort-Montbéliard. En janvier 2026, nous embarquons à 7h43 à Delle pour un fascinant tour de la Franche-Comté: via Belfort jusqu'à Besançon et Mouchard, puis sur la ligne des Hirondelles, une attraction comptant 18 viaducs qui nous mène à Morez et Saint-Claude. Morez a été privée de sa liaison ferroviaire avec la Suisse (La Cure-Nyon) en 1956 déjà. Pour se rendre à Lyon, le bus remplace le train depuis 2018 sur une partie du trajet, et l'avenir n'est pas moins sombre: les coûts d'assainissement, devisés à environ 90 millions d'euros, semblent trop élevés pour la région. Monsieur Macron, qu'avez-vous fait de

la fierté pour le patrimoine culturel et architectural de la France?

Dernièrement, un expert suisse en stratégie expliquait pourquoi notre pays aurait tout intérêt à acheter la protection de son espace aérien à l'armée de l'air française. En contrepartie, nous suggérons que la Suisse parraine la ligne des Hirondelles, reconstruise au plus vite la ligne du Tonkin entre St-Gingolph et Évian, électrifie d'autres lignes... On a bien le droit de rêver. ■

Urs Geiser est rédacteur et partage volontiers ses conseils de voyage dans le Magazine ATE.



Planifier ses vacances à vélo

À bord des TER de certaines régions, le vélo voyage gratuitement – c'est le cas entre Genève et Lyon – ou pour 1 euro (= réservation de la place). Dans l'application SNCF, il vaut mieux rechercher la correspondance souhaitée sans ajouter son vélo, au risque de voir apparaître uniquement les correspondances soumises à réservation et non les nombreux TER librement accessibles. Si la réservation (obligatoire) dans les trains IC, dont l'offre est limitée, concerne plus d'un vélo, essayez de les réserver un par un; une personne trouvera peut-être sa place dans le wagon 3, une autre dans le wagon 6. De manière générale, mieux vaut s'y prendre le plus tôt possible. Si votre voyage concerne deux régions avec des règles différentes, indiquez le lieu de départ et celui d'arrivée sur le site internet régional vers lequel l'app de la SNCF vous redirige. www.sncf-voyageurs.com/fr/voyagez-avec-nous/train-et-velo

Liens utiles

[www.sncf-connect.com/\(fr-ch/aide/carte-reseau-trains-sncf\)](http://www.sncf-connect.com/(fr-ch/aide/carte-reseau-trains-sncf))

www.thetrainline.com/fr

www.raileurope.com/trains/ter-regional-express

Une fourmi peu concernée par le climat



Face aux tentatives d'économies réalisées par les entreprises de transports publics lors de l'achat de bus électriques, Karine Keller-Sutter a dû faire preuve de modestie. Sur la photo, un nouveau bus électrique de Bern Mobil.

Politique fédérale Le programme d'économies du Conseil fédéral fait parler de lui. Avant le débat au Conseil national, le bilan intermédiaire est mitigé. Par Luc Leumann

Les nombreux conflits dans le monde ont de quoi donner le tournis. Ce sentiment perdure au vu des énormes dépenses supplémentaires en faveur de l'armée. Au lieu d'expliquer comment elles pourraient être financées, le Parlement préfère couper ailleurs en espérant ne pas devoir réformer le frein à l'endettement. L'esprit économe helvétique nous vend cette pression politico-financière comme un allègement.

Bien que seuls 18% des dépenses fédérales soient liées à l'environnement, 40% des économies du programme devraient concerner ce domaine. Par contre, des branches polluantes telles que l'agriculture ou des subventions étatiques au détriment de l'environnement ne sont pas concernées.

Cela s'explique par le fait qu'une conseillère fédérale (et fourmi) libérale, un ancien fonctionnaire des finances et syndicaliste ainsi que leurs alliés préfèrent se soucier de la politique économique plutôt que de celle du climat ou des transports. Ces «expert-es» ont émis des propositions que le Conseil fédéral a, pour la plupart, acceptées en un temps record.

Les apôtres des économies se feraient-ils avoir?

Pour ce qui est des aménagements ferroviaires, les politiciennes et politiciens en

charge des transports ont d'ores et déjà tenté de berner leurs collègues responsables de la politique financière. Les économies de 100 millions par an devraient être en grande partie compensées par des astuces fiscales d'un montant de 80 millions par an. Une revanche après que les acteurs politiques financiers ont tenté de se mêler de politique des transports.

Quelque 100 millions par an devraient être économisés dans le budget prévu pour l'extension des autoroutes déjà approuvée. L'an dernier, la Confédération a perçu 485 millions de plus pour les autoroutes que ce qu'elle a dépensé pour leur entretien. Grâce à notre succès dans les urnes, le Conseil fédéral a d'ores et déjà convenu d'une prochaine tranche qui passera du budget autoroutier aux caisses fédérales.

Bus électriques: limitation des dommages

Notre fourmi a dû faire preuve de modestie, eu égard aux coupes prévues pour l'achat de bus électriques par les entreprises de transports publics. Elle souhaitait conserver le crédit de 46 millions de francs par an, introduit en 2025, dans les caisses fédérales. Or, le Conseil des États n'a donné son feu vert que pour six millions d'économies par an. Pour

sa part, l'ATE a rappelé que la nouvelle loi CO₂ entraîne des recettes supplémentaires pour la Confédération, car les entreprises de bus ne sont plus exemptées de la taxe sur le diesel. Le Conseil des États ne s'intéresse par contre pas du tout à la proposition d'économies du Conseil fédéral concernant les aéroports locaux et leurs jets privés.

Peu après les intenses débats portant sur le train de nuit vers Copenhague et Malmö, le Parlement a pris une décision de principe dans le cadre des programmes d'économies. Indépendamment de projets concrets, la Suisse ne devrait plus dépenser quoi que ce soit ces prochaines années pour les liaisons ferroviaires internationales au départ de la Suisse. Il y a 20 ans passaient comme une lettre à la poste 280 millions sur une période de 15 ans pour réduire les temps de trajet entre Bâle, Genève ou Lausanne vers Paris et de Zurich à Munich. Aujourd'hui, notre pays refuse d'allouer 30 ou même 10 millions de francs par an à de meilleures liaisons ferroviaires vers l'étranger. Le fait que le Parlement avait pris une décision contraire en 2023 intéresse (trop) peu de monde.

Mais le Conseil national peut encore faire changer les choses. Certes, un référendum sur ce programme d'économies n'est pas la panacée, mais une solution parmi d'autres. Il fut une époque où les mesures d'économies concernaient, sans loi particulière, l'armée ou l'agriculture; désormais, outre la coopération au développement, les transports publics pourraient en être les premières victimes. En avril, l'ATE devra donc réfléchir aux risques et aux perspectives d'un éventuel référendum sur le programme d'économies. ■

Luc Leumann est coordinateur Politique nationale auprès de l'ATE Suisse.

Imposer, mais sans freiner

Mobilité électrique La redevance sur les véhicules électriques passe à la vitesse supérieure. Le Conseil fédéral propose que les détentrices et détenteurs de tels véhicules participent au financement de l'infrastructure routière. L'ATE soutient cette approche, mais s'oppose à une introduction prématurée qui irait à l'encontre des objectifs climatiques.

Par Andreas Käsermann

Si le nombre de voitures à essence ou diesel diminue, les recettes de l'impôt sur les huiles minérales font de même, les véhicules électriques n'étant pas concernés. Ce qui impacte les caisses de la Confédération et tout budget servant à l'entretien du réseau routier. Mais les véhicules électriques sont, eux aussi, des véhicules. Certes, ils polluent moins, mais circulent sur les mêmes routes que les voitures à moteur thermique. Ainsi, l'allégement fiscal accordé aux voitures électriques correspond à une subvention; un financement de l'infrastructure de transport selon le principe de causalité s'avère nécessaire. Le Conseil fédéral souhaite s'y atteler et a soumis à consultation un nouvel impôt pour véhicules électriques.

L'ATE approuve, mais émet certaines réserves: «Il est exclu qu'un nouvel impôt sur les véhicules électriques freine l'électrification de la flotte automobile suisse», avertit Martin Winder, responsable Politiques des transports et Campagnes à l'ATE. «Cela risque d'être le cas si les voitures électriques devaient être soumises à des taxes plus élevées dès 2030 déjà. Des incitations au passage à des véhicules sans émissions restent nécessaires.»

Pas d'imposition précipitée

L'ATE exige donc que la redevance sur les véhicules électriques ne s'applique pas avant 2035. Cela n'est en effet qu'à partir de cette date que la mise en circulation d'une majorité de voitures électriques deviendra réalité. «Un modèle transitoire avec des taux d'imposition réduits pourrait empêcher d'enrayer subitement la dynamique de marché», continue le responsable.

Sans compter que le besoin de financement de l'infrastructure routière n'est pas franchement criant. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FOR-

TA) est suffisant, aussi en raison du refus dans les urnes du développement des autoroutes en novembre 2024. «En raison de ce refus, les moyens nécessaires sont aussi plus faibles. Au lieu de générer de nouveaux revenus, il faudrait utiliser les fonds FORTA pour les programmes d'agglomération», suggère Martin Winder.

Le Conseil fédéral voit deux moyens de prélever la redevance sur les véhicules électriques: en taxant le courant de recharge ou en prélevant une redevance liée à la presta-

«Des incitations au passage à des véhicules sans émissions restent nécessaires.»

Martin Winder

tion kilométrique. L'ATE ne soutient que la seconde variante. Une taxe sur le courant de recharge serait difficilement applicable et inciterait certaines personnes à la contourner.

Pour Martin Winder, une taxe forfaitaire sur les véhicules électriques est exclue: «Cela équivaldrait à un forfait privilégiant uniquement les personnes qui roulent beaucoup.» Par contre, un forfait appliqué aux motos électriques et aux véhicules étrangers serait pertinent.

Des critiques de toutes parts

La balle est désormais dans le camp du Conseil fédéral. Quoi qu'il en soit, les obstacles sont encore nombreux. Certes, presque toutes les parties prenantes approuvent le principe d'une redevance, mais son application dès 2030 est considérée comme trop précoce par la plupart.

Le peuple devrait donc avoir le dernier mot: une redevance sur les véhicules électriques similaire à la surtaxe sur les huiles minérales exige une modification de la Constitution. ■



Andreas Käsermann est porte-parole de l'ATE.



À Verbier, un plan de mobilité impliquant les enfants et les seniors est réalisé pour la première fois en Valais. Traversées, visibilité, vitesse du trafic, bancs: nombre de mesures pourront rendre les déplacements piétons plus sûrs et confortables.

Au petit matin, la rue prend vie devant l'école du village. Les enfants arrivent à pied ou à vélo, en groupe, avec ou sans parents pour les accompagner. À cette heure, la route est fermée à la circulation, évitant les manœuvres de parents-taxi. Un banc installé à l'angle du trottoir permet de faire une pause et, justement, une femme âgée s'y assoit un instant pour contempler le joyeux tumulte. Trois enfants arrivent en pédalant en file indienne, cartable sur le dos.

Cette scène, qui pourrait se dérouler dans de nombreuses communes suisses, n'a rien de spectaculaire. Elle compte pourtant quelques aménagements qui changent tout. La rue scolaire – un tronçon fermé au trafic pendant les horaires d'arrivée et de départ des enfants –, le banc pour s'arrêter, la bonne visibilité ou les traversées sécurisées sont autant de composantes qui permettent de garantir le confort et la sécurité des déplacements de deux publics particulièrement vulnérables: les enfants et les seniors.

Sujet connu, démarche qui évolue

L'ATE accompagne des communes depuis de nombreuses années dans des démarches visant à améliorer les déplacements. Constatant les importantes synergies entre les besoins des enfants et ceux des seniors, nos spécialistes proposent dorénavant une approche qui conjugue Plans de mobilité scolaire et plans de mobilité seniors. «En travaillant conjointement avec les deux groupes, nous pensons l'espace public non plus par catégories isolées, mais comme un tout, inclusif et accueillant», explique Alice Gentile, chargée de projet à l'ATE.

Élaborés avec les écoles, les autorités communales et surtout avec la participation active des enfants, les Plans de mobilité scolaire visent à sécuriser les itinéraires et à encourager la marche et le vélo sur le chemin de l'école. Plus récents, les Plans de mobilité seniors reposent sur une démarche similaire: partir des besoins concrets d'un public spécifique pour améliorer ses conditions de déplacement au quotidien.

Une vision transversale de l'espace public

Plans de mobilité Ce qui facilite les déplacements des enfants profite aussi aux personnes âgées – et inversement. En menant des plans de mobilité scolaire et seniors en parallèle, l'ATE met en lumière des besoins convergents et ouvre la voie à un espace public plus sûr, plus confortable et plus inclusif.

Par Camille Marion

La participation est au cœur des plans de mobilité de l'ATE. Observations de terrain, questionnaires, ateliers et échanges permettent de recueillir des perceptions parfois très différentes d'un même lieu. Les enfants racontent et dessinent leur chemin de l'école, avec ses endroits risqués, mais aussi ses moments appréciés. De leur côté, les seniors mettent l'accent sur la continuité des trottoirs, la qualité des revêtements, la lisibilité des traversées ou encore la possibilité de s'arrêter pour reprendre son souffle.

Plusieurs communes engagées

À chaque fois, l'ATE joue un rôle central de facilitatrice. Elle crée les conditions du dialogue entre les habitantes et habitants, les écoles, les services communaux et les autorités politiques. Surtout, elle met en évidence les solutions qui répondent aux problèmes partagés par les personnes concernées, permettant ainsi de dépasser les perceptions individuelles.

En Suisse romande, l'ATE a réalisé avec succès plusieurs plans de mobilité combinés. Après Bourg-en-Lavaux (VD) et La Neuveville (BE), la commune de Val-de-Bagnes (VS) s'est lancée l'an passé, convaincue par les deux Plans de mobilités scolaires déjà réalisés sur son territoire. Une centaine

d'enfants fréquentant l'école primaire ou la crèche de Verbier ainsi que plus de 1300 seniors ont participé, cet automne, à la collecte de données. «Sur la base de ces informations et avec une visite de terrain, nous transmettons une série de recommandations à la commune, ainsi qu'une proposition de priorisation des mesures à mettre en place selon les besoins et les spécificités de chaque public cible», détaille Alice Gentile.

Renforcer l'autonomie et la santé

En conjuguant Plans de mobilité scolaire et seniors, l'ATE défend une conviction forte: penser la mobilité à partir des publics les plus vulnérables est l'une des meilleures manières d'améliorer la qualité de vie de l'ensemble de la population. Au-delà des questions de sécurité, il s'agit de renforcer l'autonomie, la santé et la participation.

Dans un contexte où l'espace public est de plus en plus sollicité, cette approche intergénérationnelle offre des clés précieuses. Elle rappelle que la mobilité active n'est pas seulement une affaire de déplacements, mais aussi de rencontres, de confiance et de lien. Et que, parfois, un simple banc à l'angle d'un trottoir peut en dire long sur la manière dont une commune prend soin de ses habitantes et habitants. ■

Un socle pour la santé des jeunes

Chemin de l'école Marcher pour aller à l'école contribue à la santé et au développement des enfants. Pourtant, ces trajets à pied diminuent, surtout en Romandie. Les autorités et les parents ont un rôle à jouer.

Par Philippe Rouiller

Depuis les années 1990, les enfants se déplacent de moins en moins à pied pour aller à l'école. La baisse concerne toute la Suisse, mais elle est d'autant plus marquée en Suisse romande. Ce changement est préoccupant, car la marche joue un rôle essentiel dans la santé et le développement des enfants.

Sur la base de milliers de données récoltées dans le cadre des Plans de mobilité scolaire réalisés par l'ATE dans le canton de Genève, des expertes et experts de la santé et de l'aménagement du territoire ont analysé les bienfaits de la mobilité active ainsi que les meilleurs moyens pour la favoriser. Les résultats ont été présentés l'automne passé lors d'une conférence publique.

Un développement ludique

Le chemin de l'école constitue un véritable terrain d'apprentissage. Marcher quotidiennement permet aux enfants de développer leur motricité, leur endurance et leur tonicité, notamment grâce à la diversité des surfaces rencontrées. Marcher sur du gravier, des trottoirs ou des chemins, sauter par-dessus des flaques ou garder l'équilibre sur un muret sont autant d'expériences ludiques qui favorisent le développement physique.

Les enfants qui se déplacent à pied atteignent également plus facilement les recommandations d'activité physique quotidienne. «Le chemin de l'école a le potentiel d'agir comme un socle sur lequel construire l'activité physique générale des enfants», confirme Derek Christie, professeur à la haute école de santé de Fribourg.

Les bienfaits sont aussi psychiques. Les enfants qui marchent pour aller à l'école font généralement preuve d'une plus grande concentration et sont dans de meilleures dispositions



Un exemple présenté lors de la conférence de l'ATE: la rue des Plantaporrêts à Genève, rendue piétonne, offre un espace plus sûr et plus calme pour les déplacements à pied et la vie de quartier.

pour apprendre. L'activité physique stimule la créativité, réduit le stress et améliore l'humeur.

Apprendre à faire des choix

La mobilité active permet en outre de développer l'autonomie. En se déplaçant seuls ou entre camarades, les enfants apprennent à observer leur environnement, à respecter les règles de circulation, à faire des choix et à s'orienter. Explorer différents itinéraires renforce leur sens des responsabilités, contrairement au trajet en voiture, durant lesquels les décisions sont prises par les adultes et où le corps reste passif.

Cependant, les enfants ne peuvent pas opérer ce changement sans aide; les parents et les autorités publiques ont un rôle clé à jouer. Si les trajets sont bruyants, dangereux ou mal adaptés aux piétonnes, la marche devient peu attrayante. À l'inverse, des espaces apaisés et sécurisés incitent naturellement aux déplacements à pied. C'est pourquoi il est essentiel que les autorités rendent les villes plus sûres et agréables pour les piétonnes et les piétons. «Si les enfants y gagnent, tout le monde y gagne», rappelle Sébastien Munafò, directeur de la filiale suisse du bureau de recherche 6t.

Philippe Rouiller travaille dans l'équipe de communication de l'ATE. Il souhaiterait voir plus souvent la mobilité active dans les politiques de santé publique.

Les bienfaits sont aussi psychiques. Les enfants qui marchent pour aller à l'école font généralement preuve d'une plus grande concentration et sont dans de meilleures dispositions pour apprendre.

Pour une mobilité d'entreprise simple et durable

Mobilité d'entreprise Un nouveau projet porté par l'ATE, l'UTP et Pro Vélo vise à distinguer l'engagement des entreprises en faveur d'une mobilité compatible avec les objectifs climatiques.

Par Yves Chatton

En termes de kilomètres parcourus, le travail constitue le deuxième motif de déplacement de la population. Deux tiers de ces trajets sont effectués en voiture. Fortement concentrés dans le temps et l'espace, ces déplacements sont l'une des principales causes de congestion aux heures de pointe. Le cadre proposé par l'entreprise influence pourtant de manière déterminante le choix du moyen de transport de son personnel – et ainsi de l'achat d'un abonnement de transports publics, d'un vélo (électrique) ou d'un (second) véhicule. D'autre part, les entreprises jouent aussi un rôle clé dans l'électrification du trafic : dans une étude de YouGov en 2025, un quart des ménages interrogés possèdent une voiture de fonction, dont 68% sont encore thermiques, tandis que seuls 8% sont électriques.

Autant de potentiels d'amélioration encore largement sous-exploités. Voilà pourquoi l'ATE, l'Union des transports publics (UTP) et Pro Vélo ont lancé début 2026 le projet Move Smart – pour une mobilité d'entreprise simple et durable.

Le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail dépend également du cadre défini par l'entreprise, par exemple en mettant en place une flotte de vélos électriques plutôt qu'en fournissant une voiture de fonction.

Comment fonctionne Move Smart?

L'objectif est simple: valoriser et stimuler, avec un label, l'engagement des entreprises pour une mobilité compatible avec les objectifs climatiques. Move Smart tient compte à la fois du trafic pendulaire et des déplacements professionnels.

Le système de distinction se veut progressif, en trois niveaux. Pour commencer, l'entreprise réalise une autoévaluation de la mobilité de ses employé-es. Elle signe une charte confirmant son engagement à réduire à zéro net ses émissions liées à la mobilité d'ici 2050 au plus tard, tout en s'engageant à mettre en œuvre les mesures nécessaires. Cette signature traduit un soutien clair de la direction de l'entreprise.

Ensuite, cette dernière dispose de deux ans maximum pour atteindre l'un des deux niveaux suivants. À cet effet, elle doit définir une trajectoire de réduction des émissions, élaborer un concept de mobilité, instaurer un reporting des émissions et appliquer quelques mesures prédéfinies, comme la gestion du stationnement ou la réduction

des vols de courte distance. À cela s'ajoutent d'autres mesures à choisir dans une liste établie par Move Smart, telles que la participation financière à l'utilisation des TP ou la possibilité de faire du télétravail et de travailler durant le trajet pendulaire.

La distinction entre les deux niveaux supérieurs dépend de l'ambition des entreprises. Celles qui visent la zéro émission nette dès 2040 et sont prêtes à appliquer des mesures supplémentaires peuvent accéder au niveau le plus élevé: la distinction «leading».

Un vif intérêt

L'équipe Move Smart accompagne les entreprises tout au long du processus et favorise les synergies entre elles. L'ATE, en tant que membre de cette équipe, veille tout particulièrement à ce que les stratégies des entreprises restent pleinement alignées avec les objectifs climatiques. Le label permet ainsi de rendre visible, de manière crédible, l'engagement concret du monde économique.

Participer à Move Smart signifie mettre en place une stratégie cohérente, durable et valorisante. C'est un investissement gagnant: pour l'image de l'entreprise, pour le bien-être des collaboratrices et collaborateurs, et bien sûr pour la protection du climat.

L'intérêt est déjà réel. Au lancement, une douzaine d'entreprises, dont La Poste, les CFF, Rivella ou Helsana, avaient signé la charte.

Un grand potentiel

L'ATE se réjouit de contribuer à ce projet prometteur. En valorisant les bonnes pratiques des entreprises pionnières, Move Smart peut inspirer l'ensemble du tissu économique – et même le monde politique – à avancer plus rapidement vers une mobilité respectueuse du climat, de l'environnement et de l'humain. ■

Plus d'information sous: www.move-smart.ch

Yves Chatton est chargé de projets en politique des transports. Pendant son trajet entre la maison et le travail, il préfère dormir plutôt que de travailler.



«Il serait fatal que les objectifs en matière de CO₂ soient abaissés»



Depuis décembre dernier, Gregory Germann est à la tête de l'équipe ATE consacrée aux véhicules écologiques. Il soutenait auparavant les entreprises dans les domaines de la mobilité durable et de l'économie circulaire chez swisscleantech.

Propos recueillis par Simon Leisinger



Gregory Germann travaille pour la plateforme eco-auto de l'ATE.

Gregory, quelle relation entretiens-tu avec la voiture?

Je n'ai pas de voiture. En ville, je me déplace sans problème à vélo ou en transports publics. Si je dois transporter un meuble, l'offre de Mobility est vraiment utile. Cela dit et pour être honnête, je garde d'excellents souvenirs de certaines vacances en voiture.

Quel est le rôle de la voiture dans ton travail auprès de l'ATE?

Sur notre plateforme eco-auto, nous évaluons les véhicules électriques, mais aussi à essence ou diesel, selon divers critères environnementaux. Notre classement permet de savoir quelle voiture est la meilleure en la matière. Je suis également actif dans le domaine politique; cela représente un levier de taille pour rendre ces véhicules plus écologiques.

Le TCS et l'Office fédéral de l'énergie établissent, eux aussi, des bilans climatiques des voitures. En quoi eco-auto se distingue-t-elle de telles offres?

Ces offres mettent l'accent sur l'efficacité énergétique. Avec eco-auto, nous avons adopté une approche plus globale. Bien entendu, nous tenons compte de l'efficacité énergétique, mais aussi du bruit émis et de la

taille de la batterie. Plus celle-ci est grande, plus les répercussions de la production sur l'environnement le sont, et plus le véhicule est lourd. Pour les voitures à essence ou diesel, nous évaluons, outre les émissions de CO₂, le bruit et les polluants atmosphériques.

Même électrique, une voiture est quatre fois plus nocive pour l'environnement que les transports publics. Pourquoi est-ce que l'ATE parle de «véhicules écologiques»?

Il faudrait bien sûr réduire le trafic et privilégier les transports publics, ainsi que les dé-

avec des mesures judicieuses, les voitures ne seront légitimes en ville et dans les agglomérations que dans des cas exceptionnels.

Quels changements et quelles mesures politiques faut-il pour que cela devienne réalité?

J'aime beaucoup l'approche de la Suisse, qui consiste à réguler l'électrification par le biais de valeurs cibles de CO₂. On communique suffisamment tôt aux importateurs les valeurs de CO₂ à respecter à l'avenir. Ils peuvent ensuite choisir de miser sur les véhicules électriques ou sur des voitures de petite

«Nous allons devoir nous demander jusqu'à quand il sera justifiable d'acheter une voiture à combustion.»

placements à pied ou à vélo. Mais nous devons aussi rendre le trafic automobile restant le plus écologique possible.

Qu'espères-tu atteindre dans ta nouvelle fonction?

L'an dernier, 95% des véhicules nouvellement immatriculés en Norvège étaient électriques. D'autres pays sont eux aussi sur la bonne voie. Je trouve passionnant d'accompagner ce changement. Nous allons devoir nous demander jusqu'à quand il sera justifiable d'acheter une voiture à combustion. À partir de quand ne plus intégrer ces véhicules dans le classement d'eco-auto? Enfin, nous souhaitons augmenter le degré de notoriété de la plateforme.

Quel sera le rôle des voitures à l'avenir?

Les personnes qui vivent à la campagne et qui n'ont pas de commerces à proximité auront toujours besoin d'une voiture. En revanche,

taille. Il serait fatal que ces objectifs soient abaissés, car le système perdrait en crédibilité. Les parties prenantes telles que l'ATE doivent donc vraiment s'engager pour des valeurs cibles fortes.

La transition vers une mobilité plus durable n'est donc pas une responsabilité purement individuelle?

Il serait risqué de miser uniquement sur la responsabilité individuelle. Un comportement respectueux du climat doit devenir aussi simple que possible et aller de soi. Souvent, nous choisissons le vélo ou les transports publics non pas par conviction morale, mais parce qu'ils sont plus pratiques. Quoi qu'il en soit, ces moyens de transport sont tout de même plus écologiques. ■

Simon Leisinger est stagiaire auprès de l'ATE Suisse. Il pendule entre Lucerne et Berne en train.

Première classe: terminus, tout le monde descend



Après quelque 10 000 signatures récoltées, d'innombrables courriels et commentaires, plusieurs articles dans la presse, un reportage à la radio et un débat télévisé, la JeuneATE dresse un premier bilan de son projet d'abolir la première classe dans les transports publics.

Par Peter Weihrauch



© JeuneATE

Avec sa pétition, la jeuneATE propose de mieux «occuper la première classe».

Du point de vue de la JeuneATE, la campagne est un franc succès, puisque nous avons rallié 10 000 personnes à notre cause à l'aide de vidéos en ligne et de Campax. Et ce n'est pas tout: nos vidéos ont été visionnées des centaines de milliers de fois, l'une d'elles même 180 000 fois! Nos arguments font mouche. Les nombreux commentaires sous les articles que Watson a consacrés à notre pétition ont fait de certains d'entre eux les plus commentés du jour.

Il n'est pas rare non plus que nous retrouvions nos arguments dans ces commentaires: création de capacités supplémentaires, pas d'encouragement de la pensée de classe par le service public et – ce qui nous ravit tout particulièrement – fin du subventionnement par la 2^e classe d'une 1^e classe déficitaire. Cet

argument résulte d'une fuite qui s'est produite en 2014 et les CFF ne l'ont pas démenti pendant notre campagne. Nous partons donc du principe que ce fait est correct et que les chiffres sont tenus secrets. Nous sommes d'avis que la 1^e classe ne doit en aucun cas être financée par la 2^e classe et qu'elle devrait pour le moins s'autofinancer. Tant que ce problème n'aura pas été résolu, nous continuerons de faire campagne.

Des réactions controversées

Mais comme le montrent les centaines de commentaires sous l'article de Watson et certains courriels envoyés par des membres mécontents de l'ATE, tout le monde n'approuve pas notre idée. Beaucoup craignent la perte de leurs privilèges ainsi que les émis-

sions olfactives et sonores de la 2^e classe, évoquant souvent les enfants qui hurlent ou les ados qui pique-niquent dans le train.

Nous aussi sommes parfois dérangés par l'agitation de la 2^e classe et préférerions travailler dans le calme. Nous pouvons comprendre l'envie de s'acheter un peu de confort et de s'offrir un billet de 1^e classe. Disposer d'une place de travail au calme ne devrait toutefois pas être une question de budget. La Deutsche Bahn a trouvé une solution sous forme de wagons silence. Avec les wagons familles des CFF, cette solution permettrait de répondre aux différents besoins sans avoir à faire de ségrégation par le prix. Nous sommes d'avis que la société est déjà suffisamment divisée et que les transports en commun devraient plutôt être un élément fédérateur, équitable pour toutes et tous.

Un sondage de confirmation

Ce point de vue est partagé par 60 % des moins de 35 ans qui ont indiqué, dans un sondage représentatif, souhaiter la disparition de la 1^e classe dans les transports publics. La JeuneATE y voit la confirmation de l'action menée jusqu'à présent et de la nécessité de transmettre les signatures récoltées au Parlement. Nous espérons qu'il ne se fermera pas à ce débat et qu'il abordera sérieusement ce sujet dans ses discussions, d'autant plus que l'initiative populaire a déjà recueilli environ 10 % des signatures nécessaires. Une plus grande transparence est également souhaitable: les chiffres actuels sur les recettes générées par les 1^e et 2^e classes permettraient de mener un débat objectif et fondé, qui n'est pas possible pour l'instant. ■

Peter Weihrauch est président de la JeuneATE.

SALUT TOI!

Pendant les vacances de février, nous avons rendu visite à ma tante à Vienne.

Nous avons discuté de la manière dont nous allons nous y rendre.

Nous avons pris le train de nuit.

Attends, l'avion n'est-il pas plus rapide?

En...

avion?

voiture?

train?

vélo?

ET SURTOUT:

Les moyens de transport émettent des quantités variables de gaz à effet de serre.

Ces gaz réchauffent la planète.

RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

Nous avons de moins en moins de neige...

Pas toujours!

Se rendre à l'aéroport et s'enregistrer prend beaucoup de temps.

CONCOURS

Quel moyen de transport ne rejette pas de gaz d'échappement?



Nous tirons au sort une entrée familiale pour le parc d'attractions BEO-Funpark à Bödingen. Envoie-moi ta réponse sur: www.ate.ch/atejunior. La date limite de participation est le 15.3.2026. Maisie a remporté le dernier concours.

Le train de nuit émet moins de gaz à effet de serre que l'avion...

...et c'est une véritable aventure!

Non, c'est non!



An illustration on a dark background. On the left, a hand in a white sleeve holds a dark, rectangular object. From the bottom of this object, a complex, tangled web of grey roads with white dashed lines and small blue and red car icons emerges, filling the lower right portion of the image. The roads are curved and overlapping, creating a sense of a dense, chaotic network.

Après le non aux extensions autoroutières voté en novembre 2024, le Conseil fédéral a fait examiner des centaines de projets de développement pour la route, le rail et le trafic d'agglomération. Le résultat, dépourvu d'audace, porte le nom de «Transport '45». Les approches visionnaires et porteuses d'avenir y sont cruellement absentes. Dans notre dossier, découvrez le rôle qu'a joué l'ATE, ce qui va se passer maintenant, et ce qui serait possible si le courage politique était au rendez-vous.

Notre victoire porte ses fruits



© Eva Olthoff

Jelena Filipovic et David Raedler,
co-présidence de l'ATE Suisse

Le 24 novembre 2024, nous avons écrit une page d'histoire, quand 1,3 million de personnes ont dit «non» aux projets d'extensions autoroutières approuvés par le Parlement et ardemment défendus par le lobby automobile. Cette victoire – notre victoire à toutes et tous – a pris de court aussi bien le Conseil fédéral que les partisan·es de ces projets, convaincu·es que de nouvelles voies et de nouveaux tunnels résoudraient miraculeusement les problèmes de trafic.

Ce succès historique n'a été possible que grâce à l'engagement exceptionnel de milliers de personnes: celles et ceux qui sont descendu·es dans la rue, ont distribué des flyers, organisé des stands et informé la population des véritables enjeux de cette votation. Ensemble, nous avons posé la question essentielle: quelle mobilité voulons-nous aujourd'hui pour demain?

Un an plus tard: une victoire qui continue de faire effet

Un an après la votation, notre victoire continue de résonner dans les associations, en politique et dans le débat public. Lorsque le conseiller fédéral Albert Rösti a lancé le processus d'évaluation «Transports '45», il a convié l'ATE à participer à un Sounding Board, aux côtés d'autres organisations environnementales et de mobilité. Ce groupe de travail s'est réuni à quatre reprises, en présence notamment du conseiller fédéral Albert Rösti et du professeur Ulrich Weidmann, chargé de l'analyse globale (plus de détails en pages 24 et 25).

Nous y avons joué un rôle central, en insistant de manière constante sur la nécessité d'un financement solide du rail et des projets d'agglomération. Nous avons rejeté tous les projets entraînant une augmentation des capaci-

tés autoroutières. Et nous avons fixé une ligne rouge claire: aucun des projets refusés le 24 novembre 2024 ne doit être repris.

Un constat s'est imposé au fil des séances: les associations routières et de défense de l'automobile montraient des signes d'anxiété et d'inquiétude quant à l'éventualité qu'un projet autoroutier doive de nouveau être tranché par la population. Preuve que le verdict populaire porte ses fruits: le lobby automobile ne peut plus agir sans entraves.

Un résultat insatisfaisant, mais nous maintenons la pression

Le rapport soumis au Conseil fédéral présente finalement un bilan en demi-teinte. Certes, les moyens alloués aux projets autoroutiers ont été réduits, mais ces projets ont été placés sur un pied d'égalité avec des développements ferroviaires essentiels pour l'ensemble du pays. Plus préoccupant encore: en janvier, le Conseil fédéral a présenté les lignes directrices de «Transport '45» et prévoit de réaliser quatre des projets autoroutiers clairement rejetés en 2024. Au total, il entend consacrer près de onze milliards de francs à de nouvelles autoroutes d'ici 2045. Cela franchit la ligne rouge et constitue un mépris démocratique.

Dès lors, une question se pose: notre combat était-il vain? Cette interrogation se renforce encore face à d'autres démarches contestables du conseiller fédéral Albert Rösti, par exemple au sujet de l'ordonnance sur le 30 km/h (voir page 7).

Notre réponse est sans équivoque: non. Bien au contraire. La victoire du 24 novembre et notre participation au Sounding Board étaient et restent essentielles. Elles renforcent nos arguments contre les projets d'extensions et consolident notre position dans les négociations à venir. Elles montrent aussi que, malgré des majorités bourgeoises au Parlement, le lobby automobile ne peut plus avancer sans opposition.

Aujourd'hui plus que jamais, l'engagement de chacune et chacun compte. La campagne a été décisive, la victoire centrale, mais notre combat continue. À la fin de l'année dernière, nous avons lancé un appel au Conseil fédéral. Nous remercions chaleureusement toutes les personnes qui l'ont soutenu, ainsi que celles qui nous appuient financièrement dans la lutte contre l'extension des autoroutes.

Non, c'est non! Ensemble, nous continuons à nous engager pour une mobilité d'avenir, pour des routes plus sûres et pour la protection du climat. Nous comptons sur vous !

POLLUANT

Votation

24.11.2024

Le «non» aux projets d'extensions autoroutières est désormais une réalité: le Conseil fédéral et le Parlement essuient un revers cuisant dans les urnes.

Mandat au Professeur Weidmann

28.01.2025

Le conseiller fédéral Albert Rösti établit des priorités: il charge le professeur Ulrich Weidmann de l'EPFZ de hiérarchiser 500 projets d'infrastructures de transport. Il retarde ainsi d'un an le prochain paquet d'extensions ferroviaires, qui doit désormais être soumis au Parlement en même temps que les projets d'extensions autoroutières.

Présentation «Transports '45»

09.10.2025

Des projets refusés sont définis comme hautement prioritaires: le rapport Weidmann propose de donner la priorité aux projets autoroutiers de Saint-Gall et de Bâle, pourtant rejetés par le peuple.

Principaux jalons du projet mis en consultation

Janvier 2026

Le Conseil fédéral présente les grandes lignes du projet de consultation pour l'extension du réseau ferroviaire et autoroutier. Ce projet comprend la liste des extensions autoroutières prévues.

Rapport à l'attention du Parlement

Février 2027

Traitement par le second conseil

Session d'automne 2027

11.01.2024

Référendum

Collecte de signatures record: l'ATE et ses partenaires ont récolté plus du double des signatures requises en seulement 100 jours.

11.01.2025

Analyse Vox

Une analyse Vox montre clairement que la majorité des électrices et électeurs s'accordent à dire qu'un nouvel élargissement des autoroutes ne résoudra pas les problèmes de circulation.

13.03.2025

1^e Sounding Board avec représentant·es de l'ATE

L'ATE présente sa position au Conseil fédéral: respect de la volonté populaire, donc abandon des extensions autoroutières.

17.11.2025

Sounding Board avec représentant·es de l'ATE

Non, c'est non: pour les représentant·es de l'ATE, il est clair que le «non» démocratiquement décidé doit rester valable.

Juin 2026

Ouverture de la consultation

Session d'été 2027

Traitement par le premier conseil

2028

Non, c'est non!

L'ATE s'engagera avec détermination pour le respect de la volonté populaire et contre les milliards destinés aux autoroutes, y compris si nécessaire avec un référendum.

CHER

«Nous pouvons décider comment nous nous déplaçons»

Jugées incompatibles avec une planification moderne de la mobilité, les extensions autoroutières prévues en octobre 2024 ont été désapprouvées par plus de trois cents spécialistes de la mobilité. Avec Denise Belloli, planificatrice des transports chez metron, nous parlons limites, visions et émotions.

Propos recueillis par Nelly Jaggi



Denise Belloli, le Conseil fédéral a publié fin 2025 une liste de projets d'extensions. L'EPFZ, qui l'a établie, les classe par ordre de priorité. Cette liste correspond-elle à une planification moderne des transports telle que vous et vos collègues spécialistes la définissez?

Le rapport remplit le mandat. Il donne un aperçu global des projets d'infrastructure de la Confédération, en tenant compte des ressources financières limitées. Vu que les moyens manquent, nous devons faire des choix et envisager la route et le rail comme un tout. C'est le parti pris du rapport, en tout cas superficiellement, mais le mandat nous paraît trop restreint.

Que manque-t-il à votre avis?

L'examen des projets repose sur les principes actuels de la Confédération, partiellement fragmentés et pas totalement cohérents. Nous avons relevé certaines lacunes et insuffisances dans les méthodes d'évaluation utilisées. Bien qu'une approche globale soit judicieuse, une planification des transports orientée vers l'avenir devrait aller plus loin.

Le Conseil fédéral aurait-il dû fixer d'autres objectifs?

Cette approche se justifie. Quand on a des moyens limités, on doit détermi-

ner où ils auront le plus d'impact. Reste qu'il manque une vision cohérente et globale du développement de la mobilité en Suisse. À quoi devra-t-elle ressembler à l'avenir? Comment la concrétiser? La mobilité doit prendre en compte tous les aspects de notre vie et respecter la finitude des ressources.

La priorisation selon des critères uniformes permet-elle vraiment de comparer, en toute équité, des projets parfois très différents?

Il faudrait élargir le cadre. Ne pas se contenter de savoir ce que nous faisons, mais aussi si nous le faisons bien. Les sources de financement, actuellement distinctes, aboutissent quelquefois à des incitations inappropriées. Il existe bien sûr de bonnes raisons de disposer d'un réseau routier national, cantonal et communal, mais cela n'est pas sans conséquences. Quand on agrandit une autoroute – en principe pour remédier à des problèmes de capacité – et que cela cause une augmentation du trafic, les villes et villages ne peuvent ni ne veulent pas forcément l'absorber sur leurs réseaux de transport.

Comment bien planifier pour éviter cela?

L'urbanisation et les transports interagissent, raison pour laquelle on doit bien les coordonner. Quels sont les effets souhaitables et indésirables que je génère? Prenons l'exemple de l'étalement urbain:

l'extension des infrastructures routières l'a accéléré, du moins en partie. D'où l'importance de créer désormais des zones d'habitation compactes, denses, et d'en assurer la desserte par les transports publics ainsi que par des réseaux de voies piétonnes et cyclables. On évitera ainsi des impacts négatifs.

Le lobby automobile se plaint à prédir un «effondrement» imminent. Dans l'Ouest lausannois, une région en forte croissance, on constate pourtant que le trafic stagne, notamment grâce à l'extension des transports publics et par des changements de comportement. Un accroissement de la population ne va-t-il pas forcément de pair avec celui du trafic automobile?

De nombreux exemples tendent à le démontrer. Sur le réseau principal de la ville de Bâle, le trafic routier n'a quasiment pas augmenté ces dernières années. Pour une raison toute bête: la capacité est saturée aux heures de pointe, sans pour autant aboutir à un effondrement. Voilà qui démontre que l'on peut organiser la circulation, qu'elle ne répond pas à une loi naturelle. Toutes les infrastructures actuelles nous ont été léguées par les générations précédentes. Notre manière de nous déplacer aujourd'hui résulte de décisions politiques antérieures. Certaines études qui s'intéressent à la relation entre densité de population et comportements en matière de mobilité montrent que le

BRUYANT

choix du moyen de transport varie beaucoup en fonction du type d'espace ou de la densité de population. Nous pouvons décider comment nous nous déplaçons.

La politique et la planification sont donc liées?

Les modèles de transport qui déterminent les prévisions l'illustrent très bien: ce sur quoi nous nous basons résulte de décisions politiques. Construire des routes sur la base d'une prévision fait presque inévitablement augmenter le trafic.

Finalement, le choix et la pondération des chiffres sont-ils aussi une décision politique?

Certains chiffres sont extrêmement discutables. Dans les schémas d'évaluation habituels, on accorde beaucoup d'importance au gain de temps pour un trajet donné. Un regard vers le passé montre toutefois que le budget «temps de transport» n'a guère varié: c'est surtout la distance parcourue qui a changé. Quand nous avons plus de temps, nous faisons davantage de kilomètres, ce qui contribue à l'étalement urbain. Si améliorer la desserte peut être très bénéfique à tel endroit, elle peut aussi causer une augmentation indésirable du trafic à tel autre. Les méthodes d'évaluation devraient mieux tenir compte de ce fait.

Quelles perspectives voyez-vous dans la collaboration avec la sphère politique?

La mobilité est un sujet très émotionnel. Nous pouvons apporter une contribution en fournissant des données de base et en démontrant avec professionnalisme

les effets ou résultats produits. Cela nous aidera à décider ce que nous voulons ou pas et ce que nous pouvons nous permettre ou non.

Et c'est là que les opinions divergent...

La société et la politique se sont mises d'accord sur certains principes fondamentaux, tels que les objectifs climatiques ou la protection contre le bruit. Nous ne devons pas les perdre de vue.

Les spécialistes prônent des solutions multimodales et flexibles plutôt que l'augmentation des capacités. Que faut-il comprendre par là?

Certaines personnes dépendent de la voiture, pour différentes raisons, et doivent pouvoir l'utiliser. Cependant, beaucoup de gens favoriseraient d'autres moyens de transport s'ils en avaient la possibilité. Or, la voiture constitue souvent l'option la plus pratique et la plus rapide, en particulier dans les zones rurales. En devenant plus flexibles et en proposant des alternatives plus abordables, nous pourrions convaincre au moins une partie de la population de changer de moyen de transport. Ce transfert libérerait la route pour celles et ceux qui en ont vraiment besoin. Il s'agit de préférer les solutions adaptables plutôt que les itinéraires monomodaux allant de la place de parc jusqu'à la destination.

Quelle contribution la technologie peut-elle apporter? Des véhicules automatisés, entre autres?

Ils ont une place et un potentiel dans la mobilité, notamment en zones rurales. Cela dit, sitôt que le transport motori-

sé est individualisé, il prend énormément d'espace, avec parfois des conséquences indésirables. Si l'on peut m'emmener n'importe où de manière automatisée, plus rien ne m'oblige à vivre dans un milieu densément peuplé. Nous avons besoin de bons mécanismes d'aménagement du territoire pour éviter l'étalement.

Les voitures électriques ne résoudront donc pas tous les problèmes...

Elles en résolvent une partie. Nous savons mieux améliorer l'efficacité que changer notre comportement.

Comment pourrions-nous régler les problèmes de circulation?

Nous devons fixer plus courageusement des priorités cohérentes. Miser davantage sur le développement vers l'intérieur, tout en veillant à améliorer la qualité de ces zones. Ne pas se focaliser sur le gain de temps pour un trajet, mais agir là où existe un potentiel de transfert. Et donner de l'importance à la mobilité piétonne et cycliste. Environ 40% des trajets effectués en voiture ne dépassent pas cinq kilomètres. Marcher est bon pour la santé et permet de gagner énormément de place dans l'espace urbain. Hélas, la répartition actuelle des aires de circulation tend à favoriser le trafic motorisé. Modifier cette répartition peut s'avérer ardu, mais – vu tout ce qu'une mobilité plus active nous apporte de positif – l'effort en vaut la peine.

Voilà qui paraît aussi factuel que hautement politique.

Quand mon espace et mes ressources sont limités, je dois les utiliser avec autant d'efficacité que possible. Je cherche donc des moyens de gagner de la place. Quoi de plus logique? La voiture n'est assurément pas la meilleure solution; la plus confortable, d'accord, mais pas la plus efficace. Chez nous, encourager la marche et le vélo ou le transfert modal passe vite pour une politique de gauche. Je ne vois pas cela comme une question de gauche ou de droite, mais de bon sens, tout simplement. ■

Association «Plateforme suisse de planification des transports»

Après le vote du 24 novembre 2024, un groupe de signataires de l'appel contre les projets d'extensions autoroutières s'est réuni pour un atelier. Ainsi est née l'association «Plattform Verkehrsplanung Schweiz» («Plateforme suisse de planification des transports»). Elle offre un cadre qui permet aux membres de s'impliquer dans les discussions techniques, avec des événements, des publications, des prises de position ou des collaborations avec d'autres organisations. Plusieurs années d'expérience professionnelle dans la planification des transports sont demandées aux personnes qui souhaitent y participer.

Informations supplémentaires (en allemand) sur www.plattformverkehrsplanung.ch.

«Transports '45» accouche d'une souris

Feu vert pour le tunnel du Rhin et la troisième galerie du tunnel du Rosenberg, raccordement de la gare de marchandises compris, portes dérobées et évaluations opaques: le rapport de l'EPFZ au Conseil fédéral est tout sauf une planification moderne des transports. Après un examen critique, limité aux projets d'extension autoroutiers, voici notre verdict.

Par Nelly Jaggi et Selim Egloff

Bases incomplètes

Le conseiller fédéral Albert Rösti a chargé Ulrich Weidmann, professeur à l'EPFZ, d'examiner environ 500 projets de construction dans les domaines de l'infrastructure ferroviaire, des routes nationales et du trafic d'agglomération. Des extensions ferroviaires en partie déjà décidées ont été opposées à des projets autoroutiers refusés démocratiquement. Le département n'a en revanche pas fait réexaminer les projets d'extension déjà décidés, mais très controversés comme le bypass de Lucerne ou le contournement de Crissier.

Pertinence limitée

En neuf mois, Ulrich Weidmann et son assistant ont examiné des projets d'un volume total de plus de 110 milliards de francs. La définition des priorités est superficielle et repose sur des hypothèses existantes et la documentation des projets. Nous savons au moins depuis l'an dernier que des calculs en partie ahurissants sont faits, en particulier par l'Office fédéral des routes (OFROU). La compatibilité avec les objectifs climatiques et les coûts externes sont quasiment ignorés.

Ne pouvant ni ne voulant évaluer toutes les priorités, nous nous concentrons sur les routes nationales.

Absence de visions

Le rapport a été commandé par Albert Rösti, qui a lui-même indiqué les milliards à dépenser. Même si les coûts d'extension des routes nationales ont été réduits à huit milliards et que l'augmentation du prix des projets ferroviaires a été prise en compte, «Transports '45» est au mieux une légère correction d'une politique qui, en 30 ans, n'est pas parvenue à réduire les émissions de CO₂ en permettant à la population d'adopter une mobilité durable, indépendante de la voiture.

Pondération opaque

Ulrich Weidmann a défini cinq groupes de critères: utilité et offre, utilité et exploitation, économicité, aménagement du territoire et environnement, eux-mêmes divisés en quatre à six sous-critères. À l'heure de mettre ce numéro sous presse, la pondération utilisée pour définir les priorités des projets n'avait pas été publiée.

Priorités trompeuses

Le rapport répartit les 500 projets examinés en six niveaux de priorité. Les projets de priorité 1 sont les plus urgents et doivent être réalisés d'ici à 2045. Six projets autoroutiers sont concernés, dont les tunnels de Saint-Gall et de Bâle refusés par le peuple. Avec les extensions au Tessin et la deuxième galerie

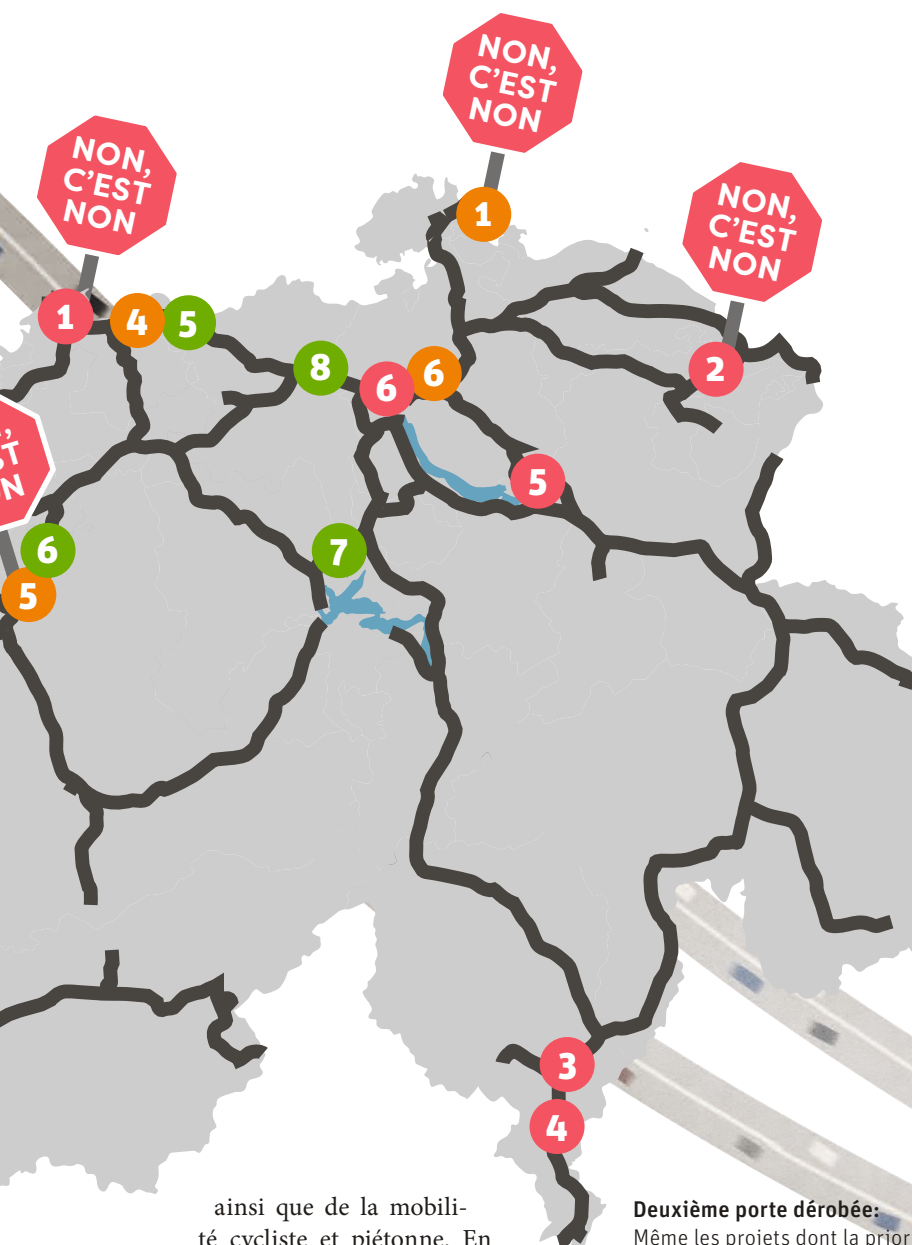
du Gothard, le tunnel de Bâle augmente dramatiquement la capacité de transit transalpin.

Volonté populaire ignorée

Pour en avoir le cœur net, nous avons commandé un sondage représentatif à Demoscope. Environ 60 % des 1000 citoyennes et citoyens interrogés estiment que la volonté du Conseil fédéral de réaliser malgré tout certains des projets refusés le 24 novembre 2024 va à l'encontre des principes démocratiques. Ils sont autant à souhaiter que la Confédération s'engage davantage pour compenser l'augmentation du trafic par le développement des transports en commun



EXAGÉRÉ



ainsi que de la mobilité cycliste et piétonne. En outre, 60 % veulent davantage d'investissements dans les transports publics et 40 % plus de moyens pour la mobilité piétonne et cycliste. S'agissant des routes nationales, seul un quart plaide pour une augmentation des dépenses. ■

Deuxième porte dérobée:

Même les projets dont la priorité est faible ne sont pas abandonnés. Au lieu d'une extension complète à 6 voies, le rapport propose de réaffecter la bande d'arrêt d'urgence pour augmenter la capacité par d'autres moyens et à moindres coûts. Ulrich Weidmann déclare au moins ces hausses de capacité de manière transparente.

Aménagements en priorité 4 (sélection)

- 1 N1: grand contournement de Morges
- 2 N1: Le Vengeron-Coppet, extension à 6 voies
- 3 N1: Coppet-Nyon, extension à 6 voies
- 4 N1: Aubonne-Morges Ouest, extension à 6 voies
- 5 N3: Augst-Rheinfelden, extension à 6 voies
- 6 N1: Schönbühl-Kirchberg, extension à 6 voies
- 7 N14: Buchrain-Rütihof, extension à 6 voies
- 8 N1: Wettingen-Dietikon, extension à 8 voies

Projets autoroutiers en priorité 1

- 1 N2: tunnel du Rhin à Bâle
- 2 N1: troisième tube au tunnel du Rosenberg (raccordement gare marchandises)
- 3 N13: connexion autoroutière, Bellinzzone-Locarno
- 4 N2: Lugano Sud-Mendrisio, projet combiné d'élargissement à 6 voies et de route cantonale
- 5 N15: autoroute de l'Oberland entre Uster-Est et Betzholz
- 6 N3: contournement ouest de Zurich, Limmattal-Urdorf-Süd, extension à 6 voies

Première porte dérobée:

En créant une priorité 2, le rapport invite le Conseil fédéral et le Parlement à augmenter les ressources pour les routes nationales et à mettre en œuvre ces projets d'ici à 2045 «si les moyens sont disponibles».

Projets autoroutiers en priorité 2

- 1 N4: deuxième tube du tunnel de Fäsenstaub

Projets autoroutiers en priorité 2 et plus

- 2 N1: Bernex-Meyrin/Vernier-Genève Aéroport, extension à 6 voies
- 3 N1: Perly-Bernex, extension à 6 voies
- 4 N2: Hagnau-Augst, extension à 8 voies
- 5 N1: Wankdorf-Schönbühl, extension à 8 voies
- 6 N1: Wallisellen-Brüttisellen, extension à 8 voies

**NON,
C'EST
NON**

Le Conseil fédéral souhaite réaliser ces projets rejetés en 2024 d'ici 2045 (Wankdorf-Schönbühl d'ici 2055) malgré le refus du peuple!

Que valent encore les prévisions de trafic?

Dans l'Ouest lausannois, les chiffres révèlent une stagnation du trafic qui contredit largement les scénarios. Cet exemple questionne la manière dont la Suisse anticipe ses besoins en infrastructures et ouvre la voie à une planification fondée sur le territoire, les alternatives... et la sobriété.

Par Camille Marion

Pendant des décennies, la croissance du trafic automobile a été considérée comme une fatalité. À chaque hausse de population ou d'emplois, la conclusion semblait aller de soi: il faudrait davantage de routes. Or, dans l'Ouest lausannois, les chiffres récents racontent une autre histoire. Malgré une forte croissance démographique, le trafic automobile n'augmente plus: il stagne, voire recule sur certains axes. Une évolution qui interroge en profondeur la manière dont la Suisse planifie ses infrastructures de transport.

«Longtemps, la pratique en matière de prévisions de trafic s'est basée sur l'analyse des tendances passées», explique Alberto Monticone, expert en ingénierie conseil en mobilité urbaine et co-directeur de Transitec en Suisse. L'évolution du trafic était mise en relation avec le développement urbanistique prévu, en s'appuyant sur les plans directeurs, la densification, l'augmentation de la population et des emplois. «On intégrait aussi les effets attendus de l'amélioration de l'offre en transports publics et, sur la base des projets connus à l'époque, on faisait l'hypothèse d'un certain report modal», complète-t-il.

Une pratique qui évolue

Aujourd'hui, de nouveaux indicateurs influencent les prédictions. Les objectifs climatiques, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, doivent être intégrés dans les calculs. «Ils influencent les scénarios et amènent à être plus volontaristes dans les hypothèses», détaille le spécialiste. Le développement des transports publics, l'essor des infrastructures cyclables, la densification vers l'intérieur, la généralisation du télétravail et l'évolution des pratiques de loisirs ont contribué à révolutionner la manière de se déplacer.

Dans ce nouveau contexte, prolonger mécaniquement les tendances du passé apparaît de plus en plus hasardeux. Les outils traditionnels sous-estiment en effet la capacité réelle des politiques publiques à provoquer un report modal significatif. Là où l'on anticipait une augmentation continue du trafic, la réalité montre que des choix politiques cohérents peuvent stabiliser, voire inverser la tendance.

Quand la réalité déjoue les pronostics

L'Ouest lausannois illustre clairement ce décalage entre prévisions et réalité. Sur les routes locales, on tablait sur une augmentation du trafic routier de 25 % entre 2014 et 2030. Les statistiques publiées au printemps dernier montrent au contraire que le trafic a baissé de 0,3 % par an depuis

2014, et cela alors que la population a augmenté de 1,9 % par an durant la même période.

Ce qui se passe dans l'agglomération lausannoise n'est pas le fruit du hasard mais le reflet des politiques publiques. L'explosion démographique s'est accompagnée d'un développement des transports publics et des infrastructures piétonnes et cyclables, provoquant un changement dans les habitudes de mobilité de la population locale. Par ailleurs, la composition de cette dernière a évolué, comptant davantage de jeunes familles et d'étudiant·es dont le mode de vie est tendanciellement moins dépendant de la voiture.

Pour Alberto Monticone, la dissonance entre les prévisions et la réalité, dans la zone urbaine, n'a rien d'étonnant: «Avec les yeux du passé, c'est une surprise. Mais aujourd'hui, pas vraiment. La fréquentation des transports publics lausannois continue de progresser, l'augmentation dans la vente et l'utilisation de vélos aussi et les chiffres dans la région sont très parlants.» Ce constat montre que la demande de mobilité automobile est largement conditionnée par l'offre disponible et par les alternatives proposées, lesquelles sont nettement moins nombreuses en zones périphériques.

Repenser l'autoroute

Sur l'autoroute aussi, la réalité révèle un décalage avec les projections. Toujours

INUTILE

DÉPASSÉ

dans l'Ouest lausannois, l'échangeur de Crissier voit passer près de 100 000 véhicules par jour, ce qui en fait l'un des plus gros nœuds autoroutiers de Suisse romande. La Confédération y prédisait une augmentation de 30 % du trafic entre 2014 et 2030, qui justifiait selon elle la création de nouvelles jonctions à Ecublens et Chavannes. Le projet était porté par la Confédération, le canton de Vaud et les communes concernées. Mais en janvier 2025, les autorités de Chavannes s'en sont retirées, arguant une incompatibilité avec ses engagements en faveur d'une mobilité durable.

Les statistiques de trafic autoroutier sont incomplètes, mais semblent tout de même indiquer une progression bien plus faible que prévu. Les comptages automatiques de l'Office fédéral des routes (OFROU) réalisés dans le secteur de l'Ouest lausannois font état d'une augmentation d'environ 10 % du trafic entre 2014 et 2024 au lieu d'une prévision de +20 %. L'OFROU a donc revu ses calculs et estime que le nombre de véhicules qui emprunteront les nouvelles jonctions en 2030 devrait être 25 % inférieur aux projections initiales, entraînant à terme

une stabilisation, voire une baisse du trafic dans la région. Prenant acte du retrait de la commune de Chavannes du projet, le canton de Vaud s'est dit prêt à explorer d'autres options. Et les idées ne manquent pas! En novembre dernier, les prémisses d'une ambitieuse requalification sur ce tronçon autoroutier ont été présentées (lire l'encadré).

Vers un nouveau modèle

Face à l'incertitude des prévisions, un changement de paradigme s'esquisse. «Plutôt que de dimensionner les infrastructures en fonction d'une demande projetée, partons du territoire», propose Alberto Monticone. «L'espace est une ressource limitée, soumise à des contraintes multiples: adaptation au changement climatique, végétalisation, gestion des eaux, qualité des espaces publics, coexistence des modes de transport. À partir de ces contraintes, l'offre de mobilité est définie, et la demande est appelée à s'y adapter progressivement.»

Dans cette logique, les prévisions de trafic ne disparaissent pas, mais changent de rôle. Elles servent moins à annoncer un volume futur qu'à tester la

cohérence d'un projet de territoire: quel report modal est nécessaire pour que l'offre prévue reste soutenable? Quelles alternatives doivent être renforcées pour éviter une surcharge du réseau routier?

Du local au national

L'exemple de l'Ouest lausannois ouvre la porte à une approche de planification plus attentive à la réalité observée. Pour autant, celle-ci ne peut être simplement extrapolée à l'échelle nationale. La Confédération travaille avec ses propres outils, qui servent à prévoir l'évolution des déplacements à plus longue distance. «Les enjeux ne sont pas les mêmes que dans des zones urbaines où la mobilité active joue un rôle de plus en plus important», précise encore Alberto Monticone.

Adapter les modèles fédéraux aux nouvelles réalités est un exercice complexe, qui remet en cause des décennies de pratiques. Des réflexions sont en cours pour construire de nouveaux modèles, mais ces outils peuvent par nature difficilement simuler des changements structurants.

Prévoir la sobriété

En projetant une croissance systématique, les prévisions du trafic contribuent à la rendre inévitable, en justifiant l'extension des infrastructures routières et en renforçant la dépendance à la voiture. Or, lorsque les politiques publiques favorisent les alternatives, comme dans l'Ouest lausannois, la réalité peut nettement s'écarter de ces scénarios.

Aujourd'hui, la difficulté tient surtout à ce que l'on ose projeter. Réduire le nombre de déplacements, en raccourcir la distance ou en transformer la nature demeure politiquement sensible et rarement assumé comme objectif explicite.

Repenser les prévisions, c'est accepter qu'elles puissent intégrer des choix de société. Considérer la sobriété comme hypothèse légitime ouvrirait la voie à une planification plus réaliste, plus cohérente avec les objectifs climatiques, et plus en phase avec les transformations déjà à l'œuvre sur le terrain. ■

Transformer l'autoroute en boulevard multimodal

Sous l'impulsion de la population locale, de communes concernées et de différentes associations dont l'ATE Vaud, une requalification du tronçon de l'A1 à la hauteur de Chavannes est envisagée. Cette branche d'autoroute en cul-de-sac pénètre dans l'agglomération lausannoise sans assurer une fonction de transit, ce qui permet d'envisager une transformation profonde sans remettre en cause l'accessibilité régionale. L'objectif n'est pas de supprimer la circulation automobile, mais d'en modifier l'usage. Le trafic longue distance serait maintenu grâce à des accès à l'autoroute mieux intégrés au tissu urbain. En revanche, le projet n'encourage plus le trafic motorisé de courte distance entre l'Ouest lausannois et le centre de Lausanne, où des alternatives existent. Réduire la vitesse permettrait de diminuer les nuisances tout en redimensionnant l'infrastructure, afin d'allouer l'espace ainsi libéré à la végétalisation ainsi qu'à une voie verte continue offrant une liaison piétonne et cyclable de qualité entre l'Ouest lausannois et Lausanne. Le projet bénéficie d'un intérêt marqué du canton de Vaud. L'acceptabilité locale est globalement bonne, même si elle varie selon les communes et nécessite encore un important travail d'explication et de pédagogie. Plus qu'un simple projet d'infrastructure, cette requalification illustre une nouvelle manière de penser la mobilité: partir du territoire, de ses limites et de ses besoins, pour définir l'offre de transport, plutôt que de dimensionner l'espace en fonction de prévisions de trafic incertaines.

20% de remise sur la literie écologique

La literie écologique Zizzz, produite à partir de matières premières durables et locales, vous assure des nuits reposantes. Pour Zizzz, la qualité et l'écologie vont de soi: les duvets, oreillers, linge de lit et sacs de couchage pour bébés sont fabriqués dans l'Union européenne et en Suisse. Ils se composent de matières respirantes, comme la laine Swisswool, des plumes européennes et du coton certifié bio. Profitez d'un envoi gratuit, de 30 nuits d'essai et de notre engagement en faveur de la nature: pour chaque article vendu, nous plantons un arbre. De quoi dormir sur vos deux oreilles!



Avantage pour les membres de l'ATE:

Vous bénéficiez de 20% de remise sur tout l'assortiment jusqu'au 31 juillet 2026. Non cumulable avec d'autres actions.

Commander: sur le site www.zizzz.ch/fr, déposez les produits de votre choix dans votre panier; une fois à la caisse, saisissez le code promotionnel «oekoschlaf» dans le champ «Appliquer un code de réduction» pour bénéficier des 20% de remise.



© mad

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.



Avantages pour les membres de l'ATE:

Cette offre est nouvellement valable toute l'année! Les membres de l'ATE bénéficient d'un rabais de 10% pour toute réservation effectuée avant le 31 décembre 2026.

Commander: réservez dès maintenant sur www.ate.ch/voyager avec le code «VCSTRAIN26».

© mad

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% de rabais sur les véhicules à combustion; 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 être effectuées directement sur le site partenaire d'Europcar. Si vous effectuez votre réservation par téléphone ou dans une station de location Europcar, il vous sera



© mad

demandé de présenter votre carte de membre ATE et d'indiquer le Contract Number ID (56444702) correspondant afin de pouvoir bénéficier du rabais. Plus d'informations sur: www.ate.ch/offre/location-voitures.



© mad

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:**

Vous bénéficiez de 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 avec le code «32LLBH63VV».

Combiner voiture et train en toute détente

Garez votre voiture dans l'une des quelque 600 gares P+Rail et payez à l'heure ou à la journée. Grâce à l'application mobile, c'est encore plus simple! Ainsi, vous voyagez rapidement et en toute décontraction jusqu'à votre destination, en combinant la voiture et le train.

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

Vous bénéficiez de 50% de rabais sur les réservations de places de stationnement P+Rail CFF le week-end. Offre valable jusqu'au 30 avril 2026.

Commander: télécharger l'application P+Rail et saisir le code «VCS25».

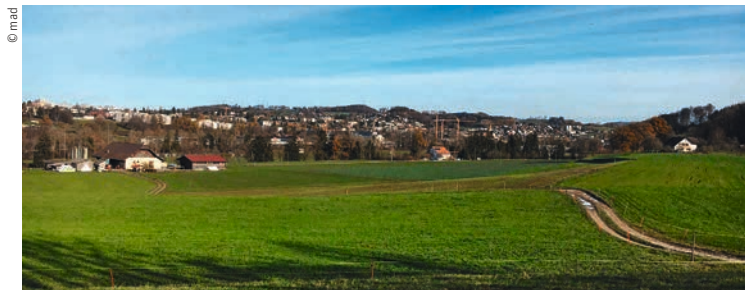


© mad



Fribourg

Comment investir intelligemment pour notre avenir?



Secteur concerné par la future liaison Marly – Matran. Jugé inutile, démesuré, coûteux, destructeur de terres agricoles et générateur de trafic, de bruit et de pollution supplémentaires, le projet a reçu une pluie d'oppositions.

Entre avancées réjouissantes pour le vélo et projets routiers controversés, le nouveau programme du Service des ponts et chaussées de l'État de Fribourg dessine des orientations contrastées pour la mobilité.

sommes importantes en études, surtout en période de restriction budgétaire. Investir dans le béton d'hier avec le budget de demain est un risque financier que nous ne pouvons plus ignorer. Aussi, nous encourageons le canton à ouvrir au plus vite un véritable

dialogue avec les communautés directement concernées par ce projet. Ensemble, faisons de Fribourg un modèle de mobilité d'avenir.

Prisca Vythelingum

Secrétaire générale, ATE Fribourg

Chaque début d'année, le Service des ponts et chaussées (SPC) publie son programme de construction des routes et des voies cyclables cantonales, conformément aux articles 39 et 43 de la Loi sur la mobilité (LMob). L'ATE Fribourg se réjouit de découvrir, dans la liste des quinze projets qui devraient débiter dans les douze prochains mois, cinq projets dédiés à 100% à la mobilité cyclable et trois à 75%. Ainsi, la moitié des projets prévus les prochains mois concernent prioritairement le vélo. C'est une excellente nouvelle!

Cependant, cette dynamique positive est freinée par les éternels projets routiers: la route

de liaison Marly – Matran, le contournement de Chiètres ou celui de Romont, par exemple. Dans ces trois cas, les procédures s'éternisent, car les projets soulèvent une forte résistance et la création d'associations et collectifs opposés à la construction de ces ouvrages. Pour garantir une gestion exemplaire des deniers public ainsi que du temps et de l'énergie de chacun-e, ne serait-il pas plus constructif de vérifier au préalable si les communautés directement concernées sont vraiment favorables à ces projets?

L'ATE Fribourg est convaincue qu'un projet de cette envergure doit être largement débattu sur le fond avant d'engager des

Convocation à l'assemblée générale

L'assemblée générale de l'ATE Fribourg aura lieu le samedi 30 mai dès 11h30 à la salle de l'Arsen'alt, derrière les Remparts 12, en ville de Fribourg. Elle sera suivie d'une présentation.

11h30: Assemblée générale

- Procès-verbal de l'assemblée générale du 17 mai 2025 à Fribourg
- Rapport annuel 2025
- Rapport du caissier 2025
- Rapport des réviseurs 2025
- Approbation des comptes 2025
- Budget 2026
- Élections
- Programme d'activité 2026
- Divers

13h00: Apéritif avec collation

13h30: Conférence

14h30: Fin



Vaud

Bourses aux vélos d'occasion: agenda 2026

Dès le printemps, profitez des diverses bourses organisées par l'ATE Vaud pour vendre votre vélo d'occasion en bon état... ou acheter le vélo d'occasion de vos rêves!

Amenez votre vélo ou trottinette d'occasion en bon état de fonctionnement (freins, pneus et vitesses fonctionnels). Les vélos

neufs ne sont pas acceptés. Les vélos à assistance électrique sont les bienvenus. Dans ce cas, il est conseillé de fournir – avec votre vélo – la preuve de son dernier service, la preuve d'achat et/ou du nombre de kilomètres parcourus. Le chargeur et les clés de la batterie doivent être également inclus. Les accessoires (sièges enfants, par exemple) sont aussi les bienvenus. Si vous avez plus de cinq vélos, l'inscription préalable est obligatoire

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.

pour des raisons organisationnelles. Annoncez-vous par courriel à bourses@ate-vd.ch.

Les vélos invendus doivent être récupérés par les vendeur-ses avant la fin de la bourse aux vélos. Aucuns frais ne sont prélevés dans ce cas. Pour les vélos vendus, l'ATE reverse en liquide le produit de la vente et retient 10% du prix (minimum 6.-) afin de couvrir les frais d'organisation. ■

Agenda 2026

La vente se tient de 10h à 12h. Elle est ouverte au public, qui peut payer par cash ou Twint, et essayer les vélos sur place. Les vélos peuvent être déposés entre 9h et 10h; la recette de la vente ou les invendus peuvent être récupérés entre 11h15 et 12h.

- Samedi 2 mai à Nyon
 - Samedi 9 mai à Yverdon-les-Bains
 - Samedi 29 août à La Tour-de-Peilz
 - Samedi 26 septembre à Lausanne
- Détails sur www.ate-vd.ch.

Une nouvelle secrétaire générale pour la section

Après près de 6 ans et demi de fonction, Romain Pilloud a décidé de remettre son tablier pour d'autres aventures professionnelles. Il sera remplacé par Sara El Kabiri dès avril prochain.

Pendant ces six années de passion pour une mobilité durable, l'engagement de Romain aura été marqué par une modernisation de la section vaudoise, la lutte vigoureuse contre les extensions autoroutières ou l'accompagnement des membres à la mise en place de zone 30 pour tranquiliser et sécuriser des rues ou des quartiers. Toujours disposé à concilier autour de projets qui pouvaient être améliorés, Romain a su créer un rapport de confiance et de collaboration

avec les autorités comme avec d'autres acteurs et actrices, tout en se montrant intransigeant envers les projets néfastes pour l'environnement et le développement de la mobilité active.

L'ATE Vaud lui souhaite le meilleur pour ses engagements futurs, persuadée qu'il continuera à défendre une mobilité plus douce, plus sécurisante pour les personnes vulnérables et à même de renforcer la qualité de vie.

L'ATE a le plaisir d'accueillir Sara El Kabiri en tant que

nouvelle secrétaire générale de l'ATE Vaud dès le 1^{er} avril 2026. Ingénieure en mobilité et transports, elle a occupé des fonctions stratégiques à la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud ainsi qu'à l'Office fédéral du développement territorial, après un début de carrière en bureaux d'ingénieurs-conseils. Son parcours porte notamment sur les politiques de mobilité intégrées, la coordination inter-acteurs et l'accompagnement des transitions climatique, numérique et énergétique. L'ATE Vaud se réjouit de pouvoir compter sur sa large expérience dans le secteur de la mobilité en Suisse et



© mad

Dès avril, Sara El Kabiri sera la nouvelle secrétaire générale de l'ATE Vaud.

sa vision transversale, aux intersections avec l'aménagement du territoire, l'environnement et l'économie. ■

Élections communales: au cœur des politiques de mobilité

Le 8 mars 2026, les Vaudois-es élisent leurs représentant-es dans les près de 300 communes du Canton. L'ATE Vaud a soumis un questionnaire sur la mobilité à l'ensemble des candidates et candidats.

Les élections communales marquent un moment charnière pour la mobilité durable: en effet, ce sont dans les communes que sont menées les actions les plus concrètes en matière de mobilité. Des thématiques centrales sont de compétence communale, par exemple la sécurité sur le chemin de l'école; la réalisation de pistes cyclables; le développement de zones 30, du 30 km/h de nuit et de zones de rencontre; la lutte contre les points noirs sécuritaires du réseau routier; la

politique de stationnement voiture et vélo; l'accessibilité du territoire aux personnes à mobilité réduite; le développement et l'investissement dans les transports publics; d'éventuelles réductions de tarif ciblées; le réaménagement de l'espace public, des rues, des places.

Pour toutes ces raisons, l'ATE a décidé de s'impliquer. Elle a donc réalisé un sondage transmis aux milliers de candidat-es à la fois dans les conseils communaux ou généraux et dans les municipi-

Une campagne d'affichage est prévue pour informer la population de l'engagement des candidat-es.



© Romain Pilloud

palités, afin de les interroger sur ce qu'elles et ils souhaitent défendre.

Dès mi-février, les résultats par commune, par parti politique et par candidat-e seront à découvrir sur www.ate-vaud.ch/2026.

Cette démarche permettra à la population de choisir les personnes et les partis engagés pour une mobilité plus durable.

Romain Pilloud
Secrétaire général, ATE Vaud

Convocation à l'assemblée générale

L'ATE Vaud a le plaisir de vous convier à son assemblée générale ordinaire, le mercredi 3 juin prochain dès 19h00 dans un lieu à définir. L'ordre du jour et ses annexes, le lieu et le thème de l'AG seront communiqués par courriel et sur le site internet de la section d'ici début mai.



Neuchâtel

Graves menaces sur le transjuralpin Paris – Neuchâtel – Berne

Au changement de service de décembre 2013, la liaison TGV Lyria Paris – Neuchâtel – Berne disparaissait. Grâce à une mobilisation exemplaire des élu-es de part et d'autre de la frontière, des collectivités (canton Neuchâtel et Région Franche-Comté) et des associations (ATE, FNAUT, FTJA, ...) et après d'âpres négociations avec SNCF et CFF, une solution de remplacement a pu voir le jour: une navette Neuchâtel – Frasne, en correspondance avec les TGV Paris – Lausanne, desservant notamment Pontarlier et Travers. Cette navette a permis de maintenir le lien ferroviaire avec Paris.

Malgré son importance stratégique pour les relations internationales entre la Suisse et la France – et pour la mobilité régionale, en particulier de-

Sauvé in extremis en 2013 grâce à une forte mobilisation transfrontalière, le lien ferroviaire entre Neuchâtel et Paris via le Jura est aujourd'hui à nouveau menacé. Entre flou institutionnel, financement incertain et infrastructures vieillissantes, l'avenir des navettes Neuchâtel – Frasne reste plus fragile que jamais, malgré une fréquentation en hausse.

puis Pontarlier, – cette liaison n'a jamais été pleinement reconnue. Lyria la considère comme une relation régionale, tandis que la Région Bourgogne-Franche-Comté la juge internationale et donc hors de son champ de compétence. Résultat: aucune véritable promotion et des conditions de réservation complexes. Paradoxalement, pour le système Lyria, le trajet Neuchâtel – Paris n'est même plus traité comme une relation internationale.

Acheter un billet via le Jura reste ainsi un véritable casse-tête.

Pourtant, malgré ces obstacles, la fréquentation a augmenté d'environ 30 % par an depuis la période Covid, preuve de l'utilité réelle de cette liaison.

Financement fragile

Aujourd'hui, les déficits d'exploitation sont entièrement pris en charge par les collectivités: un million de francs par le canton de Neuchâtel, 600 000 francs par la Confédération et 400 000 francs par la Région Bourgogne-Franche-Comté, soit 20 % du total. Or, en 2023, la Région française a annoncé qu'elle ne souhaitait plus financer cette liaison, estimant qu'elle profite avant tout à la Suisse. Une position discutable: en cas de suppression, la Région devrait de toute façon financer un train régional entre Pontarlier et Frasne, pour un coût à peine inférieur, avec en prime le risque de voir Lyria remettre en question l'arrêt de Frasne, voire la desserte Paris – Lausanne par le Jura.

Après avoir refusé sa contribution en 2024, la Région Bourgogne-Franche-Comté a finalement repris partiellement ses paiements en 2025, à hauteur de 250 000 francs. Les navettes circulent donc encore cette année, mais leur avenir reste incertain.

Mobilisation indispensable

À cette fragilité financière s'ajoute désormais un problème d'infrastructure. La ligne entre Pontarlier et la frontière, insuffisamment entretenue depuis des décennies, subit des ralentissements qui menacent les correspondances à Frasne. Un financement d'urgence d'environ 15 millions de francs est nécessaire. La Région française refuse toutefois de financer à elle seule une infrastructure internationale, estimant – à juste titre – que la responsabilité incombe aux États. Côté suisse, près de 100 millions de francs seraient déjà réservés pour le tronçon Travers – Les Verrières, sous réserve d'un engagement au-delà. Un soutien européen via le programme Interreg serait également envisageable; encore faudrait-il en faire la demande.

La situation est donc alarmante. Sans une mobilisation rapide des acteurs politiques des deux côtés de la frontière, ce sont non seulement les navettes Neuchâtel – Frasne qui sont menacées, mais aussi le point frontière des Verrières et, à terme, l'ensemble de la liaison Paris – Lausanne via Dijon, Dole et Vallorbe.

Patrick Real
Membre du comité, ATE Neuchâtel

Ces dernières années, la ligne Neuchâtel – Paris par Frasne connaît une hausse constante de sa fréquentation. Cela suffira-t-il à la sauver?



© Patrick Real

Une meilleure offre pour les loisirs

Genève



L'offre de destinations «loisirs» en transports publics s'améliore progressivement à Genève, mais il reste encore de nombreux progrès à faire pour rendre ces destinations plus attractives sans le recours encore trop automatique à la voiture.

Depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire des transports publics (TP) en décembre 2025, l'offre «loisirs de proximité» s'est améliorée à Genève, avec en particulier la prolongation de la ligne de bus 67 à destination de Crozet jusqu'au départ de la télécabine du Fierney, au pied – français – du Jura. L'ATE Genève salue cette évolution bienvenue, qui contribue à diminuer l'attractivité de la voiture. Mais ces offres peuvent encore être considérablement améliorées et développées à Genève et dans ses environs, y compris au niveau tarifaire.

Ligne 67 et télécabine de Crozet

Précédemment, la ligne du bus 67 ne circulait que jusqu'à Crozet-Village, laissant l'éventuelle clientèle de la télécabine à quelques centaines de mètres du départ, au pied d'une montée peu engageante. Elle est désormais prolongée jusqu'au départ de la télécabine de Crozet, mais uniquement le week-end, alors que celle-ci fonctionne tous les jours de la semaine. La connexion TPG serait appréciée en semaine aussi: qui ne rêve pas de s'évader au-dessus du stratus quand il s'incruste au bout du lac?

Se pose également la question tarifaire, car les réductions suisses comme la carte junior CFF ne s'appliquent pas sur la partie française du parcours. Ainsi, pour se rendre à Crozet, il faut acheter pour chaque trajet un supplément qui coûte 1.60 fr. pour un adulte et 1.30 fr. pour un enfant, soit, pour une famille de quatre personnes, 5.80 fr... dans chaque sens. Le montant reste relativement modeste, mais on peut regretter que les réductions comme la carte

junior ne s'appliquent et qu'aucune offre tarifaire combinée TP + télécabine ne soit actuellement disponible.

À cela s'ajoute un problème d'accès: lors de forte affluence d'automobiles, le bus n'atteint pas toujours le départ de la télécabine, faute de priorité.

Pour l'ATE Genève, cette offre doit donc encore être améliorée et consolidée, notamment en offrant un accès à cette télécabine aussi en cas d'ouverture durant la semaine, en particulier lors des vacances scolaires. L'accès jusqu'au départ de la télécabine du bus 67 doit être garanti et prioritaire. Le maintien de cette offre durant l'horaire d'été doit également être assuré, notamment parce que les plus de 1000 mètres d'altitude du Jura offrent des températures moins caniculaires que celles de la cuvette genevoise.

Ligne 8 et téléphérique du Salève

À l'opposé du Jura, le magnifique Salève offre également une possibilité de loisirs de proximité. La ligne 8 des TPG ne dessert toujours pas directement le téléphé-

rique: il faut descendre à Veyrier-Douane et marcher un quart d'heure pour rejoindre le départ du téléphérique. Cette rupture de charge n'est certes pas rédhibitoire pour la majorité des utilisatrices et utilisateurs des TP, mais elle est certainement de nature à remettre en cause l'utilisation des TP plutôt que celle de la voiture pour une famille avec de petits enfants et/ou accompagnée de seniors moins mobiles.

À noter aussi que, malheureusement, lorsque le téléphérique du Salève est fermé – c'était le cas pendant près de trois mois –, aucune autre offre de transport public par bus ne permet d'accéder au sommet du Salève, rendant cette montagne totalement envahie par les voitures le week-end.

Ligne 29, la «ligne des plages»

Inaugurée fin mai 2025, la nouvelle ligne de bus 29 relie les plages genevoises durant la saison estivale. Compte tenu de son succès, elle circulera également en 2026 dès le 1^{er} mai entre le Creux-de-Genthod et Collonge-Bellerive. La question de son extension de Versoix à Hermance se pose, même si, en raison du trafic automobile excessif à Genève, l'allongement de la ligne influencerait négativement

sa ponctualité. On pourrait d'ailleurs s'interroger quant à la pertinence de créer également une ligne «Mouettes» des plages.

D'autres destinations à développer

Plus largement, le développement d'une offre de transports publics vers des destinations de loisirs de proximité est essentiel. Les déplacements de loisirs représentent aujourd'hui plus de la moitié du trafic en Suisse et restent encore trop souvent effectués en voiture. L'ATE Genève appelle donc à renforcer et diversifier ces offres, y compris au-delà des frontières cantonales.

Enfin, pour les destinations plus lointaines, la desserte ferroviaire de Lyon et de Turin depuis Genève demeure largement insuffisante. Une première amélioration de l'offre vers Lyon est annoncée pour 2026, notamment le week-end, mais elle restera encore trop limitée pour constituer une véritable incitation. L'implication possible des CFF dans le développement de l'offre en direction de Lyon est bienvenue, notamment compte tenu des difficultés financières des collectivités publiques françaises.

Roger Deneys

Membre du comité, ATE Genève

Vue sur le Jura depuis Genève, avec la tranchée de la télécabine de Crozet qui monte jusqu'aux cimes enneigées du Jura.



© Roger Deneys



Berne

GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Le fantôme du «Westast»

Il y a cinq ans, la Confédération mettait un terme au projet de l'A5 Ouest à Bienne grâce à une mobilisation citoyenne exemplaire. Pourtant, le «Westast» revient hanter la politique bernoise.

Deux interventions du lobby automobile concernant le projet de contournement ouest de Bienne ont récemment été traitées au Grand Conseil. La première demandait la réalisation d'un «projet alternatif», avec un tunnel autoroutier sans sorties en ville. Cette intervention a été rejetée de justesse. En revanche,

le Grand Conseil a accepté une seconde intervention visant à maintenir les derniers vestiges formels du Westast dans l'arrêté sur le réseau. Elle prévoit également de geler les 300 millions de francs initialement prévus pour le projet en vue d'un autre ouvrage routier à Bienne, sans que sa nature soit connue.

Cette décision est préoccupante. Ces moyens pourraient être investis bien plus utilement dans la marche, le vélo et les transports publics. Surtout, la perspective persistante d'un nouvel axe routier freine l'élaboration d'une stratégie de mobilité durable et multimodale. Tel un zombie, le Westast continue ainsi d'entraver une politique de transport tournée vers l'avenir.

Urs Scheuss

Membre du comité, Groupe régional
Bienne-Seeland-Grand Chasseral



Jura

2025: une année engagée pour l'ATE Jura

Remplie de sourires, de poignées de main, de discussions, l'année a été riche en énergie positive pour la section jurassienne de l'ATE.

Entre actions de terrain, événements populaires, moments de sensibilisation et prises de position fortes, la section jurassienne a poursuivi cette année avec enthousiasme sa mission: encourager une mobilité durable, qui mette au centre non pas les véhicules, mais les personnes et leurs déplacements.

Des événements pour encourager la mobilité douce

Au marché des terroirs suisses de Courtemelon comme au Marché bio de Saignelégier, l'ATE Jura a eu le plaisir de rencontrer un large public venu déposer son vélo à la vélostation gratuite et surveillée. Au-delà du service, ces rendez-vous – comme au SlowUp ou la fête de la Transition – sont également devenus des lieux d'échanges: on y parle vélo, habitudes de déplacement, projets locaux et aspirations pour un Jura plus durable. La curiosité du public laisse souvent place à des conversations passionnées et inspirantes.

Des cours pour informer et favoriser l'autonomie

L'édition 2025 du cours «Être et rester mobile» a rencontré un beau succès. Deux rendez-vous ont rassemblé les seniors des Breuleux et de Courtételle, qui souhaitent en apprendre davantage sur l'usage des transports publics et les solutions locales pour faciliter leurs déplacements. Grâce à la collaboration avec les partenaires locaux, ces moments ont été empreints de partage, d'humour et de conseils pratiques, rappelant que la mobilité est avant tout un lien essentiel entre les personnes.

Des engagements pour la mobilité des personnes

Tout au long de l'année, l'ATE Jura a insisté sur l'importance de déployer des solutions plus respectueuses et plus intelligentes, rappelant que la durabilité dans les déplacements est une nécessité. Par le biais de collaborations avec les institutions publiques, les entreprises ou les particuliers, de nombreux projets ont pu être revus et améliorés, favorisant des alternatives plus sûres et plus respectueuses de la qualité de vie.

Dans le cadre des élections cantonales, l'association a réitéré l'importance de soutenir une

Convocation à l'assemblée générale

L'ATE Jura convie ses membres à son assemblée générale, le vendredi 20 mars à 19h00, à la maison Prévôtise, avenue de la Liberté 5 à Moutier. La partie statutaire sera suivie d'un apéritif et d'une discussion autour de la mobilité prévôtise. Détails en scannant le code QR.



mobilité durable, visant notamment à renforcer les réseaux de mobilité active et à améliorer l'offre de transports publics. Elle a également soutenu les candidates et élus engagés pour un Jura plus durable.

Cap sur 2026

Toutes ces activités s'inscrivent dans une vision claire: promouvoir une mobilité durable, inclusive et multimodale, pour un Jura où l'humain est au cœur de chaque décision. Forte de cette dynamique, la section aborde 2026 avec motivation. Elle se réjouit d'échanger avec ses membres sur leurs expériences et idées lors de l'assemblée générale du 20 mars (voir encadré).

L'ATE Jura a participé à plusieurs événements en 2025, notamment la fête de la Transition à Delémont.



© ATE Jura

À LOUER

Ernen (VS): appartement 2 pièces à louer. L'appartement rénové (61m²) est situé au 3^e étage d'une ancienne maison valaisanne au centre du village, à 50 m de l'arrêt de bus. Ernen est idéal pour les personnes en quête de tranquillité, les mélomanes (village musical d'Ernen) et les sportifs (randonnée, vtt, ski, ski de fond). CHF 900.-- hors charges. Disponible le 1.5.26 ou selon accord. Demandes à acre@bluewin.ch

VACANCES EN SUISSE

Locarno-Minusio eco-maisons, jardin, grande piscine, magnifique vue le lac, calme. Tel. 091 743 16 10 / www.paganetti.ch

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

Gruyère: Vacances à la ferme, cadre magnifique et calme. Grand jardin et vélos gratuits! www.bnb-gruyere.ch

Repos et loisirs au Tessin: 1 ½ p. Accès direct jardin, pergola, grill, sauna. Val Colla, proche Lugano. 076 462 81 86 / www.casa-cagiallo.ch

Freiberge JU: ancien «Hôtel de la Gare». Point de départ pour des randonnées – ou pour se détendre.

bollement.ch

La maison peut être louée d'avril à octobre pour des familles/groupes de 7 à 15 personnes.

Prättigau/GR – Vacances de randonnée et/ou pause créative (1-2 pers.) www.ferienwohnung-vela.ch

Vacances dans la **vallée originale de l'Onsornon** - Découvrez de magnifiques prairies fleuries et baignez-vous dans la rivière Isorno. 2 rustici à louer dans un hameau sans circulation. www.mosogno-sotto

VACANCES A L'ETRANGER

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

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

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

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

Île de Hvar, Croatie, maison 2-8 (10) pers., village tranquille, situation de rêve, 076 54 28 134, www.plavisan.com

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

Vacances dans le sud de la France: un séjour dans ma maison dans le sud de l'Ardèche est intéressant pour les randonneurs, les amateurs de canoë-kayak et les amateurs d'art. Ou tout simplement pour se détendre. www.champdelaplume.com

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

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

En bord de mer, en Camargue Vue imprenable sur la mer depuis le salon, les deux chambres et les deux balcons. Appartement 4 pièces à louer. Wi-Fi, entièrement meublé, salle de musique insonorisée avec piano au sous-sol, 3 vélos. Accès facile en train. Toutes les informations sur: www.negresco-camargue.ch

DIVERS



Le prochain numéro sera publié le 28 mai 2026. Nous nous réjouissons d'accueillir votre annonce avant le 27 avril 2026: info@spycher-ms.ch

PARTICIPEZ ET GAGNEZ!

Participez au quiz EcoDrive de l'ATE et tentez de remporter **l'une des trois cartes-cadeaux CFF d'une valeur de 200 francs chacune.**

Testez vos connaissances en matière de conduite économe et découvrez comment préserver l'environnement tout en faisant des économies.

Scannez le code QR et commencez le quiz. Avec un peu de chance, vous remporterez un prix!



ate.ch/ecodrive



Date limite de participation : 15 mars 2026

Partenaire

ecodrive

La mobilité
d'avenir



habitatdurable
propriétaires responsables



Adhésion
2026 gratuite
avec le code
ATE2026

HabitatDurable,
l'association
des propriétaires
responsables

De A comme Assurance jusqu'à Z comme Zéro émission,
chez nous, vous êtes toujours conseillé de manière compétente,
durable et éthique.

www.habitatdurable.ch



Le musée des mammouths de Niederweningen retrace l'histoire de ces géants et expose des squelettes originaux ainsi que des reconstitutions. Il offre également un aperçu des périodes glaciaires et des changements climatiques des 300 000 dernières années.

Parcourir des millions d'années

Le gravier qui bruisse sous nos semelles a été foulé un jour par des mammouths. Une randonnée entre Niederweningen et Baden traverse non seulement un paysage idyllique, mais invite aussi à remonter dans le temps, à l'ère glaciaire, à la rencontre des roches plissées, des cours d'eau cachés et des sources d'eau chaude.

Texte et photos: Silvia Schaub

Si nous étions 45 000 ans plus tôt, la balade de Niederweningen en direction de Baden serait une aventure périlleuse. En ces temps reculés, bisons, loups, hyènes et mammouths étaient les maîtres des lieux, et chacun de nos pas aurait pu être le dernier. Mais aujourd'hui, seul le gravier crisse sous nos semelles. Et au lieu de surveiller les alentours, notre regard peut se poser tranquillement sur les champs et les collines. Ce n'est pas la peur, mais la curiosité qui nous a poussés jusqu'ici: cette excursion nous plonge dans l'histoire de la Terre tout en faisant le lien avec notre époque. Le sentier géologique «Des mammouths de l'ère glaciaire aux sources d'eau chaude» a été inauguré en 2024 par la société argovienne de recherche sur la nature. Il débute justement au musée du Mammouth de Niederweningen, que nous visitons avant de nous mettre en route. Car pour comprendre

les rencontres que nous ferons en chemin, il vaut la peine de remonter le temps jusqu'à l'époque où la glace, la boue et les animaux géants dominaient le paysage.

Les premiers os et défenses de mammouths ont été découverts en 1890, lors de la construction du chemin de fer du Wehntal. À Niederweningen, les découvertes se sont poursuivies au fil des ans, au rythme des constructions. Il semblait donc logique d'ouvrir un musée à cet endroit, chose faite en 2005. Petit, mais bien documenté, celui-ci renseigne sur l'histoire des mammifères géants et présente des squelettes originaux ainsi que des reconstitutions. Il permet par ailleurs d'en apprendre davantage sur les glaciations et l'évolution du climat au cours des 300 000 dernières années. L'un des collaborateurs bénévoles du musée nous explique pourquoi les fossiles retrouvés ici sont si bien

conservés: la région était marécageuse et les mammouths, qui pesaient près de trois tonnes, ne pouvaient plus s'extraire de la vase lorsqu'ils s'y étaient enfoncés.

Il était une fois la mer...

Il est grand temps de se lancer sur le sentier géologique. Nous quittons le village non loin de l'église et trouvons déjà le premier des 18 postes qui nous informeront, tout au long de la balade, sur les particularités géologiques des lieux. Bien qu'il soit consacré à des événements d'une époque révolue, le sentier est à la pointe de la technologie. À chaque poste, un code QR permet de consulter une foule d'informations utiles sur son smartphone. Le musée distribue toutefois aussi des brochures.

Sans cela, nous serions passés devant une paroi rocheuse sans y porter grande atten-

tion et n'aurions peut-être pas remarqué les couches de sable beige constituant la molasse marine supérieure. Ces structures nous rappellent qu'une mer recouvrait le Plateau il y a 20 millions d'années. Nous apprenons que les puissants fl uves des Alpes ont poussé le sable et la boue jusque sur le Plateau, où ils se sont solidifiés en grès et en marne. Nous poursuivons sur des chemins agricoles et de petites routes en légère pente jusqu'à Ringletsacher, où les couches les plus anciennes de la molasse marine supérieure se trouvent au-dessus des couches plus récentes. C'est ici que nous apprenons comment le pli du Lägern s'est produit. Arrivés au sommet de la colline de Steibuck au terme d'une boucle du sentier, nous voyons encore mieux l'impressionnant massif calcaire.

Des mammouths et des dragons?

Il vaut la peine de faire une pause à cet endroit, car la place de pique-nique du Heidewiblibloch est des plus agréables. La légende veut qu'une jeune femme vécût avec quelques dragons dans la grotte que l'on aperçoit depuis cet endroit. Mais n'ayez crainte: inaccessible, elle n'est pas d'origine naturelle. Elle a simplement permis d'exploiter le calcaire pour alimenter la fabrique de ciment à Ehrendingen. Vous ne verrez donc pas de dragons, mais des couches de calcaire inversées et des bancs rocheux.

Le sentier continue en direction de Sackhölzli, le long de plusieurs étangs. Si les mammouths passaient peut-être par ici il y a fort longtemps, ils n'auront pas vu ces plans d'eau, eux aussi nés de l'exploitation du calcaire. C'est la galerie creusée dans la roche pour en extraire la matière première nécessaire à la production de ciment qui a fini par produire un cratère, qui s'est ensuite rempli d'eau.

Au sommet de la colline de Sackhölzli, où se trouve le stand de tir, la vue porte jusqu'à Ehrendingen et à la Forêt-Noire. Ce lieu n'est pas comme les autres: ici, pas de calcaire blanc, comme ailleurs, mais une roche brun foncé, héritage du Jurassique moyen. La couleur provient du fer transporté par l'eau de mer.

Un écrin de nature

L'excursion devient encore plus passionnante près des carrières de gypse, qui s'ouvrent sur les entrailles du pli du Lägern. Face à nous apparaît un mouvement impressionnant constitué de plusieurs couches de marne multicolores. On imagine alors la force qui



Vue depuis le Steibuck en direction d'Ehrendingen.

s'est déployée il y a des millions d'années pour faire surgir le massif du Jura, prolongé vers l'est par l'anticlinal du Lägern.

Depuis que l'exploitation du gypse a cessé, un véritable paradis naturel s'est constitué autour de la fosse et du Gipsbach. La région est connue pour abriter de magnifiques orchidées. Johann Urban Frei, qui a vécu ici près de 30 ans au milieu du 20^e siècle, en harmonie avec la nature, a aussi contribué à la faire connaître.

Un bain dans le moment présent

Nous pourrions poursuivre à pied en direction de Baden, mais décidons de marcher une bonne demi-heure jusqu'à Ehrendingen pour y prendre le car postal jusqu'à la cité thermale. Nous descendons à Ennetbaden, au musée d'histoire, et suivons la Limmat jusqu'au quartier des bains. Nous n'en avons pas fini avec la géologie: l'imposante tête du Lägern, constituée de multiples couches de calcaire, apparaît dès que nous descendons du car.

Ce n'est pas un hasard si, dès l'époque romaine, des sources ont été captées dans ce que l'on appelait les «grands bains» et que certaines d'entre elles jaillissent encore aujourd'hui. Tout cela n'est que la suite logique de ce que nous avons découvert en chemin: couches de roche plissées, pression, chaleur et aquifères cachés au cœur du massif jurassien. À Baden, l'eau thermale puisée à 1200 mètres de profondeur jaillit à une température 47°C. On peut s'y plonger avec délices dans les thermes Fortyseven, où nous nous rendons. Dans l'eau chaude, nos muscles se détendent instantanément. Notre regard porte à nouveau vers le Lägern. Sous nous, l'eau s'écoule depuis des milliers d'années. Au-dessus de nos têtes, le calcaire est en place depuis une éternité. Seuls les mammouths ont disparu depuis fort longtemps. ■

Informations pratiques

Accès: trains toutes les heures depuis Zurich ou car postal de Baden à Niederweningen. Le musée du Mammoth de Niederweningen est ouvert le dimanche de 14 à 17 heures.

Départ de Niederweningen, arrivée à Baden. L'itinéraire ne suit pas toujours le sentier de randonnée officiel et peut facilement être écourté, par exemple depuis Ehrendingen en prenant le car postal jusqu'à Baden.

L'hiver et le printemps sont des périodes idéales pour cette excursion, les feuilles des arbres ne gênant pas l'observation des formations géologiques.

Informations complémentaires:

www.mammutmuseum.ch

Carte nationale 1:25 000, 1070 Baden

La grotte Heidewiblibloch est bien visible, mais inaccessible.





Sept sommets mythiques à l'horizon

Au départ de Morgins, les souliers s'aventurent sur un tapis d'épines, de pives et de neige pour atteindre le sommet de la Foilleuse. Plus que l'ascension, c'est la vue sur la majestueuse chaîne des Dents du Midi qui nous coupe le souffle. Texte et photos: Camille Marion

L'année s'apprêtait à s'éteindre. Les jours qui s'étiraient d'un réveillon à l'autre faisaient perdre la notion du temps, et cette langueur nous donnait des envies d'ailleurs. Aux aurores, nous embarquons donc dans un train, puis dans un bus à destination des montagnes.

Prochain arrêt: Morgins. Le village valaisan dessine un trait d'union entre les territoires suisse et français des Portes du Soleil. Paradis des sports d'hiver, le domaine transfrontalier réunit douze stations avec plus de 300 pistes de ski et de snowboard. Au départ de Morgins, plusieurs itinéraires de ski de fond ou de randonnée, de raquettes ou de balade pédestre complètent l'offre hivernale.

Loin des pistes

À la sortie du bus, un son cristallin résonne entre les jolies rangées de chalets. C'est le Caril-

lon pour la Paix, érigé devant l'église de Morgins et dont les 23 cloches chantent sept fois par jour. Nous dépassons l'impressionnante installation en admirant ses détails d'acier.

Le village est encore plongé dans l'ombre du matin. Il fait frais, mais pas tellement pour la saison. La dernière neige est tombée il y a 21 jours et résiste péniblement au bord de la route et sur les toits. Sur les pistes, les canons entretiennent une suffisante illusion.

Nous nous mêlons aux combinaisons bariolées et aux têtes casquées qui marchent vers la station de télécabine de la Foilleuse. Il faut traverser le bâtiment pour trouver, juste derrière, le départ du sentier de randonnée en raquettes. Optimistes, nous les avons emportées, mais le chemin reste largement praticable en chaussures de randonnée. Arimées à notre sac à dos, elles serviront peut-être plus haut. Peut-être.

L'ascension est d'emblée très escarpée. Dans la forêt, le sentier file entre les troncs sur un sol sec, caillouteux, bordé d'une mince couche de neige dure. Nous avançons à l'ombre, dans un silence de cathédrale. Sur le versant adverse, visible entre les arbres, le soleil brille en soulignant l'absence totale de neige. Les tons fauves, presque automnaux, qui chatoient en face font écho au décor gris bleuté qui nous entoure.

Sept dents aiguës

Les étroits zigzags débouchent sur un replat dégagé où la neige tient bon. Elle crisse sous nos pas, scintille au soleil. Ses moelleux re-

Séjourner à Morgins

Le village de Morgins est un parfait point de chute pour découvrir la Région Dents du Midi. Tout près du départ de la télécabine de la Foilleuse, l'hôtel Chez Jan propose des chambres confortables et un accueil convivial. Ancienne pension familiale, l'établissement est aujourd'hui un charmant boutique-hôtel.

www.chezjan.com



Cime de l'Est, Forteresse, Cathédrale, Éperon, Dent Jaune, Doigts, Haute Cime: les Dents du Midi culminent à plus de 3000 mètres d'altitude.

plis s'écartent sur un frêle ruisseau en partie gelé.

Ça y est: les Dents du Midi se montrent enfin. Le majestueux sourire se détache sur un ciel azur. Cime de l'Est, Forteresse, Cathédrale, Éperon, Dent Jaune, Doigts, Haute Cime; nous observons en plissant les yeux les sept sommets qui culminent tous à plus de 3000 mètres d'altitude. «Tout là-haut, au-dessus des parois, des pentes, des grandes gorges pleines d'ombre, et comme au-dessus des choses du monde», écrivait Charles-Ferdinand Ramuz à leur sujet.

À cet embranchement, on peut poursuivre en direction du plateau de Savolire afin d'effectuer un itinéraire en boucle qui revient à Morgins, en profitant de la vue sur la plaine du Rhône, les Alpes vaudoises et la chaîne des Dents du Midi. Nous décidons plutôt de viser le sommet de la Foilleuse,

ajoutant un petit dénivelé supplémentaire. Le chemin continue sur une large piste pratiquement plate que nous quittons rapidement en suivant les panneaux roses de randonnée en raquettes. Dans la forêt, un cimetière de pives compose le sentier.

Les arbres laissent ensuite place à quelques chalets épars dont les balcons joliment ouvragés offrent un coup d'œil exceptionnel sur les Dents du Midi. Nous nous arrêtons, admirons, respirons. Il n'y a personne d'autre sur ces paisibles versants.

Le sommet de notre excursion se profile. On aperçoit les pistes de ski, au loin, et les points colorés qui glissent sur leurs pentes immaculées. Tout en haut, le

restaurant de la Foilleuse déploie sa terrasse comme une récompense après l'effort. La descente peut se faire en télécabine ou par l'un des nombreux sentiers qui dévalent la montagne. Qui sait, ce sera peut-être l'occasion d'enfin chausser les raquettes!

Discrète à la montée, la neige recouvre le vaste domaine des Portes du Soleil.





Le moyen de transport recherché permet d'atteindre cet endroit ensoleillé.

© AdobeStock/Waldfreud

CONCOURS

Des hauteurs vertigineuses en quatre minutes

Un chalet par-ci, un chalet par-là, avec des sapins d'un vert magnifique au milieu. Des parois escarpées, une neige d'un blanc immaculé et, dans le ciel, des nuages cotonneux complètent ce paysage idyllique. L'air est pur et le silence règne; en effet, les voitures doivent rester à la station inférieure.

Deux possibilités s'offrent aux personnes qui ne veulent pas parcourir à pied ou à vélo les 775 mètres jusqu'au village, dont le dra-

peau rouge et blanc muni d'étoiles et d'un bouquetin flûte au vent. La première existe depuis les années 1960. Elle fait un arrêt intermédiaire dans ce village qui compte à peine 100 personnes. La seconde existe depuis 2024 et réjouit autant les touristes que les habitantes et habitants. Il s'agit du premier tronçon du moyen de transport que nous cherchons.

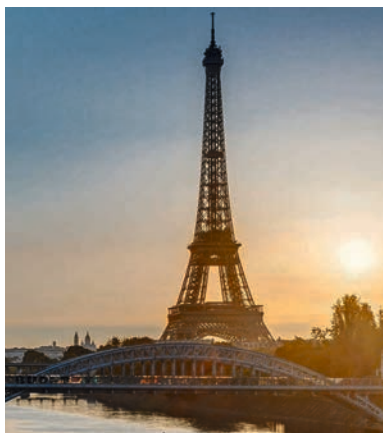
Depuis le village, nombre de personnes souhaitent continuer leur ascension. Pour

ce faire, un système Funifor, qui résiste aux bourrasques les plus violentes, monte jusqu'à la seconde station intermédiaire à 2667 mètres, qui constitue un élément central d'un domaine skiable. La passerelle rocheuse «Thrill Walk» y est accessible gratuitement. Enfin, après 283 mètres de plus, l'acteur australien George Lazenby attend celles et ceux qui osent monter tout en haut: vêtu d'un élégant costume, souriant... en deux dimensions et haute résolution.

Revenons au premier des trois tronçons du moyen de transport recherché, car il ne manque pas d'intérêt. En effet, il permet de gravir la paroi rocheuse en 3 minutes et 54 secondes. Et cette paroi est franchement raide: avec une pente de 159,4%, la ligne détient le record du monde. Parfois, le moyen de transport vaut autant la peine que la destination. ■

Viviane Barben est collaboratrice Communication à l'ATE. En prenant le moyen de transport recherché, elle a vraiment apprécié la vue sur l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau qu'offre le sommet.

À GAGNER: un séjour à Paris pour deux personnes



© mad

Paris séduit par son élégance, son histoire et son art de vivre unique. Découvrez des sites mondialement connus tels que la tour Eiffel, le Louvre ou les Champs-Élysées, et laissez-vous inspirer par des quartiers charmants comme Montmartre ou Le Marais. Que ce soit pour l'art, la gastronomie ou une balade détendue dans la ville de l'amour, Paris offre des moments inoubliables en toute saison.

Le prix comprend le trajet en train en 1^{re} classe depuis votre domicile en Suisse jusqu'à Paris et retour, ainsi que deux nuits pour deux personnes dans une chambre double avec déjeuner dans un hôtel 3 étoiles situé au centre-ville. La valeur totale du prix est de 1000 francs. Réservation possible jusqu'au 31 décembre 2026.

Réponse du dernier numéro:

Oulu

Gagnant: le séjour au Berglodge37 a été remporté par Dominique Wangler, de Hofstetten (ZH).

Prix offert par:



Quel est le moyen de transport recherché?

Envoyez votre réponse jusqu'au 15 mars 2026 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.

«Le trafic est une dimension modulable. Nous pouvons le contrôler activement, par exemple en développant systématiquement les transports en commun ou en encourageant la mobilité cycliste et piétonne.»



MARTIN WINDER

Il est facile d'accepter ce qui semble inévitable

Le lobby automobile présente volontiers l'augmentation du trafic comme une loi de la nature, une conséquence inévitable de la croissance de la population et de l'économie, qu'il convient d'accepter sans ciller.

Ce point de vue sert une visée politique. Quand le trafic est considéré comme inéluctable, il n'est plus nécessaire de discuter de sa conception. Il ne reste alors qu'à réclamer de nouvelles autoroutes. Pendant des décennies, la politique des transports en Suisse a suivi cette logique apparente. En 2024, le Conseil fédéral s'en est servi pour justifier les milliards qu'il comptait investir dans les routes nationales. Heureusement, une nette majorité de la population n'a pas suivi son raisonnement. La discussion n'en est pas terminée pour autant et les partisans et partisanes des extensions autoroutières ne lâchent pas le morceau.

Le trafic routier n'est pourtant pas une loi de la nature ou une fatalité. C'est le fait de créer sans cesse de nouvelles capacités qui accroît la demande. Le trafic est une dimension modulable. Nous pouvons le contrôler activement, par exemple en développant systématiquement les transports en commun ou en encourageant la mobilité cycliste et piétonne – comme raconté dans le dossier de cette édition.

À Birsfelden (BL), la population subit les conséquences de décennies d'augmentation du trafic routier. Le trafic d'évitement

de l'A2 engorge la route principale et pousse les automobilistes à se faufiler dans les quartiers. La commune lutte contre cette surcharge avec des amendes. Des caméras enregistrent les véhicules: ceux qui traversent le quartier en moins de 15 minutes, et qui n'en ressortent pas là où ils y sont entrés doivent passer à la caisse. Le système fonctionne, le trafic dans les quartiers a diminué. Les médias ont toutefois relayé les plaintes d'automobilistes outrés. L'Office fédéral des routes (OFROU), qui qualifie le système de «roadpricing indirect», n'est pas d'un grand soutien pour la commune. Son directeur, Jürg Röthlisberger, a déclaré à la télévision alémanique qu'il avait voulu agrandir l'autoroute à Birsfelden (tunnel du Rhin à Bâle) afin d'éliminer le trafic d'évitement, mais que le peuple avait malheureusement refusé le projet. L'OFROU n'a pas d'autres solutions à proposer. Sa mission n'est-elle pas de construire des routes?

Birsfelden montre toutefois que nous avons le pouvoir d'agir. Nous pouvons concevoir le trafic de manière réfléchie. ■

Martin Winder est responsable du domaine Politique des transports et campagnes à l'ATE Suisse.

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, Yves Chatton, Selim Egloff, Jelena Filipovic, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Simon Leisinger, Luc Leumann, David Raedler, Philippe Roullier, Silvia Schaub, Edward Weber, Peter Weihrach, Martin Winder. **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:** 60787 (français 13532, allemand 47255). **Prochaine édition:** 28 mai 2026. **Remise des annonces:** 27 avril 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!

Paris en train

Chic et charme,
des instants inoubliables!

Train + hôtel
dès CHF

269

ASSURANCE DÉPANNAGE DE L'ATE VOTRE PROTECTION FIABLE SUR LA ROUTE

NOUVEAU:
TOUTE
L'EUROPE POUR
SEULEMENT
69 FR.

Souscrivez en ligne en 2 minutes !



ate.ch/assurance-dépannage-ate

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

Assureuse:



La mobilité
d'avenir

