4/Novembre 2026

ATE MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE



Quand nos chemins se croisent

Entre rencontres, tensions et partage de l'espace

Page 18

Célébrez avec nous 20 ans de passion pour les vins biologiques !



Château Mourgues du Grès «Terre d'Or» 2022
de 3 bouteilles pour seulement CHF 59.00*
au lieu de CHF 81.80
frais de port (CHF 9.80) inclus !

amiata
Bioweine · vins bio

Vin du jubilé

Un Grand Cru rare, issu d'un millésime historique.

Le nez séduit par un fruit généreux : saveurs de cerise, fruits des bois et cassis, accompagnés de fines notes de chocolat noir et d'épices. En bouche, le vin se montre concentré, porté par une texture soyeuse, une fraîcheur bien intégrée et une profondeur remarquable pour son âge. Gourmand et pourtant élégant.

- Costières de Nîmes AOP
- Alte Syrah, Grenache
- Jusqu'en 2034
- 14.5 % vol.

Prix par bouteille CHF 24.00

* offre valable jusqu'au 31 décembre 2026



Anne et François Collard on fait du Château Mourgues du Grès un véritable joyau de la viticulture biodynamique.

Informations sur les vins
www.amiata.ch/ate

Langgasse 16, 9008 St. Gallen, Tel. 071 250 10 15, www.amiata.ch

EDISUN POWER



3,75 %* d'intérêt en investissant dans des infrastructures énergétiques durables

Souscrivez jusqu'a 30.11.2026

La nouvelle obligation d'Edisun Power, société suisse cotée en bourse, offre un taux d'intérêt annuel de 3,75 %* sur une durée de cinq ans (01.12.2026 – 30.11.2031). Elle est principalement destinée à financer des investissements dans des solutions énergétiques renouvelables et respectueuses du climat, au service de l'industrie, de l'aviation et des centres de données.
En souscrivant à cette obligation avant le 30.11.2026, vous apportez une contribution précieuse à un avenir plus durable.

***Le taux d'intérêt est indiqué après déduction de tous les frais d'émission pertinents. La gestion de l'obligation est gratuite et aucun frais d'émission n'est facturé. Les risques liés à l'investissement doivent être pris en compte et sont décrits en détail dans le prospectus d'émission.**

Vous pouvez télécharger le prospectus d'émission et le bulletin de souscription en scannant le code QR.

www.edisunpower.com
Téléphone +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com

État au 12.10.2026

4 **En bref**

6 **Autoroutes I:** le combat ne date pas d'hier

7 **Autoroutes II:** la population veut protéger les terres cultivables

8 **Autoroutes III:** «Transports '45», un projet loin d'être anodin

9 **Aviation:** combien pouvons-nous encore émettre?

10 **Vélo:** pour une distance minimale légale de dépassement

11 **30 km/h:** la mobilisation paie

12 **Mobilité piétonne:** Flâneur d'Or pour la promenade Arthur-Villard à Bienne

14 **Climat:** «n'exagérons rien!» et autres déclarations mémorables

15 **eco-auto:** l'électrique, meilleur choix climatique

16 **JeuneATE:** la trottinette électrique, vraie mobilité douce?

17 **ATEjunior:** notre page pour les enfants



© Urs Geiser

35 **Vallée d'Aoste I:** le tour des edelweiss

36 **Vallée d'Aoste II:** Ciao Augusta Praetoria!

38 **Grisons:** Scuol, au pays des sources

28 Offre pour les membres

30 Rapport des sections

40 Concours

41 Réfléchissez-y! avec Stéphanie Penher

42 Cartoon

Couverture: Fabian Lütolf / setrunners.ch

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



© ATE/Jolanda Rohrer

Lorsque je suis seule dans le train et que j'ai envie d'être tranquille, il m'arrive de prendre un air renfrogné. Pourvu que personne ne vienne s'asseoir à côté de moi ou, pire encore, engager la conversation. Mais pourquoi, au juste?

Quand nous nous déplaçons, nous croisons constamment d'autres personnes. Nous échangeons des sourires et, en cas d'hésitation, nous nous comprenons par quelques gestes. Mais il nous arrive aussi souvent de râler. Parce que nous sommes dans notre tort ou parce que nous pensons l'être. Ou alors, nous prenons un air renfrogné.

Dans notre dossier, nous explorons les relations que nous entretenons avec les autres au fil de nos déplacements. Nous avons rencontré une médiatrice pour discuter des moyens d'apaiser les conflits et avons échangé avec des chercheurs sur les liens sociaux qui se tissent durant nos trajets. Nous montrons également comment nos comportements, nos choix de mobilité et même nos mots peuvent contribuer à un meilleur vivre-ensemble.

Je vous souhaite une bonne lecture. Et lors de votre prochain voyage en train, il vous suffira de plonger le nez dans le Magazine ATE pour avoir la paix!

Nelly Jaggi
Co-rédactrice en chef



18

© Fabian Lütolf / setrunners.ch

DOSSIER

En chemin, ensemble

Se déplacer n'est jamais tout à fait une affaire individuelle. Même lorsque nous voyageons seul·es, nous partageons la route et l'espace public avec d'autres. Nos choix de mobilité influencent ainsi nos relations, nos rencontres et parfois nos conflits. Ce dossier s'intéresse aux liens qui se tissent en chemin et aux différentes manières de favoriser le vivre-ensemble.


© Nicolas Righetti

À pied à l'école: «un pas dans la nature»

Le 18 septembre s'est déroulée la Journée internationale à pied à l'école 2026, placée sous le thème de la nature. De nombreux cortèges colorés et animations ont été organisés pour célébrer le chemin de l'école à pied. Sur la photo, un cortège au Petit-Lancy, dans le canton de Genève.
La Journée internationale à pied à l'école invite les parents, les écoles, les communes et les corps de police à mettre les déplacements scolaires à pied à l'honneur, le temps d'une journée, à travers diverses activités. Elle se déroule chaque année un vendredi de septembre, à la fin de la Semaine européenne de la mobilité.

Été caniculaire: un débat sans décision au Conseil national

La chaleur estivale s'est invitée à la session d'automne des Chambres fédérales. Les groupes parlementaires avaient déposé douze interpellations urgentes et le ministre de l'environnement Albert Rösti a dû essuyer de nombreuses critiques. Ces derniers mois, il a beaucoup été question d'adaptation au changement climatique, mais cela ne suffit pas. «Il serait absurde de ne pas continuer à lutter contre les causes du changement climatique», a résumé Jürg Grossen (PVL/BE). Albert Rösti s'est montré ouvert au compromis: «Il faut un ensemble équilibré de mesures de décarbonation et d'adaptation. Cela ne fait aucun doute pour le Conseil fédéral.» Il en a aussitôt profité pour faire, une fois de plus, la promotion de l'énergie nucléaire. Aucune décision n'a été prise à ce stade.
Retour sur ces discussions en page 14.

Soutenez ce qui vous tient à cœur

En tant que membre de l'ATE, vous faites partie intégrante de notre communauté, et nous vous en remercions chaleureusement! Si vous recommandez l'ATE à votre entourage et que cette recommandation débouche sur une nouvelle adhésion, vous recevrez un bon CFF de 20 francs pour chaque nouvelle personne membre. Vos proches en profiteront également: grâce à votre recommandation, les nouvelles et nouveaux membres bénéficieront d'un rabais de 50 % sur leur cotisation 2027.

Informations détaillées sur www.ate.ch/recommander-ate

Oui au droit à la recharge

Disposer d'une borne de recharge à domicile facilite le passage d'une voiture thermique à une voiture électrique. Aujourd'hui, cette possibilité dépend souvent du bon vouloir des propriétaires. Un projet de loi prévoit désormais une avancée importante: les locataires et les propriétaires par étage pourraient exiger la mise en place d'une installation de base pour la recharge des véhicules électriques.
Une infrastructure de base planifiée collectivement permet d'éviter la multiplication anarchique des installations dans les parkings souterrains et sur les places de stationnement. Le fait que les coûts d'installation puissent en principe être facturés uniquement aux locataires des places de stationnement respecte le principe du pollueur-payeur. L'ATE soutient cette approche.

Référendum contre la loi sur le nucléaire: succès de la récolte de signatures

Le 6 octobre, quelque 200 personnes, parmi lesquelles des représentant·es de l'ATE, ont déposé le référendum contre la loi sur le nucléaire, muni de 131 793 signatures. Plutôt que de miser sur une énergie nucléaire coûteuse et risquée, la Suisse doit privilégier les énergies renouvelables. «Le nucléaire est une technologie dépassée, hors de prix et très dangereuse», a déclaré Lisa Mazzone, présidente des Vert·e·s, lors du dépôt des signatures.
L'ATE fait partie de la large alliance «Non aux nouvelles centrales nucléaires» qui soutient le référendum.
La votation devrait avoir lieu le 28 février 2027.



© VCS / Viviane Barben

Excursions hivernales avec le Bus des neiges

Dès mi-décembre, les premières lignes du Bus des Neiges reprendront le chemin des montagnes. Cet hiver encore, l'ATE et le Club Alpin Suisse s'associent pour proposer une alternative attrayante à la voiture. Le Bus des Neiges complète le réseau de transports publics dans les régions touristiques de montagne en vous conduisant au départ des parcours de ski de fond, de randonnée en raquette ou de peau de phoque.

Horaires et réservations sur www.busdesneiges.ch



© Hugo Vincent



© VCS / Camille Marion

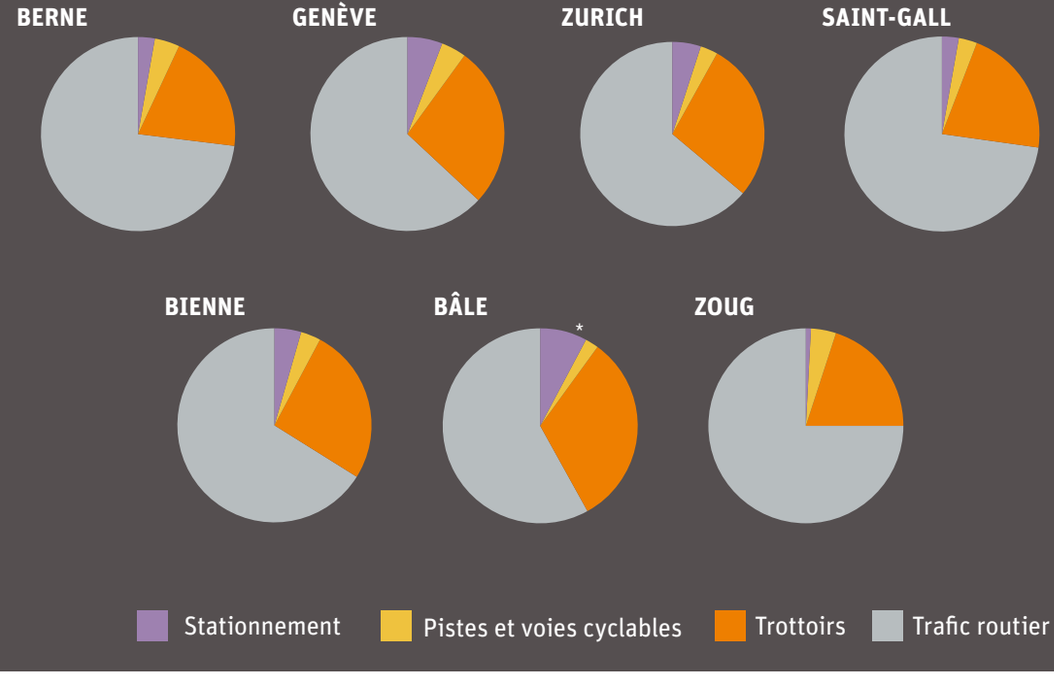
Dans la rue pour la protection du climat

Sous le slogan «Pas d'étés à 50 degrés», plus de 20 000 personnes ont manifesté dans de nombreuses villes suisses les 19 et 25 septembre pour réclamer davantage de mesures de protection du climat. Les transports doivent impérativement contribuer à cet effort. Aujourd'hui, ils constituent le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre en Suisse et le seul dont les émissions de CO_2 ne diminuent pas. Le trafic aérien continue même de croître. Pour protéger efficacement le climat, il est indispensable de réduire notre dépendance à la voiture, de développer les transports publics et d'améliorer les infrastructures cyclables et piétonnes.

À QUI APPARTIENT LA RUE?

Dans les villes suisses, les places de stationnement occupent davantage d'espace que les aménagements cyclables. L'entreprise technologique goNEON a analysé pour SRF la répartition de l'espace routier dans plusieurs villes suisses. Les chiffres révèlent les priorités qui ont jusqu'ici guidé l'aménagement de nos rues. Ils soulèvent aussi une question: à quoi devraient ressembler les rues de demain? Des infrastructures cyclables de qualité sont indispensables pour assurer une cohabitation sûre entre l'ensemble des usagères et usagers de la route.

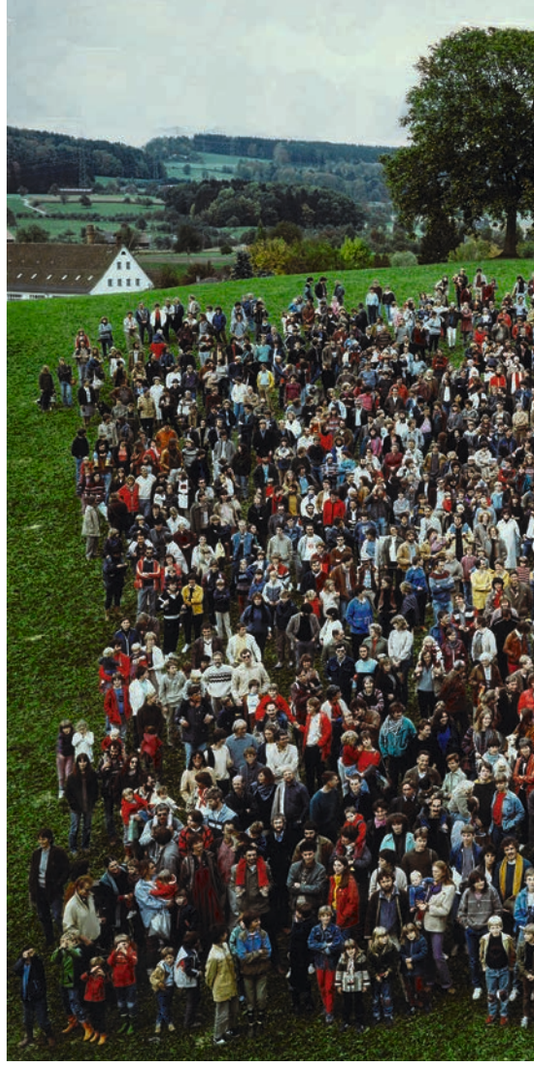
**La part de l'espace occupée par les places de stationnement à Bâle repose sur des estimations et n'est pas comparable à celle des autres villes.*



Illustrations: Samira Oschounig. Source: srf.ch/goNEON

Un projet loin d'être anodin

Autoroutes En 2024, le peuple a refusé l'extension des autoroutes. Le Conseil fédéral veut toutefois réaliser deux autres projets dans le cadre de «Transports '45» et a considérablement allongé la liste des projets. La résistance continue. Par Bernhard Geiser



«Transport '45» aborde pour la première fois le développement du rail, de la route et des agglomérations de manière globale. Le projet est vaste et comprend 14 arrêtés fédéraux en tout. L'ATE salue le fait que les différents modes de transport soient traités ensemble. Autre point positif: l'augmentation des capacités ferroviaires est prioritaire et non la réduction du temps de trajet. En effet, une offre accrue de places assises et éventuellement une cadence plus élevée contribuent davantage au transfert vers le rail qu'un gain de temps de quelques minutes.

Mais il est aussi prévu de développer les autoroutes. Tandis que l'étape d'aménagement 2027 ne comprend «que» deux projets dans ce domaine, l'horizon de réalisation 2045 en compte pas moins de huit! Cette date lointaine ne doit pas nous leurrer: dès que les projets auront atteint le niveau de planification nécessaire et que les moyens financiers seront disponibles dans le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le Conseil fédéral demandera leur intégration à l'étape d'aménagement 2031.

«Pas d'argent pour les autoroutes», clamaient les pancartes de la manifestation de septembre 2023 à Berne.



© Pascal Amez

Augmentation du trafic

Dans le canton de Genève, une étape supplémentaire d'un projet d'aménagement de grande envergure doit être réalisée avec l'extension à six pistes entre Perly et Bernex. Le chantier est très coûteux et la rentabilité calculée par la Confédération est proche de zéro.

En Argovie, la réalisation du tronçon Aarau-Ost–Birrfeld occupera temporairement 27 hectares de terres cultivables, puis 12 définitivement; sur ce nombre plus de 5 hectares sont de précieuses surfaces d'assolement. Ces deux exemples montrent que le Conseil fédéral ignore les préoccupations de la population, très inquiète de la sempiternelle disparition de terres cultivables (voir à la page 7).

Planification sur des bases obsolètes

Le récent rapport du Contrôle fédéral des finances (CDF) consacré à «Transport '45» est critique et montre également qu'il est nécessaire d'agir: selon l'analyse du CDF, les coûts climatiques sont nettement sous-estimés dans les calculs de rentabilité du gouvernement. Alors qu'à l'Office fédéral des routes (OFROU), une tonne de CO_2 coûte 164 francs, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) calcule depuis longtemps avec un prix de 450 francs. Le CDF en déduit que le bénéfice de l'aménagement des autoroutes est surestimé et que les coûts sont plus élevés que ce qu'affirme le Conseil fédéral. L'ATE demande que les évaluations soient actualisées et que l'on renonce aux projets qui ne sont pas justifiés sur le plan démocratique et du point de vue de la politique des transports, du climat et des finances.

Un engagement source d'espoir

Dans l'avis fondé et détaillé que nous avons rendu dans le cadre de la consultation sur le projet «Transport '45», nous proposons plusieurs améliorations et rejetons bien sûr fermement les projets d'extension des autoroutes.

En outre, répondant à notre appel, plus de 1500 personnes ont annoncé vouloir participer à la consultation pour exprimer leur refus des nouveaux projets autoroutiers. Nous avons organisé six ateliers dans six régions différentes pour les informer en détail et les aider à rédiger leur propre prise de position. Voir autant de personnes s'opposer à la ligne suivie par Albert Rösti et le déclarer haut et fort est une source d'espoir. ■

Bernhard Geiser est chef de projet en politique des transports et campagnes à l'ATE. Il travaille chaque jour à faire progresser la transition de la mobilité aux côtés de personnes engagées.



© Martin Müller

Séance photo le 21 octobre 1984 à Zwillikon : 1400 opposant·es au projet N4 se sont rassemblé·es sur la prairie où l'autoroute pourrait passer un jour. Sur la banderole: «N4 JAMAIS».

Le combat ne date pas d'hier

Autoroutes Durant des décennies, le groupe de travail «Autobahnfreies Knonauer Amt» («Pour un district du Knonau sans autoroute») s'est battu contre la N4 en récoltant des signatures, par le biais des médias et avec des actions plutôt originales. L'autoroute a tout de même vu le jour, mais cet engagement en a modifié la planification et montré les effets d'une résistance démocratique tenace. Par Nelly Jaggi

Une autoroute en pleine ville, sur le lac de Neuchâtel ou à travers le Simmental (voir magazine 3/2026): dans l'euphorie automobile de l'après-guerre, les possibilités semblaient infinies et les inconvénients totalement inexistants. En 1958, le peuple a accepté à une large majorité la contre-proposition d'une initiative du TCS et de l'ACS, faisant passer la responsabilité des routes nationales des cantons à la Confédération.

Le retour à la dure réalité ne se fit guère attendre; dans les années 1960, les premiers tronçons étaient sortis de terre et les atteintes au paysage et à l'environnement devenaient de plus en plus évidentes. Ainsi, des fuites d'essence rendirent l'eau non potable à certains endroits. Des fausses priorités et des coûts exorbitants vinrent s'y ajouter.

Prise de conscience écologique

Peu à peu, les choses changèrent et, au début des années 1970, l'article constitutionnel sur la protection de l'environnement fut accepté à une large majorité. Le peuple zurichois protesta contre l'Ypsilon, un raccordement autoroutier en pleine ville. La colère grondait mais les projets autoroutiers fl urissaient.

Depuis la fin de la guerre en 1945, la création d'une liaison routière directe entre Lucerne et Zurich figurait à l'ordre du jour. Toujours dans le canton de Zurich, en 1976, on prévoyait une autoroute dans le district du Knonau. Elle aurait dû relier à la ville les trois kilomètres d'autoroute construits en 1975, en partant de Zoug. L'organisation écologique Pro Amt comptait parmi les premières voix critiques. Hans Rudolf Haegi, ingénieur et président de la section UDC locale, se fendit d'un courrier dans le journal demandant à repenser la planification. Lors d'une assemblée de Pro Amt, il proposa de créer un groupe engagé explicitement en faveur d'une meilleure planification avec un tunnel alternatif à Hirzel. C'est ainsi que lui et cinq autres personnes mirent sur pied le groupe de travail interpartis «Autobahnfreies Knonauer Amt».

David contre Goliath

Le groupe a vite grandi, avec 24 membres à la fin de l'année. Au milieu des années 1980, il comptait même 2000 membres. En 1985, leur engagement porta ses fruits; avec 53 % des voix, le peuple zurichois demanda le dépôt d'une initiative exigeant de renoncer à la N4 à travers le district du Knonau. Le TCS et ses quelque 200 000 membres demandaient la construction de ce même tronçon, mais subirent une défaite le même dimanche. Le Conseil national, à 85 voix contre 83, accepta de justesse l'initiative et ainsi la suppression de ce tronçon. Par contre, le Conseil des États se prononça majoritairement contre, ce qui fit ensuite basculer la majorité à la Chambre basse. L'article paru dans la «Neue Zürcher Zeitung» refl tait le soutien de la population au groupe opposé à l'autoroute: «La décision des Chambres a totalement ignoré des exigences élémentaires de la loi sur l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse d'une utilisation économe des sols, de la conservation de paysages et d'espaces de loisirs dignes de protection ou de la préservation d'autres surfaces agricoles contre le bétonnage et le mitage du paysage.»

On ne lâche rien

Les relations publiques ont joué un rôle essentiel. «Après chaque séance, nous avons fait publier un article dans le journal local», raconte Hans Rudolf Haegi. Il ajoute que le groupe rédigeait régulièrement des articles pour la presse locale et des courriers à la presse et au monde politique. Cette présence médiatique a donné lieu à de nombreuses discussions et à un large soutien dans la région. Les agriculteurs craignaient de perdre des cultures et de nombreuses personnes s'inquiétaient que le district du Knonau perde son caractère rural. Le groupe ne

se contentait pas des relations publiques; il récoltait également des signatures. En 1976, 5000 signataires ont ainsi exigé un examen du projet de construction.

De plus, le groupe menait des actions pour attirer l'attention sur son objectif: «Nous avons ainsi amené à Berne des dalles à gazon et des restes de bougies provenant d'une manifestation», sourit l'ancien politicien. Le groupe pouvait compter sur le soutien des «Jungen Säuliämtler» (les Jeunes du Säuliamt), des figures de proue de la contestation contre la construction de l'autoroute.

Pour Hans Rudolf Haegi, des actions originales, des relations publiques cohérentes, la récolte de signatures et la volonté de ne pas abandonner sont la recette du succès quand il s'agit de mobiliser pour une cause. «Dès le début, notre philosophie était non agressive: nous voulions agir et non réagir.»



© ATE

Les «initiatives du trèfle» – ici, celle déposée en 1987 – réclamaient l'arrêt de quatre tronçons d'autoroute, dont la N4 traversant le district de Knonau.

Dur, mais juste

Hans Rudolf Haegi, qui n'était alors plus président de l'UDC locale, fut élu à la commission de planification, bien que son appartenance au groupe de travail était connue. Il est convaincu que cela est dû aux principes directeurs du groupe: «Nous avons toujours été honnêtes», insiste-t-il.

Les «initiatives du trèfl » représentèrent le point culminant, et malheureusement aussi l'échec. Exigeant l'arrêt de quatre tronçons, elles ont été remises en 1987, fortes de plus de 130 000 signatures chacune. Celle s'opposant à la Transjurane fut ensuite retirée. En 1990, les trois autres subirent un échec dans les urnes, ce qui ne fut pas sans conséquences pour l'engagement de Hans Rudolf Haegi et de son groupe de travail. L'autoroute à travers le district du Knonau devait alors être aussi respectueuse du climat que possible. Le tronçon horriblement cher a été mis en service en 2009. Grâce au tunnel d'Islisberg, l'autoroute ne passe pas à travers les paysages, mais par un tunnel creusé dans la montagne; quatre cinquièmes du tracé sont souterrains. Bien sûr, même avec des mesures de compensation écologiques, on ne saurait parler d'une autoroute «durable». Le caractère rural de la région fait bel et bien partie du passé et le district a intégré l'agglomération zurichoise. Hans Rudolf Haegi se montre cependant satisfait: «Pour moi, le bilan est positif à 99 %.» Il ajoute que les conflits ont certes été durs, mais toujours justes et respectueux du processus démocratique. ■

«Transports '45»: la population veut préserver les terres cultivables

Selon un récent sondage, une nette majorité des personnes ayant le droit de vote souhaitent que la politique des transports privilégie la protection des terres cultivables ainsi que le développement des transports publics, de la mobilité piétonne et du vélo, plutôt que l'extension des autoroutes.

Les trois quarts des personnes interrogées estiment que les terres agricoles doivent être préservées pour les générations futures et non bétonnées afin d'élargir les autoroutes. Presque autant (72 %) considèrent que l'extension des autoroutes nuit à la nature et à la biodiversité en raison de la perte de terres cultivables et du morcellement des habitats naturels.

La population fixe également des priorités claires face à la croissance du trafic: 64 % souhaitent que celle-ci soit à l'avenir absorbée par le développement des transports publics ainsi que des infrastructures piétonnes et cyclables, plutôt que par l'élargissement des autoroutes. Même 54 % des automobilistes soutiennent cette demande.

Pas de gaspillage des sols

L'étape d'aménagement 2027 prévue va à l'encontre de cette volonté claire de la population. Les projets autoroutiers d'Aarau Est–Birrfeld et de Perly–Bernex entraîneraient une consommation supplémentaire de surfaces et porteraient atteinte à des espaces de détente ainsi qu'au paysage. Rien que l'élargissement des voies en Argovie occuperait, pendant plusieurs années ou de manière permanente, 27,3 hectares de terres cultivables, dont 12,6 hectares de surfaces d'assolement. Le rapport d'impact sur l'environnement parle d'une atteinte grave. Pour le projet Perly–Bernex et les projets qui pourraient lui succéder, il faut s'attendre à la disparition de jusqu'à 90 hectares de surfaces naturelles et de terres cultivables. L'ATE demande donc de renoncer à ces projets. ■

Ce sondage représentatif en ligne a été réalisé en août 2026 par DemoSCOPE, sur mandat de l'ATE, auprès de 939 personnes ayant le droit de vote en Suisse.



© Unsplash/Pascal Meier

Pour les aéroports de Genève et de Zurich, concilier les ambitions de croissance et les objectifs climatiques représente un défi e taille.

Combien pouvons-nous encore émettre?

Transport aérien Une étude récente montre pourquoi fixer un budget carbone est essentiel pour aligner nos politiques sur nos objectifs climatiques.

Par Yves Chatton

Le secteur aérien doit prendre des mesures drastiques pour s'aligner aux objectifs climatiques. Dans une précédente édition (Magazine ATE 2/2026), nous expliquions que les ressources et l'énergie nécessaires à la production des carburants alternatifs ne suffiraient pas. Une analyse récente de Transport & Environment (T & E) aborde la question sous un autre angle: celui du budget carbone. Pour maintenir le réchauffement mondial sous un seuil donné, l'humanité ne peut plus émettre qu'une quantité limitée de gaz à effet de serre. Cette approche du «budget carbone» permet de passer d'un objectif lointain – comme atteindre la neutralité carbone en 2050 – à une question concrète: combien pouvons-nous encore émettre d'ici là?

Des aéroports hors budget

T&E a appliqué cette logique à vingt aéroports situés dans dix pays en Europe et en Suisse. L'étude se fonde sur le budget carbone mondial disponible entre 2023 et 2050, compatible avec une limitation du réchauffement à 1,7 °C. Une part de 2,4 % de ce budget est attribuée à l'aviation, soit la part de ce secteur dans les émissions de CO_2 en 2019. Ce budget est ensuite réparti entre les pays selon les émissions de leur aviation en 2019, puis entre les aéroports selon leur poids dans les émissions nationales du secteur.

Les résultats sont éloquents. Si les plans de croissance actuels se réalisent, l'aviation à l'échelle européenne épuiserait son budget carbone dès 2033. La Suisse n'échappe pas au constat. Les aéroports de Genève et de Zurich dépasseraient de 2,3 fois leur budget en 2050. Pour rester dans les limites, leurs émissions devraient diminuer de 10 % par an. Or elles continuent actuellement d'augmenter.

Ces résultats sont d'autant plus préoccupants que les hypothèses retenues sont favorables à l'aviation. L'étude ne comptabilise pas les effets climatiques hors CO_2 du secteur et intègre des hypothèses optimistes concernant l'utilisation des carburants d'aviation durables et l'amélioration de l'efficacité des avions.

Budget avant croissance

T & E demande notamment que chaque aéroport dispose d'un budget climatique compatible avec l'Accord de Paris et que ses capacités, notamment les créneaux horaires disponibles, soient adaptées à cette limite. Cette approche inverse la logique actuelle: au lieu de prévoir la croissance du trafic, puis de chercher comment en réduire les émissions, il s'agit d'abord de déterminer la quantité de carbone disponible, puis d'organiser l'activité aérienne à l'intérieur de cette enveloppe.

La méthodologie peut être discutée, car elle favorise les pays possédant déjà un important marché aérien et s'épargne l'hypothèse d'une réduction plus conséquente de la part du secteur aérien dans les émissions de CO_2. Mais l'étude démontre que le budget carbone est un instrument essentiel pour déterminer si notre politique climatique – dans l'aviation comme dans les autres secteurs – est réellement compatible avec nos engagements.

Pour la Suisse, la question revêt une importance particulière. En 2024, la Cour européenne des droits de l'homme a notamment pointé les insuffisances de la Suisse dans la réduction de ses émissions et dans la quantification des émissions qu'il lui reste à émettre.

Le temps presse

Plus les émissions augmentent aujourd'hui, plus elles devront diminuer rapidement demain, rendant la transition plus difficile et plus coûteuse. Par ailleurs, chaque tonne émise par l'aviation au-delà de son budget impliquera des réductions supplémentaires dans d'autres secteurs, comme l'agriculture ou l'industrie.

Des exemples existent déjà: au Royaume-Uni, le Climate Change Act prévoit des budgets carbone incluant l'aviation internationale. La France définit quant à elle une trajectoire d'émissions pour le secteur aérien. Des approches dont la Suisse pourrait s'inspirer pour mettre son aviation sur une trajectoire compatible avec ses objectifs climatiques. ■

Yves Chatton est chargé de projet en politique des transports à l'ATE Suisse.

Distance minimale de dépassement: une étape importante

Vélo Sur les routes suisses, les manœuvres de dépassement serrées des automobilistes représentent un véritable danger pour les cyclistes. Un sondage montre qu'une majorité de la population soutient l'initiative de l'ATE visant à instaurer une distance minimale légale de dépassement de 1,5 mètre.

Par Edward Weber



© setrunners.ch

C'est serré: 57 % des cyclistes se sentent en danger lorsqu'un véhicule les dépasse.

En ville, dans un tiers des cas, les automobilistes dépassent les cyclistes avec moins d'un mètre de distance. C'est ce qu'a montré notre récente étude sur la distance de dépassement en Suisse (voir Magazine ATE 3/2026). Aux yeux de la population, est-ce un problème? Oui, pour 58 % des cyclistes et 52 % des automobilistes, comme le prouve une enquête représentative auprès d'environ mille personnes effectuée par Demoscope sur mandat de l'ATE.

Un problème majeur

Les manœuvres de dépassement risquées ne représentent pas le seul danger pour les cyclistes. Ainsi, nous avons établi une liste de neuf situations dangereuses et demandé à des cyclistes à quelle fréquence elles et ils se sentaient en danger. Le plus grand problème est le non-respect de la priorité par d'autres conducteur·rices, suivi de près par les manœuvres de dépassement des automobilistes dans les zones limitées à 50 km/h. Quelque 57 % des personnes circulant régulièrement à vélo se sentent souvent ou très souvent en danger. Une part minime des cyclistes (6 %) n'a jamais ce sentiment.

Les manœuvres de dépassement dans les zones à 30 km/h sont un peu moins problématiques, mais représentent un danger pour environ la moitié des personnes sondées. La même proportion de cyclistes se sent en danger en présence de voies de tram sur la chaussée, de bandes cyclables trop étroites ou absentes, ainsi que le long de voitures en stationnement (danger causé par l'ouverture inopinée des portes).

Les automobilistes aussi veulent des règles claires

Fait peu surprenant, 72 % des cyclistes souhaitent qu'une distance minimale légale de dépassement de 1,5 mètre soit introduite en Suisse, comme cela est déjà le cas dans de nombreux pays européens. La réglementation actuelle n'exige qu'une «distance suffisante». Il est également réjouissant qu'une majorité des automobilistes partage ce souhait: 51 % approuvent une distance minimale de dépassement ancrée dans la loi.

Cela prouve qu'une telle distance aide les cyclistes à obtenir plus de place dans l'espace public, donc à se déplacer en toute sécurité et sérénité, et est appréciée et soutenue par les automobilistes, qui la voient comme un cadre indicatif.

Une distance minimale légale de dépassement désamorce, certes, la situation, mais ne règle pas totalement le problème. Il n'est pas facile d'appliquer une telle réglementation au cas par cas. Sans compter que d'autres manœuvres de dépassement sont tout aussi problématiques, par exemple lorsque des cyclistes dépassent des piétonnes ou piétons à toute allure. Cela représenterait cependant une étape importante vers l'objectif voulant que non seulement les 6 % de cyclistes les plus intrépides n'aient pas peur des manœuvres de dépassement, mais que quiconque n'osant pas encore enfourcher un vélo dans les villes suisses puisse le faire l'esprit tranquille. ■

Edward Weber est responsable de projet Politique des transports à l'ATE.

Les résultats détaillés du sondage ainsi que d'autres informations sur les manœuvres de dépassement sont disponibles ici: www.ate.ch/distance-de-depassement

La mobilisation paie

30 km/h Signer une pétition, accrocher un drapeau à son balcon… Ces gestes peuvent sembler anodins, mais ils comptent. Notre campagne pour le 30 km/h en est la preuve. Par Yves Chatton

Tout commence par une motion du conseiller national Peter Schilliger. Selon lui, le 30 km/h s'étend de manière «chaotique» dans les villes et remet en cause la hiérarchie du réseau routier, même si les spécialistes en mobilité le contredisent. Il veut ainsi interdire le 30 km/h sur les routes principales en localité. Les communes et les cantons sont pourtant déjà soumis à un processus éprouvé. Malgré cela, le Parlement accepte la motion Schilliger en 2024.

Signatures, drapeaux et mobilisation

En 2025, l'ATE dépose une pétition avec plus de 22 000 signatures, mais une nouvelle difficulté apparaît. Le Conseil fédéral choisit de mettre en œuvre la motion par une modification d'ordonnance, sans nouveau débat au Parlement ni possibilité de référendum.

Dans son projet en consultation, le Conseil fédéral veut obliger les autorités locales à privilégier les revêtements phonoabsorbants au lieu du 30 km/h pour lutter contre le bruit. L'ATE rédige alors une lettre ouverte qui sera soutenue par plus de 17 000 personnes. En parallèle, elle met à disposition des modèles de prises de position qui sont utilisés par plus de 400 personnes. Et la mobilisation ne s'arrête pas là. Quelque 2 000 commandes de nos drapeaux et autocollants ont permis de renforcer la visibilité de la campagne dans nos quartiers. Chacun de ces gestes contribue à faire monter la pression.

Un soulagement



En août 2026, le résultat tombe: pas d'interdiction du 30 km/h, ni d'obligation de privilégier le phonoabsorbant. Les collectivités devront cependant désormais démontrer que l'introduction du 30 km/h n'affecte pas la hiérarchie routière. C'est une charge administrative supplémentaire mais un moindre mal face aux menaces initiales.

Ce résultat est celui de l'ATE et d'autres organisations telles que l'Union des villes suisses ou l'Association des communes suisses. Mais c'est aussi et surtout celui de toutes les personnes qui ont participé à la campagne, activement ou financièrement. Ensemble, nous pouvons réellement changer la donne. Merci pour votre soutien! ■

Yves Chatton est chargé de projet en politique des transports à l'ATE Suisse.

ANNONCE



Vous souhaitez soutenir les énergies renouvelables tout en bénéficiant d'un rendement attractif? Les emprunts obligataires de Youdera sont alors le bon choix pour vous.

D'une durée de cinq ans (01.02.2027 – 31.01.2032) et assorti d'un taux d'intérêt de 3.15 %, l'emprunt obligataire (souscription minimale de CHF 5'000) peut être souscrit jusqu'au 25.01.2027.

Forte de plus de dix ans d'expérience, Youdera s'est forgé une solide réputation avec plus de 2'000 installations solaires : elle développe, finance, détient et exploite des installations solaires depuis ses bureaux de Lausanne et de Soleure, tout en poursuivant son développement sur les marchés européens. En 2026, un investisseur européen de premier plan est entré à son capital, renforçant encore la capacité de Youdera à financer et à développer des projets énergétiques décentralisés.

La vision de Youdera est celle d'un avenir solaire décentralisé : une électricité produite localement, au plus près des lieux de consommation. Au-delà du solaire, Youdera investit désormais également dans les solutions de stockage par batteries, indispensables à un système énergétique renouvelable et résilient. Les clients ne paient que l'électricité produite ou consommée, et non l'installation elle-même, ce qui élimine tout investissement initial et simplifie le passage au solaire.

Plus d'informations sur
www.youdera.com/bond
bond@youdera.com
+41 21 588 12 70

Du gris au vert

Mobilité piétonne Comment préserver la qualité de vie dans les zones densément peuplées? La promenade Arthur-Villard à Bienne-Mâche propose des réponses qui ont convaincu le jury du Flâneur d'Or.

Par Viviane Barben

La remise du «Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons 2026» a eu lieu par un bel après-midi ensoleillé de la mi-septembre. La grande lauréate du concours est la ville de Bienne (BE). Sur la promenade Arthur-Villard, dans le quartier de Mâche, l'ambiance à la fois joyeuse et décontractée n'est donc guère surprenante: des enfants à trottinette, vélo ou rollers s'égaient sur la piste piétonne et cyclable qui longe la zone de détente. Celle-ci s'étend sur près de 200 mètres et comporte un jardin communautaire, une aire de jeux et des équipements sportifs urbains. Une personne âgée, lunettes de soleil sur le nez, fait son choix dans une boîte à livres; une jeune femme prend le soleil sur une chaise-longue en bois, écouteurs sur les oreilles, son sac de courses posé près d'elle. Au clapotis de la fontaine répond l'odeur délicate des tournesols, leur corolle de pétales tournée vers le bleu du ciel.



La nouvelle place de jeux invite la population du quartier de Bienne-Mâche à sortir de chez elle.



Quand une arrière-cour pleine de places de parc devient un lieu de rencontre.

Depuis le mois de mai 2025, cette bande de terre entre les immeubles est devenue une zone de rencontre végétalisée. La succession austère d'arrière-cours encombrées de places de stationnement semble déjà oubliée. Le réaménagement a commencé en 2016, quand le projet du bureau d'architecture bâlois Westpol a remporté le concours «Centre de Mâche». Le défi? Préserver une qualité de vie élevée dans un lieu densifié: une tâche centrale à notre époque. Ancien village paroissial, Mâche est aujourd'hui le quartier le plus peuplé de la ville de Bienne. Depuis les années 1950, il s'est fortement développé autour du trafic motorisé.

Participation de la population

Le trafic s'écoule en vrombissant au sud de la promenade Arthur Villard, derrière les immeubles dont le rez-de-chaussée est occupé par des commerces. Avant le réaménagement, les enfants devaient emprunter cette route très fréquentée pour se rendre à l'école. Aujourd'hui, ils passent par la promenade fermée au trafic pour se rendre, en toute sécurité, à l'école de Mâche, située à l'est. Ils ont le choix entre le sentier goudronné, partagé avec les cyclistes, et la bande de gravier réservée aux piétonnes et piétons. Bien possible qu'en chemin, ils escaladent rapidement la structure construite sur la place de jeux, slaloment entre les jeunes arbres ou s'attardent à cueillir des herbes. Les voitures ne peuvent accéder que pour des livraisons. Des bornes escamotables empêchent le passage.

Pour les enfants, ce nouvel itinéraire est particulier puisqu'ils ont participé à sa conception. Pour la place de jeux – avec bac à sable, balançoire, structure à escalader ainsi qu'amas de branches et de rochers rappelant le nid d'une colonie d'insectes –, Rosa Stucki s'est enquise de leurs besoins. Cheffe de projet à la ville de Bienne, elle a organisé des ateliers avec les enfants du quartier et les personnes chargées de leur encadrement, récoltant leurs souhaits et esquisses

Michael Rytz, chef de projet à l'ATE, géographe et membre du jury du Flâneur d'Or depuis le début, salue cette démarche: «L'approche participative est exemplaire. Elle a permis de créer un espace qui répond aux diffé ents besoins.»

Lors de la planification de l'équipement sportif urbain, avec barres fixes et panier de basket, la ville et les architectes ont aussi pensé aux jeunes du quartier. Il manquait en effet de quoi s'entraîner quand on n'a pas les moyens de s'offrir un abonnement de fitness. Ces équipements sont au goût du jury: pour la première fois en effet, les critères d'évaluation tiennent compte de l'encouragement de la santé physique, psychique et sociale.

Le jardin communautaire a, quant à lui, été aménagé avec le voisinage, à côté de la place de jeux. Fin 2024, cinq personnes ont fondé l'association ARTHUR et s'occupent des fruits, légumes, fl urs et herbes aromatiques. Elles ont, comme le personnel de la ville, la clé de la remise à outils qui jouxte



Les deux photos: Alexander Jaquement

une terrasse abritée, ouverte à toutes et tous. Elles récoltent les légumes, mais les herbes aromatiques sont à la disposition de tout le quartier.

Plus frais et plus vert

Cet été a montré, s'il le fallait, l'importance de prendre en compte le climat dans l'aménagement de l'espace public. Par rapport aux éditions précédentes du Flâneur d'Or, cet aspect était présent dans tous les dossiers des projets. Michael Rytz commente: «À une époque où les étés caniculaires deviennent la règle, la présence d'éléments rafraîchissants dans l'espace public n'est plus négociable.» La promenade Arthur Villard est un modèle en la matière: la plupart des sols sont perméables. La cuvette végétalisée qui longe la piste piétonne et cyclable permet de récolter l'eau de pluie, dirigée vers les plantes.

Les sept projets récompensés proposent tous des solutions innovantes pour résoudre les problèmes de chaleur et d'irrigation provoqués par les changements climatiques. La commune de Milvignes (NE) a, par exemple, réaménagé le centre du village de Bôle et remplacé l'asphalte par des pavés perméables. L'eau peut ainsi irriguer les nouvelles plates-bandes.

Dans la zone industrielle de Münchenstein, dans le canton de Bâle-Campagne, de nouvelles plates-bandes structurent l'espace et séparent la zone piétonne de la chaussée. Pour la végétalisation, l'asphalte a été découpé et retiré; les plantes adaptées au site sont bénéfiques pour le microclimat. La réalisation n'a duré que quatre mois, pour un coût de 200 000 francs. Cet exemple montre que même de petits projets peuvent avoir un effet important sur la qualité de vie dans l'espace public. À titre de comparaison, la promenade Arthur Villard a coûté 3,2 millions de francs et il aura fallu patienter dix ans jusqu'à son inauguration.

Provisoire, mais prometteur

Des mesures temporaires ont aussi des effets positifs: mandaté par la ville de Vevey (VD), l'atelier OLGa a transformé provisoirement la place Robin en zone de rencontre avec la participation de la population. Le projet a duré du printemps à l'automne 2024. Les rues adjacentes ont été fermées au trafic et les places de stationnement supprimées. Avec le concours des habitantes et habitants du quartier, l'équipe de projet a peint, désimperméabilisé et végétalisé les nouvelles surfaces disponibles et fabriqué du mobilier urbain pour les valoriser. Le réaménagement définitif de la place est en cours de planification et la mise en œuvre prévue à partir de 2028.

Le plaisir de la marche

Tout le monde profite d'un espace public où il fait bon flâner et s'attarder. Dans une société où tout s'accélère, se déplacer à pied a de nombreux avantages: la liste des courses se rédige toute seule dans notre tête, on découvre un nouveau café, on caresse le chat du voisin, on stimule son système cardiovasculaire et il n'est pas rare que l'on tombe sur une connaissance avec qui échanger quelques mots.

«Les projets sont des sources d'inspiration», résume Michael Rytz. Il est donc permis de les copier. Les 82 projets candidats au Flâneur d'Or montrent que dans une Suisse où l'aménagement du territoire est très focalisé sur le trafic motorisé, il est aussi possible de faire autrement. L'augmentation du nombre de projets soumis est particulièrement réjouissante: en 2023, il n'y en avait que 59. ■

Viviane Barben s'occupe de la communication à l'ATE Suisse et apprécie de pouvoir laisser libre cours à ses pensées quand elle se rend à pied au bureau.

© holmeskobel



À Münchenstein (BL), les espaces végétalisés rendent le désert de béton plus supportable.

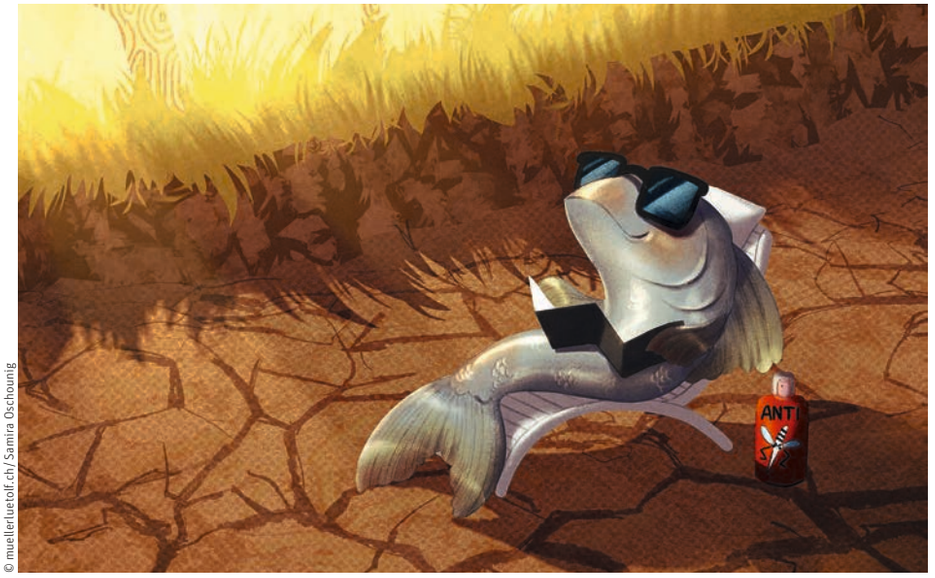
Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons

Tous les trois ans, un jury de dix personnes récompense les infrastructures dans l'espace public suisse qui améliorent la qualité, l'attractivité et la sécurité des aménagements piétons. Mobilité piétonne suisse organise le concours avec le soutien de plusieurs partenaires, dont l'ATE et l'Office fédéral des routes. Le prix principal est doté de 10 000 francs. Sept autres projets ont été récompensés, trois ont obtenu une mention.

Malgré un été record, «n'exagérons rien!»

Climat Jamais on n'avait relevé des températures aussi élevées que pendant les mois de juin à août derniers. L'été a même enflammé la sphère politique, suscitant des déclarations intéressantes, surprenantes, voire inoubliables.

Par Andreas Käsermann



© muellerluetolf.ch/Samira Oschounig

Début juillet, la radio publique alémanique SRF a invité Albert Rösti, ministre de l'environnement, dans l'émission «Tagesgespräch» après que Berne eut connu deux semaines à plus de 30 degrés. Il a bien sûr été question du climat, ce qui a manifestement agacé M. Rösti: «Nous avons vécu quelques jours à 34 ou 35 degrés, mais n'exagérons rien et ne tombons pas dans le catastrophisme!» La Suisse ne pourrait rien y changer seule et, surtout, «on en entendra sûrement se plaindre déjà en août, parce qu'il fera froid pendant leurs vacances».

Eh bien, les choses ne se sont pas passées ainsi. Albert Rösti a fini par admettre, plus tard, dans le quotidien «Tages-Anzeiger»: «Je ne m'attendais pas à une telle chaleur.» Une déclaration surprenante de la part d'un ministre de l'environnement. Jürg Grossen, président des Vert'libéraux, l'a résumé ainsi au micro de la SRF: «Albert Rösti et moi avons eu le même professeur de physique à l'école, mais nous n'en tirons manifestement pas les mêmes conclusions.» Bien sûr, même après un été caniculaire, il reste possible de contester que le climat soit en train de changer. «Je me permets de douter qu'il s'agisse de la nouvelle normalité», déclarait le conseiller national UDC Christian Imark dans le Tages-Anzeiger. Il a tout de même concédé: «Mais je suis politicien, pas scientifique.»

Le Conseil fédéral snobe la canicule

Revenons à Albert Röst, qui n'a pas été le seul à se retrouver sous le feu des critiques. L'inaction de tout le Conseil fédéral a exaspéré Lisa Mazzone, la présidente des Vert·e·s, qui a lancé dans le «Blick»: «Au lieu de rester assis dans des chambres d'hôtel climatisées, ils devraient agir.» La conseillère nationale vert'libérale Corina Gredig en a remis une couche dans l'émission «Arena»: «Nous avons un Conseil fédéral à majorité UDC et PLR qui, ces dernières années, n'a quasiment rien fait pour la protection du climat.»

Lors de sa première séance ordinaire après la pause estivale, le Conseil fédéral a inscrit à son programme une «discussion» sur la sécheresse persistante. Après quoi un Rösti légèrement froissé s'est présenté devant les caméras. Le faible niveau du Rhin préoccupait le Conseil fédéral, a-t-il expliqué. Car il restreignait fortement les importations de carburant: «J'ignore s'il faudra bientôt puiser dans les stocks obligatoires», a-t-il confié au journal télévisé. D'autres auraient pu préférer que les bateaux amènent de l'eau plutôt que du pétrole.

Des ajustements, pas des mesures

Hélas, même après cet été caniculaire, la Berne fédérale ne se préoccupe guère d'adopter des mesures climatiques réellement efficaces. Le conseiller national UDC Nicolas Kolly a donné son avis dans «20 Minutes»: «Face à la répétition des épisodes de canicule, nous devons nous adapter.» Albert Rösti a expliqué au Tages-Anzeiger en quoi cela pourrait consister. On devrait mettre des climatiseurs, par exemple dans les hôpitaux et les EMS. Il a révélé que lui-même n'en possède pas: «On s'en passe facilement si l'on rafraîchit bien la pièce la nuit et le matin.» Son collègue de parti Christian Imark a, lui aussi, vanté la solution des courants d'air: «J'ouvre toutes les fenêtres, ce qui rend généralement la chaleur supportable», peut-on lire dans le «Tages-Anzeiger». De l'air frais entre les oreilles, c'est toujours bon à prendre.

Et que fait Guy Parmelin, président de la Confédération, pour le climat? À «SRF-Rundschau» qui le lui a demandé, il a répondu: «J'essaie de faire le maximum.» Et d'expliquer en détail comment, matin et soir, il parcourt à pied – et non en voiture – les 900 mètres qui séparent son appartement en vieille ville de Berne de l'aile est du Palais fédéral. Après un été pareil, il ne reste plus qu'à espérer que le «maximum» de Parmelin ne devienne pas la mesure de toutes choses. On finirait par jeter l'éponge, nous aussi. ■

Andreas Käsermann est porte-parole de l'ATE. Il écoute la radio, regarde la télévision et lit les journaux – ce qui peut faire frissonner.



© AdobeStock/Jürgen Fälchle

Si l'on remplace une voiture à moteur thermique par une électrique, même la mise au rebut d'un modèle neuf permet de réduire les émissions de CO_2.

L'électrique, meilleur choix climatique

Mettre à la casse une voiture équipée d'un moteur à combustion et la remplacer par une voiture électrique contribue à la protection du climat. Généralement même lorsqu'il s'agit de véhicules à combustion achetés neufs un an auparavant.

Par Gregory Germann

À partir de quand est-il intéressant, d'un point de vue climatique, de mettre au rebut une voiture à moteur thermique pour la remplacer par une électrique? Deux scientifiques étasuniens ont examiné, à l'aide de divers scénarios, à partir de quel moment il vaut la peine d'«accepter» les émissions supplémentaires de CO_2 liées à la production d'une voiture électrique si, en contrepartie, son utilisation ultérieure s'avère nettement moins émettrice de CO_2.

La fabrication d'une voiture électrique génère nettement plus d'émissions de CO_2 que celle d'une voiture thermique – une grande partie de cette empreinte carbone étant imputable à la production de la batterie. À l'usage, elle est en revanche bien moins nocive pour le climat, même si la production de l'électricité nécessaire à sa recharge génère elle aussi des émissions indirectes de CO_2.

Il en ressort que, dans presque tous les scénarios, la mise au rebut d'un véhicule à moteur thermique et son remplacement par une voiture électrique entraînent des réductions considérables de CO_2, même pour les véhicules à moteur thermique âgés d'à peine un an. L'essentiel est que le véhicule à moteur thermique soit effectivement mis hors circulation, c'est-à-dire qu'il finisse à la casse et au recyclage.

L'avantage sera encore meilleur

Les résultats ne tiennent pas compte des gains d'efficacité futurs, attendus notamment pour les voitures électriques: plus l'électricité proviendra de sources renouvelables, moins l'utilisation d'une voiture électrique sera émettrice de CO_2 à l'avenir. En outre, les progrès prévisibles en matière de technologie des batteries promettent à la fois un fonctionnement plus efficace et une production plus respectueuse des ressources.

Bien que l'étude ait été menée dans le contexte des États-Unis, ses conclusions s'appliquent tout à fait à la Suisse. Grâce à une production d'électricité déjà relativement peu émettrice de CO_2 aujourd'hui, l'avantage climatique lié à l'utilisation d'une voiture électrique est encore plus important dans notre pays. Une étude d'INFRAS avait déjà montré en 2025 qu'en Suisse, du point de vue climatique, 90 % des voitures particulières devraient être remplacées immédiatement par des voitures électriques. Ce n'est que pour les véhicules à moteur à combustion parcourant moins de 5000 kilomètres par an que le passage à une voiture électrique comparable n'apporte aucun avantage climatique.

Des mesures politiques s'imposent

Cependant, dans de nombreux cas, mettre au rebut un véhicule à moteur thermique en bon état de marche pour acheter une voiture électrique n'est pas intéressant d'un point de vue financier. Les responsables politiques doivent donc mettre en place des incitations financières pour motiver les gens à franchir le pas. Il existe déjà plusieurs exemples de telles mesures. Aux Pays-Bas, les personnes à faibles ou moyens revenus recevront à l'avenir une prime pour la mise au rebut de leur véhicule à moteur thermique, qu'elles pourront utiliser pour l'achat d'une voiture électrique d'occasion. En Californie, il est d'ores et déjà possible de bénéficier d'un crédit d'impôt pour l'achat d'une voiture électrique (neuve ou d'occasion), d'un vélo électrique ou encore d'un abonnement aux transports en commun. La ville de Barcelone, quant à elle, récompense la mise au rebut de véhicules à moteur à combustion particulièrement nocifs pour le climat par un abonnement de trois ans aux transports publics urbains. ■

Gregory Germann est chef de projet eco-auto à l'ATE. Sa préoccupation du moment concerne le remplacement de son vélo de course équipé de freins sur jante par un modèle équipé de freins à disque.

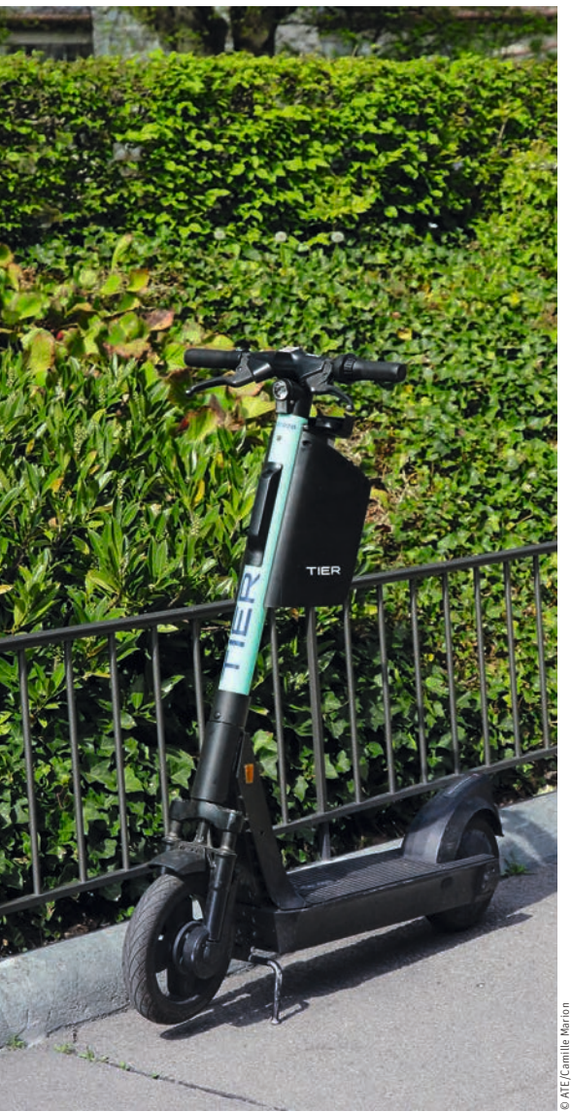
Au sujet de l'impact environnemental

Cette étude porte avant tout sur les impacts climatiques et non sur l'environnement en général. Les conclusions concernant les avantages climatiques ne peuvent pas être transposées telles quelles à d'éventuels avantages environnementaux. Ce qui est toutefois avéré, c'est que la production de la voiture électrique est le facteur le plus important, y compris en termes d'impact environnemental. En freinant la tendance à fabriquer des voitures toujours plus grandes, en améliorant la réparabilité et en réduisant la consommation de ressources par le recyclage, l'impact environnemental d'une voiture électrique pourra être considérablement réduit. Pour les voitures à moteur thermique, l'effet est en revanche nettement moindre, car la production de la voiture ne représente qu'une part plus faible de l'impact environnemental global. Plus largement, la meilleure façon de réduire l'impact environnemental de la mobilité reste toutefois de diminuer l'usage de la voiture et, lorsque cela est possible, de privilégier la marche, le vélo et les transports publics.

La trottinette électrique, une vraie mobilité douce?

On en trouve à tous les coins de rue et c'est peu dire que les avis divergent quant à leur utilité. Pour certaines personnes, les trottinettes électriques sont un moyen de locomotion idéal alors que pour d'autres, elles ne font que prendre de la place. Contribuent-elles vraiment à la transition vers une mobilité durable?

Par Peter Weihrauch



© ATE/Camille Marion

La trottinette électrique peut être une alliée de la mobilité durable, pour autant qu'elle complète intelligemment les transports publics.

Le train est à l'heure, mais le bus pour l'université ne part que dans douze minutes. Par chance, il suffit de scanner un code QR pour ne pas devoir attendre. Les trottinettes électriques promettent de relier l'arrêt de transports publics et la destination.

Une trottinette électrique prend peu de place et consomme peu d'énergie. On peut même l'emporter dans les transports publics. Ainsi, avec le train, elle représente une excellente alternative à la voiture, surtout là où les bus sont rares. Pour les jeunes, c'est un moyen de transport bon marché. Mais le climat n'en profite que si la trottinette remplace vraiment la voiture.

Climat, sécurité et cohabitation

Or, c'est rarement le cas des trottinettes en location. Une étude de l'EPFZ a montré qu'elles remplaçaient surtout les trajets à pied, à vélo ou en transports publics. Leur fabrication, leur courte durée de vie et leur collecte en fourgons émettent plus de CO_2 que les moyens de transport qu'elles remplacent. Les trottinettes privées et utilisées à long terme ont un bilan nettement meilleur.

Leur fabrication, leur courte durée de vie et leur collecte en fourgons émettent plus de CO_2 que les moyens de transport qu'elles remplacent. Les trottinettes privées et utilisées à long terme ont un bilan nettement meilleur.

La sécurité représente, elle aussi, un aspect critique. Selon le Bureau de prévention des accidents, les accidents ont plus que triplé entre 2020 et 2024. En 2025, 152 personnes ont subi un grave accident en trottinette électrique et trois sont décédées. Trois accidents graves sur quatre n'impliquent aucun tiers et presque 40 % d'entre eux sont dus à l'alcool. Neuf personnes grièvement blessées sur dix ne portaient pas de casque. Les roues sont si petites qu'une voie de tram ou un nid-de-poule peuvent causer une chute.

De plus, les trottinettes de location bloquent les trottoirs et représentent un obstacle, par exemple pour les poussettes et les personnes en situation de handicap ou malvoyantes.

Ce qui doit changer

En 2023, Paris a interdit les trottinettes en location. L'Allemagne exige une plus grande responsabilité de la part des entreprises de location et les tient responsables des sinistres. Pour la JeuneATE, les deux options sont envisageables.

Il faut surtout des voies cyclables larges pour que personne n'empiète sur les trottoirs, une obligation d'autorisation et des zones de dépôt fixes, ainsi que des règles claires en matière d'alcool, de casque et d'éclairage.

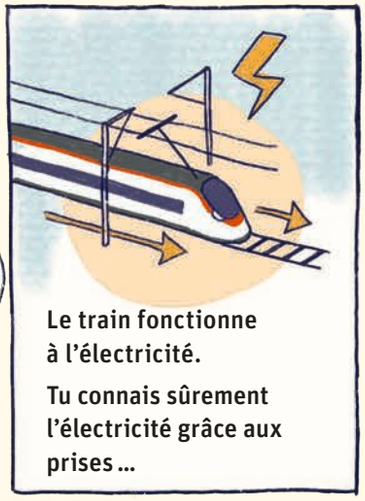
Enfin, posons-nous une question: quel moyen de transport la trottinette remplace-t-elle? La privilégier à la voiture pour aller à la gare est une excellente idée. L'emprunter pour éviter de marcher dix minutes, nettement moins. ■

Peter Weihrauch est président de la JeuneATE.

atejunior

SALUT TOI!

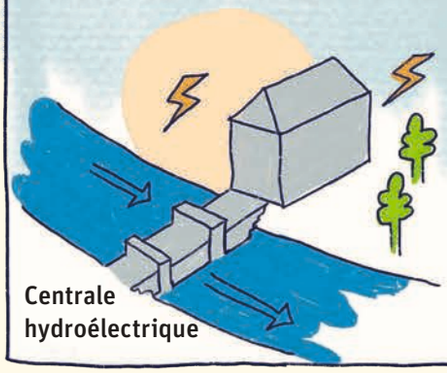




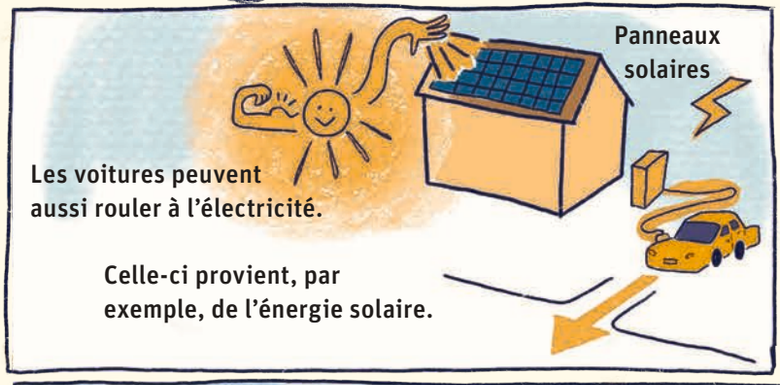
Le train fonctionne à l'électricité.

Tu connais sûrement l'électricité grâce aux prises …

En Suisse, par exemple, nous produisons de l'électricité pour les trains avec la force de l'eau.



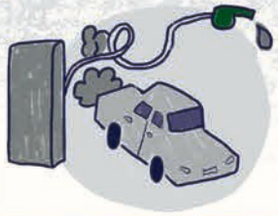
Centrale hydroélectrique



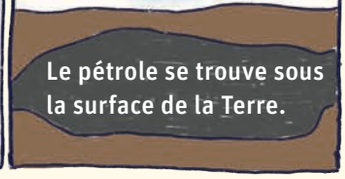
Les voitures peuvent aussi rouler à l'électricité.

Celle-ci provient, par exemple, de l'énergie solaire.

Mais souvent, les voitures roulent à l'essence ou au diesel.



L'essence et le diesel sont fabriqués à partir de pétrole.



Le pétrole se trouve sous la surface de la Terre.

Le trajet jusqu'en Suisse est long.

Le pétrole arrive par exemple par bateau depuis les États-Unis.

En Suisse, nous ne le produisons pas nous-mêmes.

Le pomper est une opération coûteuse.

Le bateau consomme également beaucoup d'énergie.



Et comme nous consommons beaucoup de pétrole, il fait de plus en plus chaud chez nous.

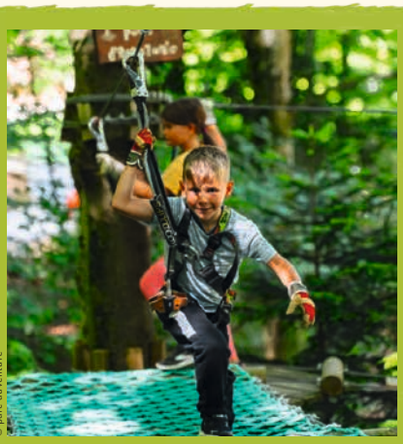


Réchauffement climatique

L'énergie hydraulique et l'énergie solaire, en revanche, préservent notre planète.







© parc-adventure

CONCOURS

De quelle force as-tu besoin à vélo?

Nous tirons au sort un lot de deux entrées enfants pour le Parc Aventure à Aigle, Sion et au Signal de Bougy. Réponds à la question sur www.ate.ch/atejunior.

Le délai de participation est le 29 novembre 2026.

© Concept et illustrations: Viviane Barben



En chemin, ensemble

Un sourire échangé dans le train, un geste de remerciement sur la route, une altercation dans la rue: nos déplacements sont faits de rencontres et d'interactions. Mais qu'est-ce qui favorise le vivre-ensemble et qu'est-ce qui le complique? À travers le regard de spécialistes et des exemples concrets, ce dossier explore nos relations aux autres et les moyens de mieux partager l'espace public.

© setrunners.ch/Fabian Lütolf


TOUR DE SUISSE

«Il faut remettre de l'humain au milieu des règles»

Dans l'espace public, les conflits naissent souvent de la concurrence entre les usages, mais aussi d'un manque d'écoute et de compréhension mutuelle. Médiatrice environnementale et territoriale, Prisca Vythelingum accompagne des personnes et des groupes aux intérêts divergents pour restaurer le dialogue et trouver des solutions communes.

Propos recueillis par Camille Marion

Prisca Vythelingum, pourquoi vit-on tant de conflits sur la route?

Nous sommes toujours plus nombreux·ses et nous nous déplaçons de plus en plus. Ainsi, l'espace à disposition pour chacun·e se réduit, ce qui renforce la concurrence autour d'une infrastructure toujours plus sollicitée. Par ailleurs, la tendance à réduire l'espace dédié à la voiture dans les centres urbains provoque une forte résistance du côté des automobilistes, qui perdent un privilège, et de la tension chez celles et ceux qui veulent reprendre cette place. L'atmosphère devient combative: chacun·e revendique sa place au lieu de chercher la collaboration. La médiation nous aide à créer un nouvel équilibre qui inclut tous les modes, y compris les nouveaux.

Les conflits viennent-ils donc avant tout d'un problème de communication?

La communication est précieuse pour favoriser une bonne cohabitation, notamment en cherchant simplement l'autre du regard. Sur la route, nous raisonnons souvent en termes de droits: j'ai la priorité, je suis sur ma voie et c'est à l'autre de s'adapter. Or, les règles ne peuvent pas tout régler. Même lorsque nous avons la priorité, nous pouvons parfois laisser passer l'autre si cela fluidifie la circulation. Il faut remettre de l'humain au milieu des règles et des infrastructures.

En quoi consiste votre travail de médiatrice?

La médiation est l'intervention d'un tiers neutre et impartial qui facilite la communication entre des parties en désaccord. Je m'intéresse particulièrement au territoire, car c'est un lieu de concurrence où les besoins et les attentes diffèrent. Je me suis formée en médiation par inquiétude face à ce qu'il adviendra lorsque nos ressources de base viendront à manquer. Prenons l'eau: on la boit, on l'utilise pour se laver, pour arroser les cultures ou pour skier. Nous devrions définir ensemble nos priorités avant qu'une pénurie n'impose la loi du plus fort.

Dans quelles situations fait-on appel à vous?

J'interviens principalement dans des conflits de voisinage à forte dimension territoriale et dans des conflits au sein des associations. Je propose également mes services pour des projets d'aménagement urbain. Pour l'instant, le recours à la médiation reste peu répandu dans ce domaine. Les autorités mettent plus volontiers en place des démarches participatives. Pourtant, les deux approches sont complémentaires.

Qu'est-ce que la médiation permet de plus qu'une démarche participative?

Une démarche participative met en évidence les enjeux et les besoins, souvent dans une approche consultative. La médiation permet d'aller plus loin. Elle demande aux parties de prendre en compte les différents points de vue, mais aus-



© toutes les photos: setrunners.ch/Fabian Lütolf

si de penser aux implications. Reprenons l'exemple de l'eau: si nous réfl - chissons ensemble à son usage selon les quantités disponibles, puis décidons de dédier cette eau au refroidissement de centres de stockage de données, nous aurons consciemment choisi de prioriser cet usage par rapport à l'arrosage des cultures, par exemple. La médiation demande aux parties de trancher: à quoi pouvons-nous renoncer pour que le système fonctionne et que nos besoins soient satisfaits?

Comment se déroule concrètement une médiation?

En principe, je rencontre d'abord individuellement les personnes qui ont accepté de participer afin de présenter le cadre et d'entendre ce qui est important pour elles. On commence ainsi à établir une relation de confiance et à dénouer une partie des tensions. Ensuite, nous réunissons tout le monde afin que chacun·e puisse exprimer et écouter les autres. Cet échange d'expériences est central. Lorsque chaque personne a pu être entendue et qu'elle a pu comprendre les autres, il devient possible de chercher une solution.

Cherchez-vous le compromis?

Le compromis suppose des sacrifices. Je préfère que l'on revienne aux besoins: qu'est-ce qui est essentiel pour moi? Qu'est-ce qui est essentiel pour toi? Pouvons-nous trouver une solution qui préserve ce qui est essentiel pour les deux?

Vous menez actuellement une médiation sur la circulation à Genève (voir encadré). Qu'est-ce que cette expérience vous a appris?

La démarche montre combien la mise en commun des vécus peut favoriser la compréhension mutuelle. Une même situation est vécue de façon très différente selon les personnes, et le fait d'en parler permet concrètement de changer le regard porté sur les comportements des autres. Par exemple, un cycliste a évoqué un endroit où il devait rouler au milieu de la chaussée parce que le bord de la route était très dégradé. Il y a eu comme un déclic: les conductrices et conducteurs de bus ou de taxi ont compris la raison d'un comportement qui les agaçait jusque-là.

Mieux comprendre l'expérience des autres change donc les comportements?

Oui. Dans ce même projet, beaucoup de participant·es ont pris conscience de la pression qui pèse sur les conductrices et conducteurs professionnel·les, du danger ressenti par les cyclistes et les piéton·nes ainsi que des contraintes que subissent les personnes à mobilité réduite. Depuis, nous faisons davantage attention aux autres – moi y compris!

Une bonne infrastructure ne suffit-elle pas à apaiser les relations?

Une bonne infrastructure facilite la cohabitation, mais elle ne crée pas à elle seule la collaboration.

Serait-il préférable de séparer les flux?

Séparer les flux, c'est bien, mais ils finissent par se croiser. Des espaces partagés comme les zones de rencontre modifient les rapports de priorité et nous obligent à faire davantage attention aux autres, notamment au volant d'une voiture. Ni les règles ni les infrastructures ne remplacent le respect et la discipline de chacun·e.

C'est donc un travail de sensibilisation…

Oui, et il existe de nombreux outils pour le faire. On peut par exemple recourir au «théâtre-forum», dans lequel des comédien·nes jouent une courte scène qui présente une situation de conflit. Le public participe à la résolution en proposant des pistes. C'est très efficace, car le jeu permet d'assurer une certaine distance avec la situation. Des journées d'immersion où l'on expérimente d'autres moyens de transport ou des défis comme le mois sans voiture sont aussi des manières d'éveiller cette considération pour l'autre et pour son expérience.



© mad

Prisca Vythelingum est médiatrice FSM, assermentée à Genève. Elle est également secrétaire générale de l'ATE Fribourg.

Par ces médiations, qu'avez-vous appris sur notre capacité à partager un espace commun?

J'ai appris que fondamentalement, l'être humain a envie de vivre de belles relations, mais il veut aussi se protéger. Nous sommes sous pression en raison du rythme que nous impose la société. Cela nous pousse à nous isoler. Nous marchons vite, mettons nos écouteurs afin de rester dans notre bulle. Nous pouvons inverser la tendance avec des gestes simples: remercier lorsqu'une personne nous laisse passer, faire un geste d'excuse après une maladresse, faire un pas de recul et ne pas déverser notre colère.

Avez-vous un conseil pour cultiver cette indulgence?

Dans la rue, cherchez du regard les personnes qui sont respectueuses des autres. Nous avons tendance à accorder beaucoup d'attention à ce qui se passe mal, mais je crois que les personnes qui se comportent avec respect sont encore majoritaires. ■

Un projet novateur à Genève

En collaboration avec l'ATE et grâce au soutien de la Fondation MODUS, Prisca Vythelingum mène un projet de médiation depuis plusieurs mois à Genève. La démarche réunit une vingtaine de volontaires représentant différents usages de la route: cyclistes, piéton·nes, automobilistes, usagères et usagers des transports publics ainsi que conductrices et conducteurs professionnel·les. Les participant·es ont échangé à plusieurs reprises sur leurs expériences, notamment au sujet de situations difficiles vécues dans la circulation. L'objectif est de mieux comprendre ce qui se joue dans les relations entre les différents groupes et de trouver des pistes pour les apaiser. Dans un second temps, la réflexion porte sur les infrastructures et permet de rédiger ensemble des recommandations.



Deux regards sur les mêmes rues

L'ATE a accompagné la commune de Bourg-en-Lavaux dans l'élaboration conjointe d'un Plan de mobilité scolaire et d'un Plan de mobilité senior. Objectif: rendre l'espace public plus sûr, plus confortable et plus accessible à toutes et à tous. Par Giotto Baranzini

Le projet conjoint mené à Bourg-en-Lavaux a mis autour de la table deux types de population particulièrement vulnérables dans leurs déplacements quotidiens: les enfants et les personnes âgées. Pour le Plan de mobilité scolaire la démarche a commencé par une large consultation. Un questionnaire a été envoyé aux élèves, aux parents et aux enseignant·es afin de connaitre leurs habitudes de déplacements entre le domicile et l'école ainsi que les points dangereux rencontrés sur les parcours. La participation a été importante: les réponses de plus de 300 enfants et 300 parents ont été analysées et groupées avec le Plan de mobilité senior.

Pour ce dernier, la démarche était également participative. Un questionnaire a été envoyé à l'ensemble des seniors de la commune de Bourg-en-Lavaux afin de connaitre leurs habitudes de déplacements et les obstacles rencontrés. Plus de 400 seniors ont répondu au sondage, et une cinquantaine d'entre elles et eux ont ensuite participé à un atelier. Réuni·es autour d'une carte de la commune, elles et ils ont pu indiquer directement les lieux où apparaissent des difficultés. Des traversées jugées dangereuses, des cheminements piétons peu adaptés, un manque de bancs ou encore des problèmes liés aux transports en commun ont ainsi été signalés.

Une lecture croisée

L'une des particularités de cette démarche réside dans la mise en commun des observations. Une visite de terrain a permis aux spécialistes de l'ATE de prendre connaissance des problèmes identifiés aussi bien par les seniors que dans le cadre scolaire. La lecture croisée montre que certains aménagements peuvent répondre simultanément aux besoins des enfants et des personnes âgées. Par exemple une traversée sécurisée pour un enfant est aussi confortable et sûre pour un senior.

Mais les deux publics ne rencontrent pas toujours les mêmes obstacles. Par exemple, certains problèmes de visibilité sont spécifiques aux enfants, tandis que les longueurs de traversées dérangent surtout les seniors. C'est précisément cette complémentarité qui fait l'intérêt de la démarche conjointe. Cela permet de concevoir l'espace public et son accessibilité en tenant compte de la diversité des personnes qui l'empruntent.

À l'issue des différentes étapes – questionnaires, atelier participatif, analyse des données et visite de terrain –, l'ATE a remis un rapport de recommandations concrètes. Les plans conjoints ont permis à la commune d'avancer sur plusieurs projets d'aménagement. Parmi les mesures mises en place figurent la réfection du marquage de certaines zones, l'installation de nouvelles zones 30, ainsi que la mise en place d'une navette-taxi destinée à faciliter les déplacements. Le mobilier urbain a fait aussi l'objet d'une attention particulière, avec l'installation de nouveaux bancs adaptés aux besoins des personnes âgées ou à mobilité réduite.

Couvrir l'ensemble des besoins

En plus de ces mesures concrètes, l'expérience a surtout montré l'importance d'une approche qui croise différents regards. En donnant la parole aux enfants, aux parents, aux enseignant·es et aux seniors, la commune dispose maintenant d'une vision plus fine et précise des usages et des difficultés rencontrées dans l'espace public.

Faire travailler ensemble deux générations ne signifie pas seulement additionner deux plans de mobilité, c'est également une manière de considérer que la qualité d'un espace public se mesure à sa capacité à être utilisé en sécurité et en confort par les plus vulnérables – qui sont souvent les oublié·es de l'aménagement du territoire. ■

Giotto Baranzini est chargé de projet pour la mobilité des seniors à l'ATE Suisse.

«… s’est retrouvée sous un camion»

Les accidents, un coup du sort? Ou comment le langage peut invisibiliser la responsabilité. Par Hugo Caviola

«*Une collision s’est produite.*» «*Un piéton a été renversé.*» «*Elle a succombé à ses blessures.*» Nous avons toutes et tous l’habitude de lire des comptes-rendus d’accidents avec ce genre de phrases. Sobres, factuelles, elles ont tout d’une évidence. Une étude linguistique montre pourtant qu’elles sont loin d’être aussi neutres qu’elles le paraissent.

Environ 4500 personnes perdent la vie chaque année dans des accidents de la route en Allemagne, en Autriche et en Suisse, et près de 67 000 sont gravement blessées. Rien que dans notre pays, les accidents de la route tuent environ cinq personnes chaque semaine. Si un seul et même événement causait autant de victimes, on en entendrait parler dans le monde entier. Mais nous n’en percevons guère l’ampleur, car les accidents de la route se répartissent sur plusieurs jours, dans plusieurs lieux et régions.

Or, ils ne sont pas un coup du sort qui s’abat sur des gens: ils résultent de l’interaction entre des décisions humaines, la loi sur la circulation routière, les infrastructures et les conditions techniques.

Qui agit et qui «subit»?

Des chercheuses et chercheurs en sciences sociales et linguistique de Berne, Berlin et Vienne ont analysé plus de deux cents rapports d’accident. Conclusion de leur étude: le langage utilisé ne mentionne souvent qu’avec circonspection les causes et les parties impliquées. Les accidents peuvent ainsi apparaître comme des événements fatidiques.

Il y a des raisons simples à cela. La police et les médias ne doivent préjuger ni de la culpabilité d’individus ni d’une procédure en cours. Juste après un accident, ses causes restent généralement fl ues. En outre, les médias s’appuient fortement sur les communiqués de la police et doivent travailler sous la pression du temps.

Mais cette retenue linguistique a un effet secondaire: elle peut dissoudre la notion de responsabilité. Quand on écrit «un piéton a été renversé à un carrefour», qui mentionne-t-on? La victime. Et qui manque à l’appel? La personne qui conduisait le véhicule. Autre exemple: «Une cycliste s’est retrouvée sous un camion.» Là encore, on fait mention de la victime, mais la conductrice ou le conducteur demeure invisible. Et le verbe «se retrouver» laisse presque à penser que l’événement a des causes naturelles, comme quand on se retrouve pris dans un orage, sous une avalanche… ou précisément sous un camion.

Le point de vue du plus fort

Le choix du point de vue joue aussi un rôle. «Le conducteur n’a pas vu le piéton» paraît sans ambiguïté, à première vue. Pourtant, cette phrase adopte d’emblée la perspective du conducteur qui a «manqué de voir» quelqu’un. Il serait plus précis de dire: «Le conducteur a déclaré ne pas avoir vu le piéton», car «ne pas avoir vu» constitue avant tout une déclaration du conducteur, et non un fait établi.

Ces petits choix linguistiques ne sont pas anodins. Ils contribuent à déterminer qui apparaît comme l’actrice ou l’acteur dans un compte-rendu d’accident, qui en est la victime, et ce qui donne l’impression d’un événement inévitable.

Rendre compte autrement

Les autrices et auteurs de l’étude ont rédigé un guide pour la couverture médiatique des accidents. Il donne des pistes aux médias pour évoquer la responsabilité humaine sans attribuer prématurément la faute. Cela, car une différence cruciale existe entre jugement hâtif et dissimulation: on peut rendre compte avec prudence sans escamoter des protagonistes de la scène. ■

Hugo Caviola est linguiste. De 2014 à 2025, il a dirigé le projet «Sprachkompass» (ou «Boussole linguistique») à l’Université de Berne.

Vous trouverez des informations détaillées ainsi que le guide «Unfallsprache – Sprachunfall» («Le langage des accidents, les accidents de langage») sur www.sprachkompass.ch, en langue allemande.



Des rencontres sur le chemin

Le choix d'un moyen de transport détermine comment nous allons de A à B mais également avec qui. Entre proximité avec des inconnu·es, intimité choisie et apprentissage du vivre-ensemble, nos mobilités façonnent notre rapport aux autres. Par Camille Marion

Pourquoi beaucoup d'entre nous préfèrent s'asseoir seul·es en voiture plutôt qu'au milieu des autres dans le train? Volontairement caricaturale, cette idée de départ nous amène à penser le vivre-ensemble non plus en termes d'infrastructures, mais d'êtres humains.

«Dans la rue, une maladresse peut être arrangée par un mot, un sourire ou des excuses. La voiture ne permet pas ces échanges réparateurs.» Maxime Felder

La mobilité est une affaire de rencontres. À pied, à vélo ou au volant, nous négocions bien souvent d'un regard ou d'un geste les priorités dans la circulation. Dans le bus, le train ou le tram, les pendulaires côtoient des touristes et des familles. On se décale au moment de croiser quelqu'un sur un trottoir, on se serre dans un wagon bondé, on parle de la pluie et du beau temps en covoiturant… Nos déplacements nous mettent constamment en contact avec d'autres personnes.



Inconnu·es au visage familier

Maxime Felder, chercheur au Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, s'intéresse aux relations qui se nouent sans même que l'on en ait conscience, notamment par l'usage des transports publics. «Avec le développement de la ville moderne durant le 19e siècle, la séparation entre domicile et travail ainsi que la standardisation des horaires ont fait apparaître de nouvelles formes de rencontres. Les mêmes personnes se retrouvent quotidiennement au même endroit, à la même heure, attendant l'omnibus ou le tramway pour se rendre au travail.» À force, certains visages deviennent familiers. Même si l'on ne connaît pas la personne assise chaque matin quelques rangées plus loin, on la reconnaît. Le chercheur parle de «liens invisibles» pour décrire notamment ces relations ténues avec des personnes qui restent des inconnues.

Âge, origine, apparence, comportements: les transports publics nous font côtoyer un éventail de profils que l'on ne croise pas forcément dans d'autres circonstances. Cette exposition à la diversité contribue à cultiver une ouverture et une tolérance; inconsciemment, nous nous habituons à voir des gens différents. Maxime Felder nuance cependant : «Il ne faut pas romantiser la coprésence. Si elle nous apprend à nous comporter avec civilité face à des personnes différentes de nous, elle ne provoque pas forcément une modification fondamentale de nos opinions.»

La voiture, bulle solitaire?

Cette forme de rencontre s'applique moins facilement à la voiture, dont la car-



rosserie forme une frontière physique entre l'automobiliste et les autres usagères et usagers de la route. On se voit, on peut se faire un signe, mais la communication est entravée. La voiture prive d'une parole pourtant précieuse, explique Maxime Felder: «Dans la rue, une maladresse peut être arrangée par un mot, un sourire ou des excuses. La voiture ne permet pas ces échanges réparateurs.» Derrière un pare-brise, quelques gestes, un appel de phares ou un coup de klaxon peuvent vite sembler agressifs. Faute de dialogue, on doit interpréter les intentions de l'autre, parfois négativement.

À l'intérieur de l'habitacle, il se passe tout autre chose en revanche. L'isolement que procure la voiture participe à son attrait. Au volant, on choisit l'itinéraire, la température et la musique, on peut chanter à tue-tête ou profiter du silence. La voiture crée une sphère intime, aussi propice aux conversations et aux confidences rendues plus confortables par la disposition: on s'assied côte à côte plutôt que face à face. Surtout, contrairement au bus ou au train, nous décidons avec qui nous partageons cet espace. Au-delà de l'image de l'automobiliste solitaire, la voiture est surtout le théâtre de relations choisies.

Ne pas négliger la «mobilité altruiste»

Réduire la voiture à une bulle individualiste serait simpliste. L'automobiliste prend parfois le volant pour répondre aux besoins de quelqu'un d'autre: accompagner un parent âgé chez le médecin, conduire un voisin à mobilité réduite jusqu'au supermarché, ramener une amie à la maison quand, la nuit tombée, le chemin se fait inquiétant.

Joan Stavo-Debauge et Pierre-Nicolas Oberhauser utilisent le terme de «mobilité altruiste» pour qualifier ces déplacements. Les deux sociologues rattachés à l'Observatoire du sport populaire viennent de débuter une recherche sur les parents qui accompagnent leurs enfants à des activités extrascolaires, en particulier à l'entraînement de football à Genève. Pour ces trajets, la voiture est de loin le premier choix pour rejoindre des terrains ou des stades souvent excentrés. «Nous cherchons à comprendre les paramètres qui rendent la voiture si attractive, malgré son coût écologique et le développement des alternatives», expliquent-ils.

Car derrière un trajet se cache tout un enchevêtrement de contraintes. Les parents doivent composer avec les horaires de l'école, du travail et de l'entraînement, la localisation des infrastructures sportives ou encore l'autonomie de leurs enfants. La voiture permet de les déposer, puis de profiter de l'heure d'entraînement pour faire des courses, par exemple, là où un trajet en transports publics peut contraindre à rester sur place. Elle offre aussi un abri où attendre, travailler ou téléphoner.

Le terme «altruiste» est volontairement provocateur. «Il ne s'agit pas de présenter tout trajet automobile comme un acte de générosité, mais de sortir de l'opposition entre automobilistes égoïstes et mobilité vertueuse pour rappeler que les choix personnels sont encapsulés dans un contexte», insistent les chercheurs. Mieux connaître ces contraintes doit justement permettre de proposer des alternatives plus durables qui répondent aux réalités du quotidien.

Garder une place pour les autres

Les parents ne font pas que transporter leurs enfants: ils participent aussi à leur apprentissage de la mobilité. Dès l'enfance se construit notre perception de ce qui paraît sûr, confortable, pratique ou simplement normal. Accompagner un enfant, c'est donc aussi lui transmettre une certaine manière de se déplacer – avant de lui permettre, progressivement, de le faire sans nous.

Dans le cadre de cette recherche, Joan Stavo-Debauge et Pierre-Nicolas Oberhauser prévoient d'étudier également les représentations liées aux différents moyens de transports et leur impact sur la manière dont les enfants acquièrent leur autonomie. À l'adolescence, puis l'âge adulte, leur choix se portera-t-il sur une mobilité individuelle, carbonée ou non, ou sur les transports publics?

Se déplacer parmi les autres est une compétence à acquérir, mais également à valoriser. Que perdrait-on dans une société où les occasions de côtoyer fortuitement des inconnu·es se feraient plus rares? Prendre le bus, marcher dans une rue fréquentée ou attendre sur un quai nous confronte à des personnes que nous n'avons pas choisies. Il faut partager l'espace, ajuster sa trajectoire, laisser passer, supporter parfois une proximité ou un comportement qui nous dérange. Autant de situations banales qui nous apprennent à composer avec la présence des autres. La mobilité ne nous apprend donc pas seulement à aller d'un point à un autre: elle nous exerce aussi, très modestement, au vivre-ensemble. ■

Cette exposition à la diversité contribue à cultiver une ouverture et une tolérance; inconsciemment, nous nous habituons à voir des gens différents.



Partager la rue autrement

Pendant des décennies, la rue a été organisée autour de la circulation automobile. Aménagée autrement, elle peut pourtant mieux répartir l'espace entre les différents usages et redevenir un lieu où l'on se croise, s'arrête et se rencontre. Par Camille Marion

À quoi sert une rue? À aller quelque part, répondrait-on spontanément. À pied, à vélo, en bus ou en voiture, on l'emprunte pour rejoindre son lieu de travail, un commerce, une école, son domicile. Pourtant, pendant longtemps, la rue ne servait pas uniquement à se déplacer. On y travaillait, on y discutait, les enfants y jouaient, les commerces débordaient sur l'espace public. Elle était à la fois voie de passage et lieu de vie.

La motorisation a progressivement changé cet équilibre. Au fil du 20e siècle, une part croissante de l'espace a été réservée à la circulation et au stationnement des voitures. Les usages ont été séparés: aux véhicules la chaussée, aux piétons et piétonnes les trottoirs. L'objectif était alors notamment de permettre au trafic de s'écouler de manière efficace, en considérant la rue dans sa longueur. Cultiver la rencontre et le vivre-ensemble demande de s'intéresser à ce qui se passe entre deux façades. Comment rejoindre le commerce d'en face, traverser pour saluer quelqu'un ou simplement se déplacer librement entre les deux côtés?

Les usages ont été séparés: aux véhicules la chaussée, aux piétons et piétonnes les trottoirs.

Où l'on s'arrête …

La distinction entre une vision en longueur ou en largeur de la route peut sembler théorique. Elle est pourtant très concrète. Une chaussée large et fortement fréquentée permet peut-être de parcourir rapidement un quartier, mais elle peut aussi le couper en deux. Quelques mètres seulement séparent parfois deux trottoirs, tout en donnant l'impression que le café ou la maison d'en face sont loin.

Plus le trafic est rapide et dense, plus traverser demande de l'attention et plus l'espace occupé par la circulation devient difficile à partager. À l'inverse, lorsque les vitesses diminuent, les mouvements deviennent plus facilement compatibles: traverser est plus simple, les cyclistes peuvent côtoyer les automobilistes, les personnes à pied s'approprient davantage l'espace et tout le monde se voit mieux. Une réduction de la vitesse permet également de réduire la largeur de la chaussée et d'affecter cet espace à de nouveaux usages.

Le vivre-ensemble suppose de réintroduire une autre fonction: le séjour. La présence de bancs, d'arbres, de fontaines, de jeux, de murets où s'asseoir ou de petites places où s'arrêter contribue à la vitalité d'un quartier – cela d'autant plus dans un contexte de densification.

… on se rencontre

Étudiée en psychologie environnementale, la «motonormativité» est un biais cognitif par lequel nous privilégions et valorisons la voiture comme principal moyen de transport. Sortir de cette vision permet de repenser l'espace public en rééquilibrant les fonctions de la rue. Des places de stationnement peuvent être libérées pour élargir un trottoir, créer une bande cyclable ou améliorer la visibilité à un passage piéton. Une chaussée moins large raccourcit les distances à traverser et incite à ralentir. Des arrêts de bus mieux intégrés, des traversées plus directes ou des continuités cyclables permettent aussi de rendre les déplacements plus simples et plus lisibles.

Les zones de rencontre illustrent particulièrement bien cette évolution. La séparation entre circulation et séjour y devient moins stricte et la vitesse est fortement réduite. La rue n'est plus uniquement un axe à parcourir, mais un espace où plusieurs usages doivent coexister. Cela demande aussi davantage d'attention aux autres: automobilistes, cyclistes et piéton·nes se voient, adaptent leur trajectoire et négocient leur passage.

D'autres transformations peuvent être beaucoup plus modestes ou temporaires. Une rue fermée à la circulation pendant quelques heures, à l'image de la rue scolaire, ou du mobilier provisoire permettent de tester de nouveaux usages avant de réaliser un aménagement définitif. Ces expériences montrent aussi qu'une rue n'a rien d'immuable: sa fonction dépend en grande partie de la manière dont nous choisissons de répartir son espace.

Il ne s'agit pas pour autant de retrouver une rue idéalisée d'autrefois. Les besoins ont changé, et ils sont nombreux: transports publics, livraisons, vélo, marche, voiture, accessibilité ou services d'urgence doivent trouver leur place. Plus un espace accueille d'usages différents, plus il peut aussi devenir source de tensions.

Favoriser le vivre-ensemble ne signifie donc ni supprimer les conflits ni obliger les gens à se rencontrer. Il s'agit plutôt de créer les conditions pour que plusieurs usages puissent coexister et que l'espace public ne soit pas seulement un endroit que l'on traverse. ■



Autopartage, mode d'emploi

Même si vous préférez le vélo, la marche ou les transports en commun, il peut arriver qu'une voiture soit utile. Des propriétaires de véhicules ont justement à cœur de mettre leur voiture à la disposition d'autres personnes. C'est là qu'interviennent l'autopartage et le covoiturage. Par Nelly Jaggi

Une voiture occupe de l'espace et coûte cher. Utilisée occasionnellement, elle n'est pas rentable. Depuis quelques années, l'autopartage a pris ses marques en réponse à ces enjeux. Il s'organise entre particuliers ou sous forme d'offre organisée, par exemple avec Mobility.

Généralement, les diffé ences entre les formules proposées sont de l'ordre du détail, comme l'obligation d'emprunter et de rapporter le véhicule au même endroit ou l'utilisation occasionnelle ou régulière de l'offre proposée. Dans certains cas, le covoiturage peut aussi être une solution intéressante.

Autopartage entre particuliers

Dans le car de l'autopartage entre particuliers, plusieurs parties achètent et utilisent conjointement un véhicule. Une partie peut aussi mettre son véhicule à la disposition d'une autre.

L'ATE recommande dans tous les cas de conclure un contrat pour définir les modalités de l'utilisation partagée de la voiture. Les conditions doivent prendre en compte les coûts fixes ainsi que les coûts variables. Des modèles de contrats peuvent être téléchargés sur www.ate.ch/voiture/autopartage.

Autopartage organisé

Dans ce cas de figure, des prestataires mettent un parc de véhicules à disposition ou alors des plateformes permettent aux propriétaires et aux client·es d'entrer en contact.

Mobility est l'offre la plus connue. Ses abonné·es et sociétaires peuvent utiliser plus de 3000 véhicules stationnés à plus de 2000 emplacements en Suisse, tendance à la hausse. Une application permet de réserver facilement un véhicule, qui peut être déverrouillé via Bluetooth, la carte Mobility ou le SwissPass. Avantage: de nombreux modèles différents sont proposés, de la microvoiture à la camionnette pour déménager. Vous trouverez des infos sur l'offre pour les membres de l'ATE sur la double page suivante.

Pour qui souhaite utiliser une voiture plusieurs jours de suite, la location traditionnelle peut être une bonne solution. Les membres de l'ATE bénéficient de conditions intéressantes chez Europcar.

Plusieurs prestataires et plateformes proposent en outre la location de véhicules appartenant à des particuliers. Pour celles et ceux qui aiment voyager, la plateforme MyCamper permet à des propiétaires de camping-car de le proposer à la location.

Covoiturage

On parle de covoiturage quand un véhicule est utilisé par sa ou son propriétaire et une ou plusieurs autres personnes pour effectuer le même trajet. Outre le covoiturage informel – pour se rendre ensemble au travail ou emmener les enfants des voisins au tournoi de foot (listez à ce sujet l'article aux pages 24 et 25!) –, on trouve aussi des offres de covoiturage organisé. Des actions recourant au covoiturage sont d'ailleurs souvent lancées dans des régions touristiques.

Quand une voiture est occupée par plusieurs personnes, c'est toujours une bonne chose pour l'environnement comme pour le budget. Afin que l'expérience soit réussie, il vaut toutefois la peine de se pencher sur les coûts totaux. ■

Vous trouverez ici un aperçu des offres:
www.ate.ch/offre/location-voitures
www.2em.ch
www.weeshare.com
www.co-oto.app
www.mycamper.ch





© Mobility

Mobility Carsharing dans toute la Suisse

Utiliser la voiture de temps en temps, mais sans en posséder une. Mobility est la première coopérative d'autopartage en Suisse et propose, depuis 1997, une alternative durable à la voiture individuelle. Voici comment fonctionne la mobilité partagée! Avec 3300 véhicules répartis sur 1600 emplacements dans toute la Suisse, une voiture est à votre disposition à tout moment pour faire vos courses, partir en excursion ou en vacances. Il suffit de réserver via l'application, d'ouvrir la voiture et de prendre la route. Carburant, assurance et entretien compris.

Avantage pour les membres de l'ATE:
vous bénéficiez d'une activation gratuite chez Mobility et économisez ainsi 39,90 francs. L'offre est valable jusqu'au 30 juin 2027.

En savoir plus:
www.ate.ch/mobility

50 % de rabais sur l'abonnement PubliBike et Velospot

Vous souhaitez aller travailler à vélo? Vous songez à combiner vélo et transports publics? Ou vous aimeriez simplement profiter de davantage de liberté dans vos déplacements? Alors n'hésitez pas à souscrire un abonnement à PubliBike ou à 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 2027, limitée aux 500 premiers abonnements.

Profiter:
sur www.publibike.ch/fr avec le nouveau code «XR6VQ8YKMH7TPCW9».



© Publibike

Découvrir l'Europe en train



© Railtour

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

Avantage pour les membres de l'ATE:
vous bénéficiez d'un rabais de 10 % pour toute réservation effectuée avant le 31 décembre 2026.

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

Le demi-tarif découverte pour deux mois

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

Avantage pour les membres de l'ATE:
vous profitez du prix préférentiel en achetant votre demi-tarif découverte avec un bon jusqu'au 11 décembre 2026, dans un point de vente des transports publics.

Profiter:
le bon ainsi que les autres conditions sont disponibles sur www.ate.ch/demi-tarif.



© CFF

Offre anniversaire: 20 ans de passion pour les vins bio



© Amiata

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

Avantage pour les membres de l'ATE:
coffret découverte de trois bouteilles du vin anniversaire «Terre d'Or» au prix de seulement Fr. 59.– au lieu de Fr. 81.80, frais de port inclus.

Commander:
au moyen de la carte-réponse sur la page de couverture de cette édition ou sur www.amiata.ch/ate. Offre valable jusqu'au 31 décembre 2026, dans la limite des stocks disponibles.

ANNONCE

OFFREZ UNE PARENTHÈSE.
FAITES PLAISIR.



Un week-end à la montagne, quelques instants de détente au bord d'un lac ou une escapade loin du quotidien :

Avec un bon cadeau des Responsible Hotels of Switzerland, offrez des moments privilégiés dans l'un de nos 40 hôtels membres. Des adresses de caractère, partout en Suisse, où l'hospitalité, la qualité et la durabilité vont de pair.

Un cadeau qui a du sens et donne déjà envie de partir.

OFFRIR UN BON CADEAU

+41 43 810 06 06
info@responsiblehotels.ch
responsiblehotels.ch

RESPONSIBLE HOTELS OF SWITZERLAND

Valais

Notre argent, leurs jets? Non à la loi sur l'aéroport de Sion

Le référendum lancé par les Vert·e·s du Valais et leurs allié·es de gauche, ainsi que les associations environnementales, dont l'ATE Valais, a abouti. Le 29 novembre prochain, le peuple valaisan se prononcera sur la nouvelle loi sur l'aéroport de Sion.

La Loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion prévoit de cantonaliser l'aéroport de Sion pour augmenter le nombre de vols commerciaux et attirer des jets privés. Cela entrainerait des coûts pour la collectivité, une hausse des nuisances pour la population et va à l'encontre des objectifs climatiques du canton. À l'heure où ce dernier s'est doté d'une stratégie climatique pour réduire ses émissions, augmenter le nombre de vols est absurde et va à l'encontre des engagements climatiques de la Suisse. Avec la hausse des niveaux sonores et la pollution atmosphérique engendrée par l'augmentation du trafic aérien, la qualité de vie de toute une région est péjorée.

Mieux investir l'argent public

À l'aéroport de Sion, ce sont surtout les jets privés de quelques personnes privilégiées qui décollent et atterrissent. La majorité de la population n'en tire aucun bénéfice. Le rejet de cette loi n'entraîne nullement la disparition de l'aéroport. Les activités actuelles liées au sauvetage sont préservées. Elles n'impliquent ni de lourds investissements, ni d'importantes nuisances.

La loi prévoit d'investir des millions supplémentaires dans un projet déjà déficitaire. À l'avenir, toutes les communes valaisannes devraient participer au déficit de l'aéroport. Or ces fonds pourraient être utilisés pour des projets qui profitent à l'ensemble de la population. Plutôt que d'investir dans des infrastructures aériennes, les fonds publics doivent servir à développer le réseau ferroviaire existant et assurer les liaisons internationales qui améliorent la mobilité de toutes et tous et soutiennent un tourisme durable.

L'extension de l'aéroport de Sion va à l'encontre des objectifs climatiques. Les jets privés comptent parmi les moyens de transport les plus nocifs pour le climat. Un vol privé peut émettre jusqu'à 30 fois plus de CO_2 par passager·ère qu'un vol régulier en classe économique. Plus de vols, c'est plus de bruit, de pollution et de risques d'accidents.

Pour toutes ces raisons, l'ATE Valais recommande de voter NON à la loi sur l'aéroport de Sion le 29 novembre 2026.

Evelyne Bezat-Grillet
Chargée d'affaires, ATE Valais

Plus d'informations:
www.referendum-aeroport-sion.ch

© Vert·e·s Valais



L'extension de l'aéroport de Sion va à l'encontre des objectifs climatiques et bénéficie surtout à quelques personnes privilégiées, propriétaires de jets privés.

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. 078 234 14 00

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 079 683 74 47

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.

A412: une autoroute qui va à contresens

Genève

Dans le Chablais français, les travaux de l'autoroute A412 ont débuté malgré un recours encore pendant. Aux côtés de nombreuses associations françaises et suisses, l'ATE Genève se mobilise contre un projet qui menace les espaces naturels et agricoles et compromet les efforts pour réduire le trafic automobile dans 'agglomération genevoise.

Le combat contre l'extension des autoroutes dépasse les frontières. L'ATE Genève se mobilise, avec de nombreuses autres associations partenaires françaises et suisses, contre l'autoroute A412 qui doit relier Th non à Machilly dans le Chablais français. Les travaux viennent de commencer, malgré une procédure de recours non encore tranchée. C'est un saccage environnemental auquel assistent les nombreuses et nombreux militant·es qui manifestent, quotidiennement pour certain·es, contre ce chantier.

Des milliers d'arbres ont été arrachés à la va-vite pour tracer une tranchée en plein cœur d'une forêt. Le projet prévoit également la destruction de plusieurs dizaines d'hectares de terres agricoles. Et tout ça pour quoi? Pour favoriser les déplacements en transports individuels motorisés alors que près de 2 milliards ont été investis dans la construction et la mise en service du Léman Express, une infrastructure ferroviaire transfrontalière qui rencontre un succès massif et qui dessert précisément cette région.

Ce projet autoroutier Thonon-Machilly va également à l'encontre du développement du report modal dans l'agglomération genevoise, que la population genevoise a pourtant plébiscité il y a quelques semaines en adoptant, en votation populaire, un crédit de 39,5 millions pour financer des parkings relais et des lignes de transports publics en France voisine. En plus d'être une infrastructure écocidaire, l'autoroute A412, en favorisant l'entrée des voitures dans l'agglomération genevoise, annihile les efforts déployés pour réduire le trafic automobile dans la région, en particulier dans les centres-villes qui étouffent littéralement sous les voitures.

L'ATE Genève est déterminée à poursuivre ses efforts pour combattre les projets d'extension des autoroutes sur son territoire, dans la région et dans le reste de la Suisse.

Caroline Marti
Présidente, ATE Genève



© mad

Des militantes et militants de l'ATE soutiennent la lutte contre les travaux de l'autoroute A412.

Couverture de Chamblioux: un projet qui ne fait pas rêver

Fribourg

184 bâtiments bénéficieront d'une réduction de 'exposition au bruit routier grâce à la couverture autoroutière de Chamblioux. Mais pour la plupart des riverain·es de l'A12 dans l'agglomération, rien ne changera. L'ATE Fribourg a réagi dans le cadre de la procédure d'approbation des plans relative à ce projet.

Dans son courrier à l'Office fédéral des routes (OFROU), l'ATE Fribourg rappelle qu'une réduction du bruit pour l'ensemble des riverain·es concerné·es aurait pu être atteinte, à moindre frais, il y a plusieurs années déjà, avec une limitation de la vitesse à 80 km/h sur toute la traversée de l'agglomération. Cette mesure aurait protégé l'ensemble les riverain·es de la route nationale A12 dans l'agglomération fribourgeoise, sans investissement coûteux pour les finances publiques et sans l'impact climatique très important de ce projet.

Dans le projet à l'enquête, une limitation à 100 km/h a été actée pour Chamblioux pour des raisons de sécurité et de bruit, tandis que Matran reste à 120 km/h sur un tronçon pourtant plus dangereux et plus dense en habitations, situé dans le prolongement direct des travaux. Il est incompréhensible que l'OFROU accepte de réduire la vitesse pour des raisons de sécurité et de fluidité, mais refuse de le faire pour lutter contre le bruit et préserver la santé des riverain·es.

L'ATE Fribourg a demandé à l'OFROU de faire une analyse du bruit routier pour l'ensemble de la traversée de l'agglomération, de financer des mesures de réduction du bruit pour tous les secteurs touchés et enfin de réduire la vitesse à 100 km/h (ou, mieux, 80 km/h) sur toute la traversée de l'agglomération de Fribourg. À défaut du 80 km/h, que la section réclame depuis plusieurs années, la limitation à 100 km/h sur toute la traversée serait déjà un progrès majeur.

L'OFROU ayant qualifié notre courrier d'opposition, nous allons user de ce droit pour que la santé de l'ensemble des riverain·es de l'A12 soit prise en compte dans l'agglomération fribourgeoise.

Prisca Vythelingum
Secrétaire générale, ATE Fribourg

Neuchâtel

Réseau cyclable neuchâtelois: il faut changer de braquet

Avec seulement 2,6 % des déplacements effectués à vélo, le canton de Neuchâtel accuse un important retard. La révision de son Plan directeur de la mobilité cyclable doit permettre de développer les infrastructures, mais l'ATE Neuchâtel s'inquiète des délais de réalisation, du manque de coordination avec les communes et des impacts environnementaux de certains projets.



© Pixabay/NadinNandin

L'ATE Neuchâtel appelle à développer un réseau cyclable cohérent et sûr, tout en limitant l'impact environnemental des nouveaux aménagements.

L'objectif affiché de cette révision est d'adapter l'actuel Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDMC) aux exigences de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables. La part modale du vélo comme moyen de transport est particulièrement basse dans le canton de Neuchâtel: elle se situe à 2,6 % (microrecensement 2021) contre 7,9 % en moyenne nationale, et cela malgré la mise en œuvre du premier plan directeur similaire, en 2017. Pour l'ATE Neuchâtel, les projets et moyens retenus dans ce nouveau plan ne permettront pas d'atteindre la moyenne nationale de 15 % souhaitée à l'avenir.

Les objectifs du nouveau PDMC et les budgets prévus sont certes louables, mais l'ATE craint que la réalisation des deux projets phare – à savoir la «voie express» de la Littorale entre Vaumarcus et le Landeron, ainsi que la Voie Verte entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds sur l'ancienne ligne ferroviaire – ne soit reportée au-delà de 2045. De plus, ces deux axes structurants ne donnent pas entière satisfaction: la Littorale sera en partie coupée par des réseaux existants en localité et la Voie Verte, par le détour à Chambrelien qu'elle impliquera, favorisera davantage les déplacements de loisirs que les déplacements quotidiens des pendulaires.

Le potentiel de report modal vers le vélo est très important, notamment sur des distances courtes jusqu'à dix kilomètres, d'où l'importance d'un réseau continu et bien coordonné avec les localités. On ignore comment le Canton va vérifier et coordonner les réseaux mis en place avec les communes. Cette coordination est primordiale pour développer des infrastructures sûres, interconnectées, continues, directes, suffisamment denses, homogènes et confortables. Les moyens à disposition pour cela ne représentent que le 22 % des montant alloués. Le reste – à savoir près de 53 millions (part cantonale) – reste réservé pour la Littorale et la Voie verte.

Des soucis environnementaux

À l'occasion d'une conférence de presse donnée avec Pro Natura, le WWF et Pro Velo, l'ATE a relevé que la planification ne tient pas suffisamment compte des impacts sur les milieux naturels, notamment sur certains tronçons de la Littorale. Nous demandons des aménagements compatibles avec la protection des espèces menacées et protégées par la législation fédérale. Trop de surfaces forestières (6210 m^2) sont également concernées. Il est nécessaire d'optimaliser les projets, si possible avec les gabarits routiers existants, d'ajuster le braquet et de repenser à la baisse les voies réservées au trafic automobile, tant du point de vue de l'espace utilisé que des vitesses de circulation.

L'ATE Neuchâtel a pris connaissance de la mise à l'enquête par l'OFROU de la construction de galeries de sécurité parallèles aux deux tunnels routiers entre Les Hauts-Geneveys et La Chaux-de-Fonds. Les travaux devraient être achevés à l'horizon 2033-2034 pour un montant de 112 millions à charge de la Confédération. Ouvrir ces galeries aux vélos et les relier au réseau cyclable existant ne semble pas impossible. Il y aurait là matière à creuser – sans mauvais jeu de mot –, tant par économicité que par souci de bilan CO_2.

Anne Tissot
Membre du comité, ATE Neuchâtel

LIBERTÉ ET PATRIE

Vaud

Nouvelle co-présidence à l'ATE Vaud

Réunie en assemblée générale extraordinaire le 29 septembre, l'ATE Vaud a élu Séverine Graff à sa co-présidence. Elle exercera cette fonction aux côtés de Théophile Schenker, élu en juin.

Séverine Graff est députée de Lausanne au Grand Conseil vaudois et enseignante au gymnase. Elle s'est notamment engagée pour des transports publics abordables et pour l'apprentissage du vélo à l'école. Théophile Schenker est député du Jura-Nord vau-

dois et ingénieur EPFL. Municipal à Mathod, il connaît les enjeux de mobilité des villages et des régions moins densément peuplées.

Deux ancrages complémentaires précieux dans un canton aussi varié que Vaud. Ensemble, elle et il souhaitent faire de l'ATE un lieu où chacune et chacun peut comprendre les choix de mobilité et peser sur les décisions. Leur ambition: accompagner la transition du secteur, partout dans le canton, pour répondre aux défis démographiques, climatiques et budgétaires.

L'association remercie chaleureusement Oriane Sarrasin et Pierangelo Rothenbühler pour leur engagement à la co-présidence de l'association depuis 2024. ■


© mad

Séverine Graff t Théophile Schenker, à la co-présidence de l'ATE Vaud.

Transports '45: retrouver le sens de la planificatio

Fin 2024, le refus populaire des extensions autoroutières et les surcoûts annoncés pour le rail ont bousculé la planification fédérale. Avec Transports '45, le Conseil fédéral a engagé une vaste priorisation des infrastructures en vue d'un premier message au parlement en 2027. Mais à force de sélectionner les projets, leur finalité semble être passée au second plan: offrir un système de mobilité coordonné pour accompagner un développement durable de nos territoires. Ces enjeux étaient au cœur de l'atelier organisé le 29 septembre par l'ATE Vaud avec ses membres.

Revoir les priorités face à des ressources limitées était nécessaire. Mais cette priorisation ne suffit pas à assurer que le système de mobilité restera cohérent. Les auteurs de l'expertise de l'EPFZ le reconnaissent eux-mêmes: faute de temps, ils n'ont pas pu approfondir les solutions de remplacement ni démontrer qu'elles couvriraient les besoins de capacité sans les projets écartés. Cela laisse ouverte la question de la cohérence des investissements avec les besoins des territoires après la sélection.

Les enjeux vaudois illustrent les limites de cette approche. Entre Genève et Lausanne, la fragilité de la ligne ferroviaire perturbe régulièrement les déplacements bien au-delà de l'Arc lémanique. Pourtant, le financement du tunnel Morges – Perroy, qui représente une première étape seulement de la redondance attendue sur cette ligne, reste à préciser dans le message fédéral de 2031. Entre Lausanne et Berne, les améliorations de temps de parcours et de capacité restent également sans échéances précises. Le Parlement avait pourtant demandé, dès 2019, d'examiner cette liaison parmi les priorités de la prochaine étape d'aménagement ferroviaire. Ces liaisons sont des maillons essentiels de l'axe est–ouest et leur renforcement dépasse les seuls enjeux cantonaux: il engage la fiabilité du réseau ferroviaire national et la cohésion entre les régions, ainsi que l'intégration de la Suisse dans le réseau ferroviaire européen.

D'autres choix révèlent le décalage entre infrastructures et développement territorial. La halte Y-Parc à Yverdon-les-Bains figure parmi les abandons proposés, alors qu'elle devait desservir un pôle technologique au potentiel de 6000 emplois à terme. Certains projets autoroutiers refusés en votation populaire sont également réintroduits dans la planification, ce qui interroge sur la prise en compte du refus exprimé en 2024. À l'inverse, l'abandon d'autres extensions – salué par l'ATE – laisse ouverte la question des alternatives durables. Retirer un projet ne fait pas disparaître les besoins de déplacement auxquels il était censé répondre.

Les mesures d'agglomération apportent une partie des réponses, en complément du rail et de la gestion de la demande: transports publics urbains, réseaux piétons et cyclables, accès aux gares. Leur examen limité dans l'expertise de l'EPFZ réduit toutefois la portée de la coordination multimodale annoncée.

Ces préoccupations trouvent un écho dans l'audit du Contrôle fédéral des finances, publié en septembre 2026 (voir l'article en page 6 à ce sujet). L'expertise complémentaire commandée par les cantons à l'EPFZ et publiée en juillet 2026 souligne également la nécessité de renforcer la vision d'ensemble.

Une politique de mobilité ne peut se résumer à une liste de projets retenus ou écartés. Elle se construit autour des besoins des territoires, avec des offres coordonnées entre rail, route et mobilité locale, des calendriers de réalisation concordants et des financements cohérents. Face aux défis démographiques, climatiques et budgétaires, c'est cette ambition que Transports '45 doit retrouver.

Sara El Kabiri
Secrétaire générale, ATE Vaud

À vélo au Marché bio de Saignelégier

Jura

Depuis 2022, l'ATE Jura contribue à rendre le Marché bio de Saignelégier plus accessible à pied, à vélo et en transports publics. Une initiative qui a séduit 150 cyclistes, venu·es profiter du march sans se soucier de leur monture.

«Qui dit automne dit Marché bio»: tel est l'adage à l'ATE Jura après un repos estival bien mérité. Depuis 2022, la section collabore activement sur la mobilité avec le comité d'organisation de l'incontournable Marché biologique et artisanal de Saignelégier. Cette tâche relève du défi, compte tenu des quelque 25 000 visiteurs et visiteuses de cette édition. Ce partenariat porte non seulement sur la gestion des flux – stationnement, accès pour les personnes à mobilité réduite, cyclistes ou piéton·nes –, mais aussi sur une



© mad

Grâce à l'ATE Jura, les vélos étaient bien gardés au Marché biologique et artisanal de Saignelégier

alliance avec l'Esprit Mobile, qui promeut les transports publics jurassiens, afin d'accroître la part du public s'y rendant en train ou en bus.

Lors de l'édition 2026 qui s'est tenue les 19 et 20 septembre derniers, nous avons reconduit nos deux services phares que sont le parking à vélos (avec son traditionnel verre de jus de pomme rafraîchissant offert aux cyclistes à leur arrivée) ainsi que le dépôt, permettant à toutes et tous de provisoirement stocker ses affaires en sécurité et de profiter du marché le corps et l'esprit plus légers. Forts de l'expérience des éditions antérieures, le dispositif a été légèrement remanié afin de renforcer l'attrait du parking à vélos. Cette évolution a reposé sur une signalisation plus visible autour du marché, afin d'en encourager l'usage ainsi que sur des améliorations concrètes telles qu'un périmètre de stationnement mieux délimité, une surface accrue pour rivaliser avec le stationnement motorisé et une visibilité renforcée par l'installation de cinq drapeaux bien visibles depuis l'entrée. Ces efforts semblent avoir porté leurs fruits: 150 personnes sont arrivées à vélo et ont utilisé le service proposé par la section afin de garer leur monture en toute sécurité. Telle est la preuve que la petite reine remplit pleinement son rôle lors des grands événements régionaux.

Valère Lovis
Président, ATE Jura

Le Pedibus cherche des bénévoles à Courgenay

Envie de contribuer à la sécurité des enfants tout en partageant des moments de complicité, de rires et de découvertes au détour du chemin? Rejoignez les bénévoles du Pedibus. Nous cherchons de l'aide pour la ligne de Courgenay. En cas d'intérêt, contactez la coordination Pedibus au 076 465 41 61.


© mad

PETITES ANNONCES

À VENDRE

EFH freist. in Aarburg zu verkaufen Jg 1948, 5½ Zi., 293m² nach SIA416, gut unterhalten, Parz 350m², AZ 0.5, nahe ÖV+Bhf Olten, 50m zum Wald, ruhige sonnige Lage, Sackgasse, Naturwiese, Sitzplatz, Terrassedeck, WP StriegaTherm 2022, Küche teilren. teils Minergiefenster, Du/WC, Bad/WC, Veloraum, Garage. Ab Herbst 2027. Preis CHF 850'000, keine Makler. Offerten unter Chiffre AU-1635 an Spycher Media Solutions GmbH, Abeggstrasse 57, 3132 Riggisberg

VACANCES EN SUISSE

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

VACANCES A L'ETRANGER

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

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

Lac d'Orta/Italie: Profi er, 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 silcence. www.koroni.ch, Tél. 041 811 51 16

Île de Hvar, Croatie, maison 2- 8 personnes, situation tranquille, vue magnifique, www.plavisan.com, 076 54 28 134

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

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

DIVERS



Les tarifs médias 2027 du Magazine ATE

avec les prix peuvent être demandés par courriel à partir de décembre: info@spycher-ms.ch

Dates de parution 2027

Numéro 1-2027 : 11 février
Numéro 2-2027 : 21 mai
Numéro 3-2027 : 30 septembre
Numéro 4-2027 : 25 novembre

www.ate.ch/magazine-ate

Le tour des edelweiss



Le dénivelé entre Ollomont et le col Cornet est de 1001 mètres. Mais impossible de compter les sommets, les fleurs en été, les baies et les champignons en automne. C'est un festival de couleurs et de formes.

Texte et photos: Urs Geiser

La première prairie d'edelweiss, comme infinie, nous attendait en terrain alpin sur la Via Alta della Verzasca. La deuxième est apparue sur la Punta Marguareis, reine des Alpes ligures. Et voici la troisième, plus petite, certes, mais accessible en trois heures de marche. Sauf le dimanche et les jours fériés. Qu'est-ce à dire? Eh bien, le Val d'Aoste est vaste et formidable à bien des égards, hormis pour son service de transports publics. Sans un véhicule à soi, l'organisation d'une randonnée peut donner des maux de tête. Pour rejoindre Ollomont dans la Valpelline, au nord du chef-lieu, les horaires sont les suivants: du lundi au samedi, départ de la gare routière d'Aoste à 8h25, retour peu avant 18 heures.

Si la randonnée en boucle faite en août 2024 nous avait plu surtout dans sa partie supérieure, beauté des fl urs oblige, elle nous séduit cette fois-ci dès nos premiers pas. Il est désormais possible, à partir d'Arche, de traverser la barrière rocheuse surmontée par Berrio Dessous plutôt que de suivre la petite route d'alpage un peu monotone qui mène à Berrio Dessus. Ainsi, on commence par une rampe étroite pour finir dans un couloir, sur un sentier bien aménagé. Mieux vaut avoir les chevilles souples malgré les marches en fer.

Une fois cette montée franchie, la roche cède sa place à un sol verdoyant et à des peuplements de mélèzes. L'absinthe foisonne. Le sorbier, le cynorhodon et l'épinervinette se disputent la parure la plus rouge. Les pâturages luxuriants de Berrio Dessus contrastent avec les pentes arides, gris ardoise, qui dévalent vers l'alpage. Des marmottes zigzaguent entre les pierres jusqu'à leurs terriers. Alors que nous nous élevons vers le col Cornet (2354 mètres d'altitude), deux boules blanches nous intriguent pendant quelques centaines de mètres. Surprise, à la mi-septembre: ce sont des vesses-de-loup. L'un de ces champignons a la taille d'un ballon de foot.

Le Mont Gelé … qui dégèle

La saison est trop avancée pour croiser des edelweiss entre le col et la Pointe Cornet, mais à l'horizon, le Mont Gelé ravit les yeux. Toujours aussi élégant, bien que de son ondulante et épaisse robe blanche ne subsiste qu'une frêle étole. L'eau du glacier serpente pour le moment encore à travers le Plan du Breuil, ce plateau enchanteur qu'il surplombe. Au loin se profile la Fenêtre de Durand, par laquelle Luigi Einaudi, futur président de l'Italie, parvint à s'enfuir vers la Suisse avec son épouse en septembre 1943.

La descente est raide, parfois un peu exposée, mais agréable. Elle s'achève soit à Glassier (1571 mètres) – où le bus circule pendant la brève saison estivale et où le «Rustic Chalet de Nos» invite à se prélasser –, soit plus bas. Le sentier forestier qui va au hameau de Vaud offre presque un massage des pieds. À proximité se trouve l'Hôtel Mont Gelé, dont une Canadienne rencontrée en chemin nous a loué l'hospitalité. Nous choisirions aussi sans hésiter la «Locanda delle Miniere» pour passer la nuit.

En revanche, mieux vaut éviter d'attendre le bus au «Da Olga», sur la place du village d'Ollomont. Cela nous aurait permis d'esquiver la rudesse plutôt saugrenue du tenancier. Mais deux heures après, une serveuse du «Girasole», à Aoste, a remis l'humeur au beau fixe. Voilà un établissement que nous recommandons pour sa cuisine raffinée, sa délicieuse Petite Arvine et son service exceptionnel. ■

Urs Geiser écrit pour les pages voyages» et prévoit d'y parler encore de la superbe Vallée d'Aoste.

Carte de randonnée: Carta dei sentieri 1:25000, Valpelline Saint-Barthélemy, l'escursionista editore

On la voit de loin, cette vesse-de-loup de la taille d'un ballon de foot.





Le clocher romain fait partie du complexe de bâtiments de Sant'Orso.

Ciao Augusta Praetoria!

Nous sommes venu·es, avons vu et aimé: les Romains et Napoléon ont marqué le Val d'Aoste de leur présence. Quant au Cervin, il est aussi admirable depuis le versant italien. Texte et photos: Viviane Barben

César et Auguste bombent fièrement le torse du haut de leur socle tandis que notre petit groupe fait le tour de la place de la gare d'Aoste. Ils annoncent ce qui nous attend ces trois prochains jours: des rappels de la vie sous l'Empire romain, au cœur du paysage vallonné du Val d'Aoste, au nord-ouest de l'Italie. En ce matin de février, non loin de la frontière suisse, il fait frais et les montagnes sont joliment saupoudrées de blanc.

La petite ville de quelque 33 000 habitant·es se visite sans problème à pied: elle est deux fois moins large que longue (5 kilomètres). En été, dans le centre historique où la circulation est réduite, l'alignement de façades pastel est agrémenté de terrasses. Lors de notre visite, toutefois, les étroites ruelles pavées dans lesquelles nous déambulons dans nos vestes d'hiver sont plutôt calmes.

Une mosaïque hétéroclite

Nous nous dirigeons vers la «Porta Praetoria», à l'est: à l'époque romaine, elle était le point d'entrée de la ville. L'ouvrage date de l'an 25 avant J.-C. et coïncide avec l'année de fondation d'Aoste, alors appelée «Augusta Praetoria», quand l'empereur Auguste régnait encore sur l'Empire romain. Les archéologues ont dû déterrer ce monument, qui était en partie enfoui dans le sol. Il émerge désormais d'une fosse, ce qui permet de se faire une idée du niveau de la cité à ses débuts. Avant la fondation d'Aoste, les Salasses vivaient dans la région. L'armée romaine a chassé ce peuple celto-ligure lorsqu'elle a entrepris d'étendre ses frontières vers le territoire germanique.

Un peu plus à l'est de la porte prétorienne se trouve l'arc d'Auguste, emblème de la ville et, juste à côté, le pont romain. Les ruines du théâtre romain valent également le détour et nous rappellent que très tôt déjà, on savait s'amuser. Les vestiges de l'enceinte de la ville, qui servent en partie de fondations aux maisons plus récentes, sont particulièrement impressionnants. Nous passons en outre près de plusieurs attractions qui datent, elles, du moyen-âge: une cathédrale, plusieurs églises et des tours. L'église collégiale et le cloître de Saint-Ours méritent une mention particulière. À l'étage supérieur du vénérable édifice, on peut admirer un cycle de fresques du 11e siècle. Les colonnes dans la cour du cloître montrent des scènes de l'Ancien et du Nouveau Testament.

Après la visite, nous savourons une assiette de gnocchis servis avec du gorgonzola, des noisettes et de la purée de courge. Nous passons la nuit à l'hôtel Duca d'Aosta. Il nous faut une bonne nuit de sommeil pour être en forme le lendemain et attaquer la journée de bon matin.

Surtout, ne pas glisser

Les paninis tomate-mozzarella, la parmigiana di melanzane et les expressos vous font certainement penser aux plages italiennes, tandis que les macaronis d'alpage, les escalopes accompagnées de frites et les croissants aux noisettes vous rappellent les vacances de



La porte prétorienne rappelle l'Empire romain.



Le fort de Bard se cache dans le paysage verdoyant.



La Stella di Pila abrite un bon restaurant et offre une vue à couper le souffle.

ski. À Stella di Pila, vous aurez un peu des deux. Dans cette station de sports d'hiver, les combinaisons de ski aux couleurs chatoyantes et la cuisine italienne traditionnelle vont de pair. Inaugurée en 2025, la plateforme en forme d'étoile – mais plutôt glissante – est accessible en téléphérique depuis Aoste. Ce point de vue est idéal si vous souhaitez savoir à quoi ressemble le Cervin depuis le versant italien, moins connu.

Nous discutons avec une jeune femme qui nous explique que le ski faisait quasiment partie de son emploi du temps quand elle était enfant. Aujourd'hui, lorsqu'elle chausse ses lattes, elle est plutôt inquiète: la limite des chutes de neige ne cesse de monter d'année en année. Elle nous recommande de visiter l'exposition «Les Alpes des enfants» qui se tient dans le fort de Bard, au sud-ouest d'Aoste. Très ludique à l'origine, l'exposition avait pour vocation d'initier les enfants à l'alpinisme. Remaniée en 2025, elle est désormais plus critique. Elle présente les quatre sommets emblématiques du Val d'Aoste – le Cervin, le Mont-Blanc, le Monte Rosa et le Gran Paradiso – et met l'accent sur les conséquences du réchauffement climatique. La recommandation de notre interlocutrice tombe à point nommé, le fort étant de toute manière au programme de notre séjour.

Attention, voici Napoléon!

L'énorme fort de Bard est massif et carré. Accroché à la colline, il disparaît dans les arbres, comme s'il faisait partie de la falaise. La Dora Baltea s'écoule à ses pieds. Ses rives sont bordées de masures en pierre serrées les unes contre les autres. Pour s'y rendre depuis Aoste, il faut soit une voiture, soit prendre le bus. Le fort est construit sur trois niveaux, reliés entre eux par un sentier pavé, sinueux et raide, ou par un ascenseur.

L'histoire de cet imposant colosse de pierre est mouvementée. Il a en effet remplacé un édifice plus petit, qui en a vu de toutes les couleurs lui aussi. C'est Napoléon qui a ordonné sa destruction lors de sa deuxième campagne d'Italie, en 1800. Son armée de 40 000 hommes, arrivée par le col du Grand-Saint-Bernard, a rencontré des difficultés inattendues pour contourner la forteresse de Bard et poursuivre sa route vers l'intérieur des terres. Pendant deux semaines, les soldats ont assiégé la forteresse où s'était retranchée l'armée austro-piémontaise, avant de parvenir enfin à percer ses défenses.

La reconstruction de l'édifice, lancée par le roi de Sardaigne, a duré huit ans. En 1990, l'armée a finalement cédé le bâtiment à la région d'Aoste, qui l'a ouvert au public. Des présentations détaillées, des textes, des armes ainsi que des uniformes d'époque attendent celles et ceux qui souhaitent découvrir le fort de Bard à travers les âges. Si l'histoire vous fascine, sachez que chaque année, l'attaque de Napoléon et de son armée est mise en scène en mai et juin. Par ailleurs, des expositions artistiques ou sur différents sujets s'y tiennent, comme celle consacrée aux enfants des Alpes.

Au revoir, Aoste

Le jour suivant, nous sommes de retour à Aoste, où nous partons en quête de souvenirs typiques. Nous découvrons l'un des principaux symboles de l'artisanat de la vallée: «La coppa dell'amizia», une tasse de l'amitié. Ce récipient rond, en bois, est destiné à accueillir des boissons chaudes – traditionnellement du café – et possède plusieurs ouvertures. Il passe de main en main, dans le sens des aiguilles d'une montre, et chacun·e prend une gorgée avant de le passer à la personne suivante en lui souhaitant bonheur et prospérité.

Au moment de reprendre le chemin de la maison, nous faisons un signe d'adieu à César et Auguste, toujours à leur poste. Qui sait, peut-être serons-nous bientôt de retour pour explorer les traces des temps passés, arpenter les sentiers qui mènent vers les sommets ou savourer des gnocchis au gorgonzola, accompagnés d'un verre de vin de la région. ■

Viviane Barben est collaboratrice Communication à l'ATE et connaissait jusqu'à présent l'Italie des vacances à la mer.

Informations

Les chambres d'hôte du «Domaine Valleise» à Arnad conviennent à merveille si vous recherchez un petit hôtel familial.
Non loin de la forteresse de Bard se trouvent les vestiges de la voie romaine menant en Gaule et de son arc.

Scuol, au pays des sources

La Basse-Engadine séduit par son climat, son dialecte mélodieux et l'eau pure qui jaillit de ses sources minérales. Creusée dans les montagnes qui cabossent la Suisse extrême-orientale, la vallée ensoleillée est un parfait terrain de jeu pour les randonneurs et randonneuses – en été, en hiver et entre deux. Texte et photos: Camille Marion

«Allegra!» La langue est douce, mystérieuse et chantante. On croirait presque la comprendre à l'oreille, mais il faudrait quelques cours pour maitriser les méandres du romanche. La Basse-Engadine fait partie des deux régions des Grisons où la quatrième langue nationale est encore activement parlée. Plus précisément, il s'agit ici du vallader, ou bas-engadinois.

À Scuol, on l'entend dans la rue et la déchiffre sur les façades des jolies maisons. Dominé par d'impressionnants sommets, le village a poussé au bord de l'Inn, sur un territoire tout en reliefs. Il tient son nom du latin scopulus, qui signifie précipice et fait référence à l'emplacement de son église. On s'y promène à pied, prenant le temps de savourer le charme des habitations traditionnelles, leurs murs épais, leurs fenêtres profondes, les couleurs pastel des façades et les dessins qui les agrémentent.

La Basse-Engadine partage avec les vallées voisines le Parc national suisse, dont certains sommets se dressent face à Scuol. Sur leurs flancs ombragés, la nature peint la transition des saisons: en bas c'est l'automne, en haut l'hiver. À mesure que le regard remonte la montagne, les mélèzes dorés deviennent gris, comme si l'imprimante avait progressivement manqué d'encre.

Prendre de la hauteur

Sur le versant d'en face, baigné de soleil, la saison de ski commencera bientôt. En attendant l'ouverture des télécabines, on peut encore profiter du vaste maillage de chemins de randonnée qui quadrillent forêts et pâturages. Depuis le village de Scuol, encore blotti dans l'ombre du matin, notre promenade débute en remontant le long de la gorge Clozza, où coule la source d'eau minérale du même nom. Nous prévoyons de rejoindre Motta Naluns, le sommet qui s'élève juste au-dessus.

L'étroit sentier grimpe entre les arbres, au son de la rivière qui jaillit de la montagne. En Basse-Engadine, l'eau est partout. Emprisonnée dans des stalactites scintillantes, dévalant les montagnes ou bouillonnant dans les bains thermaux, elle compose le paysage et façonne les activités touristiques de la région.

Nous avançons parmi les arbres, sur un sol gelé. Les aiguilles sont tombées, couvrant la neige d'une fourrure fauve. Ça et là, des petites pommes de pins ont roulé au pied des troncs. Le ciel bleu pâle, dépourvu du moindre nuage, attend l'arrivée du soleil. Il approche: nous le voyons déjà couler sa peinture dorée sur l'arête des montagnes derrière nous.

Il apparaît lorsque nous atteignons un pâturage dégagé, effleurant de ses rayons la



Entre sommets, maisons engadinoises et sources minérales, Scuol concentre tout le charme de la Basse-Engadine.



Perché au-dessus de Scuol, Motta Naluns est un terrain de jeu pour les adeptes de promenade. En hiver, il se mue en domaine skiable particulièrement ensoleillé.



Dans les gorges de la Clozza, l'eau minérale jaillit directement de la roche.

neige dure qui craque sous nos pas. Encore quelques virages en épingle et nous voici au sommet de Motta Naluns. Les larges pistes de ski semblent prêtes pour la saison.

Des traces dans la neige

Après avoir profité du panorama, nous entamons la descente en direction de Ftan. Nous évitons de glisser en calquant nos pas sur ceux creusés par d'autres avant nous. La neige est un étonnant révélateur de l'utilisation du territoire. En ville, elle dessine la place dévolue à la voiture; ici, elle révèle d'autres passages. Les traces humaines frôlent celles des animaux: sabots, coussinets et griffes s'impriment sur le tapis blanc.

Nous arrivons à Ftan les joues rosies par le froid et le soleil. Le joli village vit de l'agriculture et du tourisme, comptant de nombreuses échoppes d'artisanat local. Nous nous arrêtons pour admirer l'église et son clocher à bulbe dans ce décor de carte postale.



Nous reprenons la route de Scuol en suivant les panneaux jaunes. Ce passage fait partie du chemin de Compostelle et offre une superbe vue sur la vallée ainsi que sur le château de Tarasp, juste en face. Construit au 11e siècle, l'édifice a appartenu à l'Autriche et connu une histoire mouvementée. Aujourd'hui propriété de l'artiste engadinois Not Vital, il est devenu un important lieu culturel, accueillant notamment des expositions d'art contemporain et un parc de sculptures.

Sur un large chemin dégagé, la descente vers Scuol est agréable. Le temps magnifique attire nombre de promeneurs et promeneuses. Cela n'a rien d'exceptionnel: la vallée de Basse-Engadine est réputée pour son climat ensoleillé. Sur ce versant en particulier, le soleil de novembre a fait fondre la neige, traçant des géoglyphes blancs dans le vert des pâturages.

Au pays des eaux minérales

Au fond de la vallée, juste au bord de l'Inn, un bâtiment allongé percé de hautes fenêtres et surmonté d'une tourelle attire notre attention. Il s'agit de la Büvetta de Tarasp, une «salle de boisson» qui témoigne de la grande époque du tourisme thermal. Dès le 19e siècle, on venait de toute l'Europe en Basse-Engadine bénéficier des vertus curatives attribuées à l'eau minérale, pour s'y baigner comme pour la boire.

Plus de vingt sources jaillissent autour de Scuol, dont dix ont été captées. Aujourd'hui, on peut déguster cette eau directement aux nombreuses fontaines du village et profiter de ses bienfaits dans les bains thermaux de Bogn Engiadina. L'endroit idéal pour une parenthèse de détente après les efforts de la journée. ■

Destination durable

La Basse-Engadine fait figure de pionnière en matière de tourisme durable. Avec le Val Müstair, elle a été la première destination de Suisse à obtenir, en 2022, le label «Destination durable» de TourCert. Une certification renouvelée en 2025, une première là encore à l'échelle nationale. La région bénéficie également du niveau le plus élevé du programme Swisstainable pour le voyage responsable.

Cet engagement se traduit notamment par la promotion des transports publics auprès des visiteurs et visiteuses. Par ailleurs, le secteur touristique soigne la collaboration avec les partenaires locaux, contribuant à préserver le savoir-faire et la culture basse-engadinoise. On peut ainsi déguster du miel local au déjeuner de l'hôtel ou prendre des cours de romanche pendant le séjour.



© Adobe Stock/Siyue

Ce bâtiment caractéristique de couleur cuivrée, destiné à abriter le poste d'aiguillage, a été conçu par le cabinet d'architectes Herzog & de Meuron et reprend les lignes des rails de chemin de fer.

CONCOURS

Un lieu où vivaient autrefois des carnassiers

Nous cherchons le nom d'un site dont l'histoire a été longue et mouvementée. Ce nom (en allemand) lui vient d'un grand carnivore qui vivait là jusqu'au 17e siècle. Un toponyme qui se retrouve aussi, par exemple, dans le nom du cimetière local.

En 1876, une gare de triage fut construite à côté du cimetière et non loin de la gare de Bâle, suivie en 1900 par une gare de fret. Pendant la Seconde Guerre mondiale, une catastrophe se produisit, qui ne fit heureusement aucune victime: en 1945, l'armée américaine bombarda la gare de fret, croyant qu'il s'agissait de la ville de Fribourg-en-Brisgau.

Aujourd'hui, le site comporte deux bâtiments remarquables conçus par les architectes Herzog & de Meuron: le dépôt des locomotives et le poste d'aiguillage. Le dépôt a été construit entre 1988 et 1993, et le poste d'aiguillage, haut bâtiment cuivré dont la structure rappelle des rails, été réalisé entre 1991 et 1994.

En 1993, la gare de triage de Bâle-Muttenz a succédé à l'ancienne et, dans les années 2010, il a aussi été décidé de remplacer la gare de fret. Un nouveau quartier verra le jour ces prochaines années sur une partie du terrain. De 2019 à 2023, le site a temporairement accueilli le Smart City Lab, un lieu où de nombreux projets de développement durable urbain ont été développés et testés dans les domaines de la logistique, de la mobilité et de l'énergie.

En 2023, le Grand Conseil de Bâle-Ville a accepté le plan d'aménagement du site. 550 appartements verront le jour sur une surface de 160 000 m², tout comme des bureaux, des magasins et des espaces verts. Le chantier démarrera en 2027. Dans un second temps, des bâtiments industriels et de services qui offriront un millier d'emplois pousseront sur le site. ■

Par Nelly Jaggi

À GAGNER:
Une escapade urbaine durable pour deux personnes à l'hôtel GAIA de Bâle



© mad

Situé juste à côté de la gare CFF de Bâle, cet hôtel quatre étoiles à gestion familiale accueille sa clientèle dans une ambiance chaleureuse. L'hôtel GAIA mise sur des produits régionaux et exclusivement biologiques. Le matin, un petit-déjeuner équilibré vous attend, tandis que l'oasis de bien-être de l'hôtel, avec son sauna, son bassin Kneipp, ses douches à effet pluie et son espace de détente, vous invite à vous relaxer.
Lors de l'enregistrement, les clientes et clients séjournant à l'hôtel reçoivent la BaselCard qui leur permet d'utiliser gratuitement les transports en commun à Bâle et de bénéficier de réductions sur de nombreuses attractions, notamment les musées de la ville, son zoo ainsi que le Théâtre de Bâle.
Le prix du concours comprend deux nuitées pour deux personnes en chambre double.

Réponse du dernier numéro:
L'accident ferroviaire de Münchenstein

Gagnante: Verena Davatz, de Trin (GR), remporte le voyage à Rome.

Prix offert par:

railtour

De quel site (ou grand méchant prédateur) parlons-nous?

Envoyez votre réponse avant le 29 novembre 2026 à:
- Magazine ATE, concours, Aarbergergasse 61, case postale, 3001 Berne
- www.ate.ch/concours
- concours@ate.ch

Une seule participation par personne.

«Nous avons toutes et tous un ‹voisin discret›. Allons lui parler, montrons-lui qu'il n'est pas seul. Voilà comment naît la confi nce et comment plusieurs voix peuvent devenir une force commune»



STÉPHANIE PENHER

Ensemble pour le climat!

L'été 2026 a démontré impitoyablement ce que la science annonce depuis des décennies: des phénomènes climatiques extrêmes font partie de notre quotidien, et cela depuis un moment. Selon un sondage représentatif commandé par un groupe de presse du pays, les trois quarts de la population ont trouvé l'été 2026 «pénible». Près de 70 % redoutent que l'eau potable vienne à manquer, et environ trois quarts se rendent compte de l'urgence d'en faire davantage pour préserver le climat. Un consensus d'ailleurs partagé largement au-delà de l'orientation politique. Il paraîtrait donc logique que les élu·es agissent maintenant.

Les manifestations de septembre ont donné un nouvel élan au mouvement pour le climat. Pourtant, pendant cet été caniculaire, on a entendu bien plus de gens s'inquiéter des conséquences du réchauffement climatique qu'on en a vu descendre dans la rue. Comment ces personnes, toujours plus nombreuses, mais encore silencieuses, peuvent-elles encourager les responsables politiques à passer à l'action? Elles devraient pouvoir rejoindre un mouvement qui rassemble sans gommer les différences. Un mouvement au sein duquel chacune et chacun peut exprimer, à sa manière, sa volonté de protéger le climat. Un mouvement où le «voisin discret» trouve sa place aux côtés de la militante engagée.

Une bonne cohabitation ne nécessite pas que tout le monde soit d'accord: elle se traduit plutôt par une écoute mutuelle, par le fait de considérer les différences comme un atout et d'assumer collectivement nos responsabilités. Ainsi la militante peut-elle motiver son voisin à s'engager, car elle sait que, bien qu'ayant aussi reconnu le problème, il n'a pas encore eu le courage d'agir ou ignore comment s'y prendre.

Nous avons toutes et tous un tel «voisin discret». Allons lui parler, montrons-lui qu'il n'est pas seul. Voilà comment naît la confiance et comment plusieurs voix peuvent devenir une force commune: pour le climat, pour nous toutes et tous. Ensemble, nous pouvons revendiquer un cadre politique qui rend les actions respectueuses du climat plus faciles et plus efficaces. Pas besoin, pour cela, que tout le monde fasse tout juste: l'essentiel consiste à être nombreuses et nombreux à avancer dans la bonne direction. ■

Stéphanie Penher et directrice de l'ATE et participe volontiers à des manifestations. L'objectif commun de la protection du climat la motive à s'engager au sein de l'association.

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, Aarbergergasse 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, Giotto Baranzini, Yves Chatton, Bernhard Geiser, Urs Geiser, Gregory Germann, Andreas Käsermann, Mirjam Kopp, Stéphanie Penher, Edward Weber, Peter Weihrauch. **Annonces:** 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:** 11 février 2027. **Remise des annonces:** 11 janvier 2027. **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





Zurich Paradeplatz 2045

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

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!

ATE MYWAY

POUR CELLES ET CEUX QUI ROULENT PEU

L'assurance automobile ATE MyWay est idéale pour celles et ceux qui parcourent moins de 7 000 kilomètres par an. Car qui roule moins devrait aussi payer moins.

En savoir plus et calculer votre prime en ligne :

ate.ch/myway

PAYEZ SELON VOTRE KILOMÉTRAGE

Vous avez des questions ? Nous nous ferons un plaisir de vous conseiller : tél. 031 328 58 22 ou eco@ate.ch

Assureur :
Zurich Compagnie d'Assurances SA

La mobilité d'avenir ATE

© Adobe Stock – Halfpoint

ASSURANCE MÉNAGE ATE

BIEN ASSURÉ·E, MÊME CHEZ SOI

Dégât d'eau, incendie, catastrophe naturelle ou cambriolage : l'assurance ménage de l'ATE protège vos biens contre les conséquences financières de ces événements.

Pour une protection complète, elle peut être combinée directement avec notre assurance responsabilité civile.

En savoir plus et souscrire en ligne :

ate.ch/assurance-menage

JUSQU'À 20% DE RABAIS

**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 ATE

© Adobe Stock – Halfpoint

La Loire

du 27 août au 2 septembre 2027 (7 jours)



MS Loire Princesse, bateau classé 5 ancres

- La Loire – Une nature préservée au cœur des châteaux
- Saint-Nazaire – C'est ici que naissent les géants des mers
- Nantes – Capitale historique de la Bretagne
- Détente à bord du MS Loire Princesse
- Dans le cadre des châteaux de la Loire

Prix forfaitaire à partir de CHF 2100.–

Linz

du 23 au 28 septembre 2027 (6 jours)



Train à vapeur sur la ligne du Steyrtal

- Aller-retour à travers des lignes ferroviaires intéressantes
- Grand circuit en train spécial à travers l'Ennstal, le Gesäuse et le Salzkammergut
- Séjour de cinq 5 jours à Linz en Haute-Autriche
- Balade en train à vapeur sur la ligne du Steyrtal
- Croisière sur le Danube à bord du bateau à vapeur historique «Schönbrunn»

Prix forfaitaire CHF 1650.–

Tous les voyages ferroviaires et croisières fluviales en 2027

Voyages en Europe

21.01. – 06.02.2027	Aurores boréales Hurtigrute	CHF 4700.–
04.03. – 10.03.2027	Arlecchino	CHF 2590.–
09.03. – 20.03.2027	La Sicile et Malte	CHF 3850.–
23.04. – 30.04.2027	Danemark	CHF 2950.–
26.04. – 01.05.2027	Randonnées à Bolsena	CHF 1450.–
29.04. – 08.05. 2027	Pologne	CHF 3680.–
07.05. – 16.05.2027	Irlande – Wild Atlantic Way	CHF 3750.–
10.05. – 22.05.2027	Sardaigne – Trenino Verde	CHF 4280.–
31.05. – 15.06.2027	Les pays baltes	CHF 4990.–
06.06. – 11.06.2027	Mecklembourg	CHF 1780.–
14.06. – 19.06.2027	Autour de Dresde	CHF 1590.–
20.06. – 01.07.2027	Écosse	en étude
01.07. – 10.07.2027	Sud de la Suède	CHF 3750.–
06.07. – 12.07.2027	Frise orientale	CHF 1980.–
02.08. – 06.08.2027	Wachau, Mariazell, Schneeberg	CHF 1620.–
05.08. – 14.08.2027	Norvège	CHF 4290.–
25.08. – 31.08.2027	Brême – Helgoland	CHF 2295.–
02.09. – 11.09.2027	Île de Man – Lake District	CHF 3900.–
07.09. – 13.09.2027	Berchtesgaden et sa région	CHF 2160.–
20.09. – 27.09.2027	Croatie	CHF 3390.–
23.09. – 28.09.2027	Linz – Haute-Autriche	CHF 1650.–
04.10. – 08.10.2027	Le Salzkammergut	CHF 1290.–
09.10. –16.10.2027	Pays basque	CHF 2980.–
19.10. – 24.10.2027	Pays-Bas – En train	CHF 1995.–
07.12. – 12.12.2027	La Styrie pendant l'Avent	en étude
19.01. – 31.01.2028	Rêve hivernal en Laponie	CHF 3390.–

Croisières fluviales

08.04. – 16.04.2027	Málaga – Îles Baléares – Nice	dès CHF 3650.–
14.04. – 20.04.2027	Strasbourg – Lagarde	CHF 2770.–
12.08. – 18.08.2027	Strasbourg – Lagarde	CHF 2770.–
19.07. – 26.07.2027	La vallée de la Seine	dès CHF 2000.–
28.08. – 02.09.2027	Croisière fluviale – La Loire	dès CHF 2100.–



Azay-le-Rideau, château de la Loire

GARANTIE DE VOYAGE

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

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

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

servrail.ch **Des voyages en train, et autres.**