



Apprentissage et aventures sur le chemin de l'école

Comment nous nous engageons pour
la sécurité et l'autonomie des enfants

Page 18

Votre offre ATE!

mway
E-Bikes made easy

Économisez
1'000.^{CHF}–

E-CITYBIKE
ALLEGRO ALLCITY URBAN WAVE

CHF 1'990.–
au lieu de CHF 2'990.–

Code de réduction : **VCSALLEGRO2026**

- Moteur Bosch Active Line Plus
- Batterie Bosch Powertube 500 Wh
- Fourche à suspension SR Suntour SF15 NEX Coil 75 mm
- Bosch Display Purion Performance
- Shimano Nexus à 8 vitesses
- Pneumatiques Pirelli XT 47-622
- Entièrement équipé avec porte-bagages, garde-boue et éclairage
- Cadre en aluminium de haute qualité, couleurs :

● Champagne ● Copper Pearl



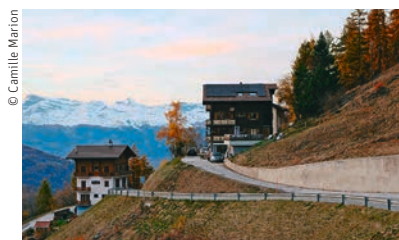
Le n° 1 de l'E-Bike en Suisse – dans plus de 30 magasins ou sur m-way.ch

Testez votre E-Bike préféré gratuitement et sans engagement dans l'un de nos magasins. Montez simplement en selle et partez.



Dans la limite des stocks disponibles, non cumulable avec d'autres actions et rabais. Valable uniquement lors d'une commande du Allegro Allcity Urban Wave dans l'un des 30 magasins m-way, sur la boutique en ligne m-way.ch (ajouter l'E-bike au panier puis saisir le code de réduction) ou par talon envoyé par courrier. Un code de réduction par membre et par achat. Les conditions générales de M-way Mobility AG s'appliquent. Exclusivement pour les membres ATE. La réduction est valable du 10.09 au 12.11.2026.

- 4 **En bref**
- 6 **Autoroutes:** comment le Simmental fut sauvé
- 7 **«Transports '45»:** ce qui nous attend
- 8 **Prix FLUX:** une gare au cœur du quartier
- 9 **Énergie:** plus jamais de centrales nucléaires
- 10 **Vélo:** 1,5 mètre pour dépasser, au moins
- 12 **Association:** à la rencontre du Comité central
- 14 **Transports publics:** hausses des prix risquées
- 15 **eco-auto:** une voiture électrique, sinon rien
- 16 **JeuneATE:** les oubliées de la politique des transports
- 17 **ATEjunior:** notre page pour les enfants



36 **Randonnée:** vignes, château et mayens autour de Sion

- 38 **Vélo:** de surprise en découverte le long du Rhin

- 30 **Offre pour les membres**
- 32 **Rapport des sections**
- 40 **Concours**
- 41 **Réfléchissez-y! avec Martin Winder**
- 42 **Cartoon**

Couverture: Fabian Lütolf / setrunners.ch

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



Il a quelques semaines, Axelle a commencé l'école. Première rentrée scolaire, une étape immense dans les flots paisibles de l'enfance. Axelle, c'est ma

nièce, quatre ans et demi, des cheveux blonds qui frissent et un nouveau cartable plein de promesses. Dans le village broyard où elle vit, l'école est assez proche de la maison pour y aller à pied ou à vélo avec ses parents – et déposer son petit frère chez la maman de jour au passage. Ce qui ressemble à un choix évident est le résultat de conditions propices.

La situation n'est pas aussi favorable partout, notamment en zone rurale. Le recours à la voiture au quotidien influence aussi les habitudes familiales. Une récente étude de l'ATE montre que les parents qui vont travailler en voiture déposent souvent leurs enfants à l'école sur leur trajet. Or, plus il y a de voitures devant l'école, moins les autres parents jugent le trajet sûr à pied ou à vélo.

Dans notre dossier, nous montrons comment l'ATE s'engage à briser ce cercle vicieux en agissant auprès des familles, des écoles et des communes pour que, comme Axelle, davantage d'enfants bénéficient des bienfaits d'une journée qui commence en plein air.

Bonne lecture,

Camille Marion,
Co-rédactrice en chef

DOSSIER

Aventures sur le chemin de l'école

En Suisse, la plupart des enfants se rendent à l'école à pied, à vélo ou à trottinette. C'est réjouissant! Dans notre dossier, vous découvrirez à quel point les enfants tirent profit, à bien des égards, de l'aventure que représente le chemin de l'école. Nous y veillons par la variété de notre travail, que nous détaillons par ailleurs dans un glossaire reprenant les termes les plus importants.



18



© ATE/Viviane Barben

Publibike: notre message roule à vélo

Se déplacer souvent à vélo, c'est contribuer à une mobilité respectueuse du climat. Cet été, notre équipe marketing s'est associée au service de vélos en libre-service Publibike pour une campagne d'image placée sous le signe de la mobilité durable.

100 millions pour la branche automobile

Le principe des objectifs de CO₂ pour les voitures neuves est simple: les importateurs doivent respecter une valeur cible pour l'ensemble des véhicules qu'ils mettent sur le marché (93,6 grammes de CO₂ par kilomètre en 2025), faute de quoi ils s'exposent à des sanctions financières. La vente de voitures électriques plutôt que de SUV à moteur thermique facilite le respect de cet objectif.

Mais le conseiller fédéral et ancien président d'auto-suisse Albert Rösti a modifié l'ordonnance correspondante, permettant aux importateurs de ne verser que 100 millions de francs de sanctions pour 2025, au lieu des 200 millions prévus. Les entreprises ayant vendu une certaine proportion de voitures électriques et d'hybrides rechargeables ont bénéficié d'un assouplissement de leur valeur de CO₂. Certains auraient pourtant atteint les objectifs sans ce cadeau, tandis que d'autres ont économisé plusieurs millions.

Ce qu'en pense notre spécialiste Martin Winder est à lire en page 41.

Un livre pour accompagner la transition vers des villes cyclables

Rares sont les communes qui ne prétendent pas soutenir le vélo, mais les actes peinent souvent à suivre les paroles. Récemment publié en français, le livre «Le tourant vélo» montre pourquoi les villes suisses peinent encore à donner toute sa place au deux-roues et démonte les idées reçues qui freinent son développement. À travers des analyses et des exemples concrets, il invite à repenser l'aménagement de nos rues et rappelle qu'une ville cyclable est avant tout le fruit d'une volonté politique et collective. Cet ouvrage a été écrit par Ursula Wyss, Michael Liebi, Christine Lehmann et Patrick Rérat. Il est disponible auprès des éditions Alphil: www.aphil.com



Les grosses voitures, un risque pour la sécurité

Les voitures ne cessent de grandir. Une nouvelle étude de la faïtière européenne Transport & Environment (T & E) montre que les voitures neuves gagnent en moyenne 1,2 centimètre de longueur et 0,5 centimètre de hauteur chaque année. Cette évolution accroît les risques pour les piéton·nes et les cyclistes ainsi que pour les enfants, qui sont plus difficiles à voir devant les capots surélevés. Aujourd'hui, la part des SUV en Suisse est déjà comparable à celle des États-Unis.

Ces véhicules occupent également toujours plus d'espace de parcage. Plus les voitures sont imposantes, moins il est possible d'en stationner. L'étude met en garde: la disparition de places de parc pourrait pousser les villes à transformer d'autres espaces publics en stationnement. Pour l'ATE, une chose est claire: l'espace public ne doit pas continuer à être sacrifié au trafic automobile. T&E demande de ramener la taille moyenne des voitures au niveau de 2015.



© muellerluetolf.ch/Samra Oschoung

Rue de l'Avenir: journée d'étude le 2 octobre

Comment faire de la rue un véritable lieu de vie, accueillant pour toutes et tous? C'est la question au cœur de la 43^e Journée d'étude de Rue de l'Avenir, qui se tiendra le 2 octobre 2026 à La Chaux-de-Fonds. Conférences, retours d'expériences et visite de terrain exploreront le rôle de la rue comme espace social, en s'intéressant notamment aux besoins des enfants, des personnes âgées et des publics vulnérables.

Rue de l'Avenir est une association experte de l'urbanisme, de la mobilité et de l'environnement dont l'ATE est partenaire. Son travail d'information s'adresse aux communes, aux services cantonaux, aux bureaux d'étude, aux organismes spécialisés, mais aussi aux associations et aux groupes d'habitant·es. Inscriptions jusqu'au 18 septembre sur: www.rue-avenir.ch



© Quentin Perronnod



© ATE

Un pas dans la nature, jusqu'à l'école

Événement récurrent de la Semaine européenne de la mobilité, la Journée internationale à pied à l'école aura lieu le vendredi 18 septembre. Autour du thème «Un pas dans la nature», l'ATE invite enfants, parents et enseignant·es à célébrer le chemin de l'école le temps d'une journée. Fleurs, arbres, insectes, papillons: la vie se glisse partout, même en ville! Ouvrons les yeux et observons la diversité des animaux et des plantes croisés sur le chemin de l'école. En y allant à pied ou à vélo, vous contribuez à prendre soin de la nature et de votre environnement.



www.pedibus.ch/journee-internationale-a-pied-a-lecole-2026

Webinaire: rédiger son testament

Notre webinaire «Rédiger son testament» vous explique les points essentiels de la planification successorale et de la rédaction d'un testament. Vous découvrirez aussi comment établir simplement, en ligne, un testament valable en Suisse.

Quand: mardi 20 octobre 2026, de 8h00 à 9h00

Où: en ligne

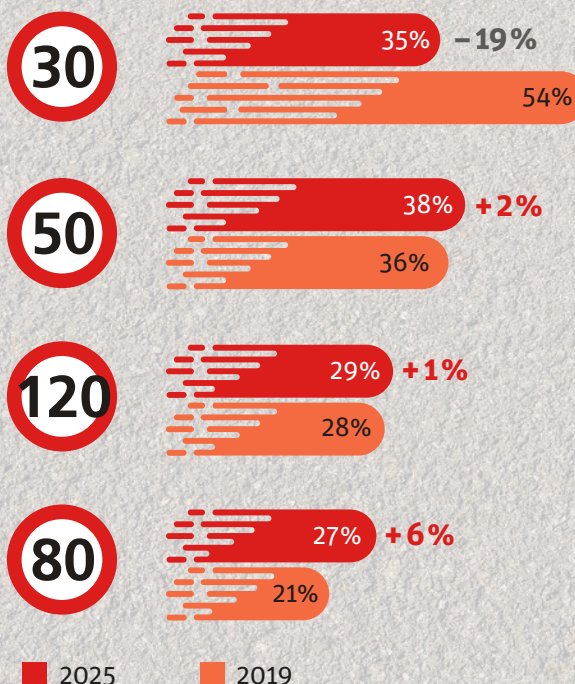
Programme et inscription: www.ate.ch/legs



© Fabio Bossi

LE 30 KM/H EST DE MIEUX EN MIEUX RESPECTÉ

Une voiture sur trois roule trop vite en localité. Cela a des conséquences importantes sur la sécurité des piéton·nes et des cyclistes. Beaucoup de personnes ne sont pas conscientes qu'une faible différence de vitesse peut avoir de grands effets sur la sécurité. Mais les choses évoluent: par rapport à 2019, le respect du 30 km/h s'est nettement amélioré. Les chiffres montrent qu'en six ans, la part des véhicules motorisés dépassant la limite de vitesse dans les zones à 30 km/h a fortement diminué. À l'inverse, davantage de véhicules ont dépassé la vitesse autorisée sur les tronçons limités à 50, 80 et 120 km/h.





Les visualisations d'Ernst Zbären ont illustré de manière frappante les conséquences de la construction d'une autoroute à travers le Simmental, comme le montre cette comparaison «avant-après».

Comment le Simmental fut sauvé

Autoroutes Il y a 40 ans, le Parlement suisse enterrait le projet d'autoroute du Rawyl. Ce succès de la société civile rappelle qu'un «non» populaire peut ouvrir la voie à des solutions d'avenir... à condition que les autorités l'entendent.

Par Selim Egloff

En septembre 1986, le Conseil des États acceptait d'exclure l'autoroute du Rawyl de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le Conseil national en avait décidé de même en mars déjà. Le Parlement enterrait ainsi la liaison autoroutière directe entre Berne et Sion, prévue depuis 1966 dans l'arrêté sur le réseau.

Une vallée aurait disparu

Le tracé du Rawyl était déjà planifié concrètement: l'autoroute aurait relié Spiez à la Lenk par le Simmental. Au niveau des chutes d'Iffig, elle aurait traversé les Alpes par un tunnel d'une dizaine de kilomètres pour revenir à la lumière du jour au sud du barrage de Tseuzier. Les ingénieurs de l'Office fédéral des routes voyaient le Simmental comme une zone de transit. Mais ce qui, sur leurs cartes, apparaissait comme une plaine exploitable était en réalité un paysage cultivé, des sols fertiles et des milieux naturels précieux le long de la Simme.

Conscient de ce trésor, le photographe naturaliste Ernst Zbären est monté aux barricades. Il a fondé l'association Pro Simmental et organisé, en mai 1976, une tournée des médias avec un dossier illustré. Les journalistes ont alors découvert l'impact que la construction de l'autoroute aurait eu: une bande de béton aurait défiguré la vallée. Les images d'Ernst Zbären ont frappé les esprits.

Et tout à coup, la protection du Simmental est devenue l'affaire de toute la Suisse. La nature est venue donner un coup de pouce. En 1979, de l'eau s'est infiltrée dans la galerie de prospection qui avait été aménagée du côté valaisan en vue de la construction du tunnel. La roche karstique s'est mise à bouger et des fissures sont apparues dans le barrage du Tseuzier. Le lac a dû être vidé en urgence. Mais le Conseil fédéral a maintenu ses plans.

134 000 signatures en six mois

Le tournant est venu de la pression populaire. En 1982, Pro Simmental et Helvetia Nostra, sous la houlette de Franz Weber, ont lancé l'initiative populaire «Pour sauver le Simmental des routes nationales», rassemblant plus de 134 000 signatures en un peu plus de six mois. Le signal a fonctionné, et le Parlement a retiré le projet avant même la votation.

L'autoroute du Simmental est l'un des trois seuls projets à ce jour à avoir été exclus de l'arrêté sur le réseau des routes nationales. Les autres sont le tronçon menant de Schaffhouse à la frontière allemande, biffé en 2020, et le tracé en Y zurichois en 2024. Trois projets en près de 60 ans sur le réseau des routes nationales: ce n'est pas si mal.

Albert Rösti, comme un déjà-vu

La leçon tirée de cet épisode? Elle est maigre, montre l'histoire récente. En novembre 2024,

le peuple a refusé l'«étape d'aménagement 2023 des routes nationales» par 52,7 % des voix. Une large alliance emmenée par l'ATE avait réussi à démontrer l'effet contre-productif à long terme de l'extension des capacités autoroutières.

Cependant, peu impressionné par la décision populaire, le conseiller fédéral Albert Rösti n'a pas exclu de réintégrer au programme d'aménagement d'ici 2045 certains des projets refusés, notamment dans les régions de Bâle, de Saint-Gall et de Schaffhouse. Deux de ces projets, les tunnels du Rhin et du Rosenberg, ont même été déclarés prioritaires dans une expertise de l'EPF commandée par le conseiller fédéral. Pour l'ATE, cette façon de revenir à la charge est antidémocratique.

Le message envoyé par le Simmental en 1986 est limpide: à l'époque déjà, le Conseil fédéral s'est accroché longtemps à ses plans. Le combat de la société civile contre le projet a duré plus d'une décennie. Et cette persévérance a payé: au lieu d'une autoroute, le tunnel de base du Lötschberg relie aujourd'hui Berne au Valais de manière rapide, silencieuse et fiable. ■

Selim Egloff est géographe et s'intéresse à la question des autoroutes depuis dix ans.

«Transports '45»: ce qui nous attend

Le Conseil fédéral a défini comment il entend développer la route et le rail ces 20 prochaines années... ou presque. Car en 2027, décision ne sera prise que pour les cinq ans à venir. Ensuite, tous les quatre ans, on décidera par tranches des nouvelles étapes d'aménagement jusqu'en 2045. Il est permis d'évoluer... Avant que le Parlement – et le peuple, du moins pour ce qui est du financement de l'extension du rail – ne s'expriment l'an prochain, le Conseil fédéral consulte des groupes d'intérêt, dont l'ATE et bien d'autres, au sujet de la première tranche.

Votation sur le rail

Comme les surcoûts des projets déjà adoptés atteignent des milliards, le rail n'a plus assez d'argent. Les ami-es du train, dont l'ATE, auront donc dans deux ans l'ingrate tâche de devoir remporter un scrutin pour sauver ce qui est garanti aujourd'hui. Cela est dû au fait que le pour mille de la TVA destiné au fonds d'infrastructure ferroviaire arrive à échéance en 2030. Si la population et les cantons disent non, il ne restera presque plus d'argent pour de nouveaux projets ferroviaires à partir de 2030.

À court terme, le Conseil fédéral a réduit ses ambitions. Au lieu des cinq tronçons autoroutiers prévus la dernière fois, il se contente de deux chantiers: l'élargissement à six voies entre Perly et Bernex (GE) ainsi qu'entre Aarau-Est et Birrfeld (AG). Cette sobriété momentanée est due à notre victoire dans les urnes. Néanmoins, les deux dernières fois, le Parlement n'a pu résister à la tentation de prendre en compte des désirs supplémentaires en matière d'autoroutes.

Albert Rösti reporte simplement à plus tard les projets politiquement plus délicats. Les extensions autoroutières auxquelles il ne veut pas renoncer malgré le refus du peuple

Autoroutes Le rejet des projets d'extensions autoroutières par le peuple en novembre 2024 était clair. Le Conseil fédéral veut pourtant en remettre sur le tapis. Nombre d'éléments indiquent qu'il reportera dans un premier temps des questions importantes et que le Parlement pourrait user de toutes sortes d'astuces. Par Luc Leumann



Une demande claire au Conseil fédéral: le dépôt de l'appel «Non, c'est non».

il y a deux ans, l'ancien président de l'UDC envisage de les remettre sur le tapis dans cinq ans. C'est à ce moment-là au plus tard que l'ATE aura pour mission de rappeler que non, c'est non.

Un chantage antidémocratique?

D'ici là, les responsables politiques pourraient recourir à des astuces déloyales: avant notre référendum sur la dernière étape d'extension déjà, le TCS voulait qu'on ne puisse dépenser d'argent pour les trams, les

voies de bus et les pistes cyclables que si l'on développait en même temps les autoroutes. En principe, le Parlement est libre de faire des combinaisons absurdes sur le principe de la carotte et du bâton. Seules les initiatives populaires n'ont pas le droit de mélanger deux sujets. Le fait qu'Albert Rösti mette désormais le rail, les autoroutes, les trams et les pistes cyclables dans le même paquet peut s'avérer utile pour une politique des transports cohérente.

Mais il pourrait aussi s'agir d'une ruse antidémocratique, pour ne pas dire d'un chantage, dans le but de faire échec à la volonté populaire qui lui déplaît et aux succès de l'ATE! Car si le peuple, en un peu plus de 20 ans, a rejeté par trois fois des projets d'extensions autoroutières (contre-projet Avanti, arrêté sur le réseau et extension des autoroutes en 2024), il a accepté tous ceux liés au développement des transports publics (NLFA et FAIF).

Luc Leumann est coordinateur de la politique fédérale à l'ATE Suisse.

Un signal fort à l'ouverture de la consultation

Le 22 juin, nous avons déposé notre appel «Non, c'est non» avec plus de 25 000 signatures à la Chancellerie fédérale. Nous demandons au Conseil fédéral de respecter la décision prise par le peuple en novembre 2024 et de renoncer à l'extension des autoroutes.

Il s'agit à présent de rester sur la brèche. Car l'étude des dossiers montre que le conseiller fédéral Rösti et le lobby routier veulent profiter de la consultation pour intégrer encore plus de projets d'extension à la liste et remettre sur le tapis ceux qui ont été refusés.

Aidez-nous à donner de la visibilité à notre action de protestation. Sur notre site web, vous trouverez des modèles de prise de position et de lettres de lecteur·rice ainsi que des autocollants à commander gratuitement: www.ate.ch/agissez



Une gare au cœur du quartier

Transports publics Lauréate du prix FLUX, la halte ferroviaire de Prilly-Malley a été le moteur de la transformation de tout un quartier, illustrant une nouvelle manière d'articuler transports publics et développement urbain. Par Camille Marion



À vélo jusqu'au train: le nouveau visage du quartier Malley-Gare favorise l'intermodalité.

Implantée sur d'anciennes friches industrielles entre les villes vaudoises de Lausanne et Renens, la halte ferroviaire de Prilly-Malley a reçu le prix FLUX. Cette distinction récompense des interfaces de transport particulièrement bien pensées. Le jury, dont l'ATE fait partie, a salué cette année un projet qui ne se contente pas d'améliorer les correspondances, mais utilise les transports publics comme moteur du développement d'un nouveau quartier.

La halte ferroviaire avait été inaugurée en 2012, ouvrant la voie au développement du quartier Malley-Gare. Cette transformation par une urbanisation vers l'intérieur a permis de donner à ce dernier un nouveau visage. Ici, l'intermodalité ne repose pas sur un seul pôle de correspondance: train, métro, tram et bus sont volontairement répartis dans le quartier. Les déplacements entre ces différents modes participent ainsi à l'animation des espaces publics et à la desserte des nouveaux bâtiments. À terme, ce quartier mixte et très peu motorisé accueillera près de 10 000 habitantes et emplois supplémentaires.

Multimodalité et coopération

La halte ferroviaire de Prilly-Malley est desservie par le RER vaudois. Elle a été progressivement adaptée pour mieux s'intégrer au quartier, notamment avec l'ouverture de sa façade sud en 2026 et la création d'un parc ombragé à la place d'une ancienne station-service. Un second passage inférieur, inauguré en 2020, relie les quais à une voie verte en direction de Renens. Le vélo bénéficie d'aménagements adaptés, avec notamment plus de 600 places de stationnement – et la possibilité d'en faire davantage si le besoin se confirme. Le «Trait d'union», impressionnante rampe hélicoïdale qui permet de franchir la différence de niveau avec le côté nord des voies, a reçu le prix de l'infrastructure vélo en 2020.

Autour de la gare ont émergé des logements, des commerces, des bureaux ainsi que plusieurs équipements majeurs, dont la Vaudoise Arena. Quatre tours de 25 à 30 étages marquent désormais le paysage. Le jury du prix FLUX a par ailleurs souligné la qualité de la coopération entre Prilly et Renens.

Grâce à une gouvernance commune, les projets ont été pensés comme un ensemble cohérent, au point que les limites communales sont aujourd'hui imperceptibles dans le nouveau quartier.

Deux autres gares nominées

Le jury a également visité plusieurs communes dans le reste de la Suisse, appréciant entre autres les réalisations menées autour des gares de Liestal (BL) et de Sursee (LU).

La première s'est profondément transformée après six ans de travaux menés sans interrompre l'exploitation ferroviaire, malgré la complexité du chantier. L'objectif était d'éliminer un important goulet d'étranglement du réseau par l'ajout d'une quatrième voie et la refonte complète des installations ferroviaires. Deux passages inférieurs relient les quais et les quartiers situés de part et d'autre des voies, tandis qu'un nouvel itinéraire continu facilite les déplacements à vélo. Malheureusement, l'absence d'ascenseurs pour accéder aux quais et au passage souterrain constitue une occasion manquée dans le cadre d'une rénovation d'une telle envergure. Une vélostation souterraine de 500 places, complétée par plus de 540 places gratuites en surface, ainsi qu'un parking-relais de 85 places renforcent l'intermodalité. La place de la gare a, elle aussi, été réorganisée pour rapprocher les quais ferroviaires des arrêts de bus et du tram de la vallée de Waldenburg.

Du côté de Sursee, la gare a bénéficié d'une importante transformation qui renforce considérablement les transports publics et la mobilité douce. Située à seulement vingt minutes de Lucerne et d'Olten, la petite ville accueille chaque jour quelque 500 arrivées et départs de bus régionaux. La nouvelle gare routière se distingue par une spectaculaire marquise translucide de 120 mètres de long. Les bus circulent de part et d'autre du quai central, ce qui offre des correspondances rapides avec les trains et un accès facilité aux personnes à mobilité réduite. Dans une ville où la plupart des habitantes et des emplois se trouvent à moins de 1,5 kilomètre de la gare, le vélo constitue un mode de transport particulièrement adapté. La nouvelle vélostation souterraine gratuite propose environ 1100 places reliées directement aux passages menant aux quais. À celles-ci s'ajoutent 500 places pour vélos en surface.

À Sursee comme à Liestal, le jury a relevé un bémol: des espaces publics encore très minéraux. Les projets ont néanmoins été pensés pour permettre de futurs développements, qui pourraient notamment offrir davantage de place à la végétation. ■

Plus jamais de centrales nucléaires

Loi sur l'énergie nucléaire En Suisse, l'interdiction de construire de nouvelles centrales nucléaires est inscrite dans la loi depuis 2017. Le lobby nucléaire entend l'abroger, et son souhait a été exaucé de justesse par le Parlement. Le peuple doit avoir le dernier mot.

Par Andreas Käsermann

En affranchissant la Suisse de sa dépendance à l'énergie atomique et en inscrivant dans la loi l'interdiction de construire de nouvelles centrales nucléaires, les autorités ont sans doute pris la décision la plus marquante de ces dernières décennies en matière de politique énergétique. Le Conseil fédéral et le Parlement ont adopté la «Stratégie énergétique 2050» puis, en 2017, le peuple a clairement confirmé cette orientation, au grand dam de l'UDC, d'une partie du PLR et d'associations de l'économie. En 2022, ces milieux ont lancé une récolte de signature pour leur initiative «Stop au blackout» visant à lever l'interdiction de construire de nouvelles centrales nucléaires.

Albert Rösti, le ministre de l'énergie, s'est fait un plaisir d'élaborer un contre-projet indirect qui reprend le principal objectif de l'initiative: il doit être de nouveau possible

de construire des centrales nucléaires. Le Parlement s'est brièvement disputé sur les coûts, mais a fini par adopter de justesse la loi d'Albert Rösti. Le référendum des organisations environnementales était une affaire entendue et, pour l'ATE, il est évident de le soutenir.

Une chance à ne pas manquer

La manière dont l'énergie est produite est étroitement liée à la mobilité. Le trafic routier est aujourd'hui, et de loin, le plus grand émetteur de CO₂ de tout le secteur des transports. Voilà pourquoi les véhicules sont progressivement électrifiés. Aujourd'hui déjà, la Suisse en compte des centaines de milliers et leur nombre grimpe en flèche grâce aux valeurs cibles de CO₂ définies dans la loi et au progrès technologique.

Gregory Germann, chef de projet pour la plateforme eco-auto de l'ATE, y voit une chance: «Chacun de ces véhicules est équipé d'une batterie, d'environ 20 kWh pour une petite voiture de tourisme à plusieurs centaines de kWh pour les gros camions.» Avec les batteries stationnaires, elles offrent une énorme capacité de stockage, idéale pour développer l'énergie solaire et éolienne.

Faire partie de la solution

On entend souvent dire que la mobilité électrique rend nécessaire la construction de nouvelles centrales nucléaires. C'est plutôt le contraire. «La capacité de stockage d'un parc d'environ 200 000 voitures électriques est similaire à la puissance d'une centrale nucléaire», affirme Gregory Germann. L'intégration des batteries des véhicules dans le système électrique est cruciale du point de vue de la

rentabilité économique, du climat et de l'environnement. De plus, elle est parfaitement compatible avec un système renouvelable et en réseau. Le potentiel des toits et façades en Suisse pour la production solaire dépasse à lui seul les besoins futurs de l'électromobilité.

Si la Suisse poursuit le développement de l'énergie solaire et éolienne, les pompes à chaleur, les véhicules électriques et les trains pourront fonctionner sans nouvelles centrales nucléaires. L'électromobilité est un élément central du réseau électrique du futur reposant sur les énergies renouvelables.

Risqué et cher

Les nouvelles centrales nucléaires coûtent très cher. Elles ne sont réalisables qu'avec des subventions et uniquement si l'État garantit les prix et assume les risques. Gregory Germann: «Ces coûts seront en fin de compte supportés par la clientèle, par des tarifs plus élevés ou indirectement par les impôts. Si les prix du courant augmentent, chaque kilowattheure coûtera plus cher. Ce sont alors justement les technologies qui permettent de baisser les émissions de CO₂ des transports qui deviendront plus coûteuses.»

D'autres secteurs seront en outre privés des milliards de subventions versés aux centrales nucléaires. Les investissements dans l'énergie solaire et éolienne, dans les solutions de stockage ou le développement du réseau vont baisser. Sans sécurité de planification à long terme, il sera de plus en plus difficile de financer la production d'électricité écologique. ■

Vous trouverez des informations sur le référendum sur www.ate.ch/nucleaire-non

Pas de retour en arrière: la transition vers une mobilité plus respectueuse du climat repose sur les énergies renouvelables, pas sur la construction de nouvelles centrales nucléaires.

Andreas Käsermann est porte-parole de l'ATE. Il avait exactement un an quand Beznau 1 a été la première centrale nucléaire à être mise en service en Suisse.





© David Veljosekstrumens.ch

Pour garantir cohabitation et sécurité, une distance de dépassement minimale doit être inscrite dans la loi.

Au moins 1,5 mètre

Par Edward Weber

Vélo En général, les automobilistes ne respectent pas une distance suffisante en dépassant des cyclistes. Ce constat est le résultat d'une étude menée par l'ATE en collaboration avec la haute école de Suisse orientale. Que peut-on faire pour désamorcer la situation?

Dans le trafic routier, les règles ne sont pas toujours respectées, avec des conséquences variées pour les usagers et usagers de la route. En dépassant des cyclistes sans respecter un écart suffisant, les automobilistes commettent une infraction risquée, d'un point de vue objectif et subjectif.

Beaucoup n'ont pas conscience de la dangerosité de cette manœuvre, pourtant fréquente. La Suisse ne s'est pas dotée d'une réglementation claire en la matière. La loi exige simplement une distance «suffisante» et les tribunaux évaluent au cas par cas si elle a été respectée, par exemple en cas d'accident. L'interprétation de la notion de distance suffisante est donc laissée aux automobilistes. Pourtant, des spécialistes ont évalué sérieusement l'écart minimum nécessaire pour que les cyclistes – aussi les moins expérimentés – se sentent en sécurité: il doit être d'au moins 1,5 mètre dans les localités où la vitesse maximale est de 50 km/h. Cette exigence n'a rien d'utopique: elle est déjà obligatoire dans de nombreux pays européens.

5000 manœuvres de dépassement

Des études menées précédemment ont permis d'identifier plusieurs facteurs influençant l'écart de dépassement: des routes étroites et un trafic (en sens contraire) dense provoquent des frôlements trop rapprochés. Des véhicules larges réduisent le sentiment de sécurité des cyclistes. On observe aussi que la distance de dépassement a tendance à être plus grande lorsque les cyclistes ne portent pas de casque ou que ce sont des femmes.

Comme il manquait, à ce jour, des données sur la situation en Suisse, l'ATE a mené une étude en collaboration avec la haute école de Suisse orientale. Grâce à des capteurs à ultrasons, nous avons mesuré l'écart de dépassement entre les voitures et les vélos sur les principaux axes cyclistes de Berne, Zurich, Genève, Köniz, Burgdorf, Sion et Olten. Plus de 5000 automobilistes ont participé (sans le savoir) à l'étude.

Problème national

Le résultat est pour le moins préoccupant, voire alarmant: 21 % des automobilistes seu-

lement ont respecté la valeur indicative d'au moins 1,5 mètre. Un tiers a même dépassé des vélos à moins d'un mètre d'écart. Selon les spécialistes, ce n'est pas seulement désagréable, c'est aussi dangereux, que les cyclistes soient aguerries ou non. En moyenne, l'écart n'était que de 1,2 mètre. Le problème du dépassement dangereux ne concerne donc pas qu'un petit nombre d'automobilistes, mais semble plutôt être la norme. On observe d'ailleurs très peu de différences d'une ville à l'autre.

La situation est-elle moins critique lorsque les personnes dépassées sont vulnérables? Nous avons fait le test avec une remorque pour enfant. Heureusement qu'elle n'était pas occupée, car l'écart est resté pratiquement le même que lors des mesures effectuées sans remorque.

Le dilemme des voies de circulation

Est-ce que les cyclistes ont la possibilité d'influencer l'écart de dépassement? Le fait de rouler plus à gauche ou plus à droite joue-t-il un rôle? Nous avons aussi fait des tests, et la

réponse est: théoriquement oui, mais concrètement non. Lorsque les cyclistes roulent tout à droite, près du bord de la chaussée, les automobilistes dépassent effectivement en laissant bien plus d'espace. Cependant, les cyclistes sont alors confrontés à d'autres risques: portes ouvertes de voitures stationnées, bouches d'égout, tessons de verre ou autres obstacles sur la chaussée, etc.

Que faire, alors, pour éviter les frôlements? La vitesse est un point à considérer: sur les tronçons où elle est limitée à 30 km/h, les cyclistes sont dépassés à la même distance que sur les routes à 50 km/h. Un frôlement est nettement moins dangereux lorsque la vitesse est faible.

L'infrastructure entre aussi en ligne de compte. L'étude a montré que des bandes cyclables légèrement plus larges amélioreraient l'écart de dépassement, la ligne jaune servant de point de repère aux automobilistes. Lorsque les voies cyclables étaient parallèles à la voie de circulation des voitures, mais séparées par des éléments solides, l'écart s'est encore accru. Il est important que ces mesures soient mises en œuvre, en particulier

sur les routes principales. C'est en effet sur celles-ci qu'ont lieu la plupart des dépassements. Les mesures en faveur des cyclistes sur les routes secondaires sont certes souhaitables, mais elles ont peu d'influence sur la sécurité lors des dépassements.

En matière d'infrastructure, une mise en œuvre à large échelle n'est toutefois pas possible, particulièrement en ville, où la place est limitée. Il y aura toujours des situations dans lesquelles les cyclistes devront compter sur la bienveillance des automobilistes: lors de la fin abrupte d'une voie cyclable avant un giratoire, par exemple, ou lors du rétrécissement des voies de circulation en présence d'îlots. C'est pourquoi une distance de dépassement minimale doit être inscrite dans la loi en guise de valeur indicative pour les automobilistes et pour protéger les cyclistes. Nous y travaillerons dans une prochaine étape.

Plus de place, moins de stress

Les mesures visant à améliorer la sécurité lors des dépassements dépendent largement d'une question de fond: qui a droit à combien de place sur la route? Allons-nous

continuer, comme jusqu'à présent, à accorder la priorité à la voiture dans l'utilisation des routes et, ce faisant, à reléguer les vélos en marge? Les cyclistes sont principalement perçus comme un obstacle qu'il faut dépasser le plus vite possible et dont l'espace s'arrête, au maximum, au niveau du marquage jaune de la bande cyclable. Si, en revanche, nous voulons que le vélo ne soit pas synonyme de stress et de dangers, mais de solution attractive pour se déplacer, nous devons lui accorder nettement plus de place en tant que moyen de transport à part entière. ■

Edward Weber est chef de projet «mobilité d'avenir» à l'ATE Suisse. La distance minimale de dépassement lors des mesures auxquelles il a participé dans le cadre de l'étude a été de 0 cm. Son guidon a été redressé depuis, mais la situation sur la route laisse toujours à désirer.

Le rapport complet de la haute école de Suisse orientale sur cette étude ainsi que d'autres informations sur ce thème sont disponibles sur www.ate.ch/depassement-velo



ANNONCE



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

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 dédiés à l'IA. 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 10.08.2026

À la rencontre du Comité central

Association Du vélo aux trains de nuit, des autoroutes aux villes sans voitures: les membres du Comité central parlent de leurs habitudes, de leurs convictions et de leur vision de la mobilité de demain. Propos recueillis par Nelly Jaggi et Camille Marion



David Raedler (VD)
Co-président



Jelena Filipovic (BE)
Co-présidente



Thomas Ruckstuhl (TI)
Vice-président

Comment te déplaces-tu au quotidien?

Raphael Fuhrer: Je combine le vélo et les transports publics, car c'est la solution la plus pratique pour moi. Je possède un abonnement général depuis plus de vingt ans, ce qui me garantit une flexibilité totale.

David Raedler: À vélo, évidemment! C'est non seulement le moyen le plus rapide à l'échelle de l'agglomération, mais aussi le plus agréable.

Evelyne Bezat-Grillet: J'habite dans un village sans voitures. Pour descendre à la gare, je prends le bus, mais nous ne bénéficions que de cinq courses par jour. Il m'arrive d'utiliser ma petite voiture pour faire des achats ou lorsque je rentre tard.

Quel est ton moyen de transport préféré pour partir en vacances?

Heinz Flück: Je voyage toujours en transports publics, mais pas forcément en train. Mon vélo couché a même déjà voyagé en ferry jusqu'en Espagne, pendant que je dormais tranquillement dans une cabine.

Jelena Filipovic: De préférence en train vers le sud. Le voyage est déjà un moment de vacances, car je trouve enfin le temps de lire mes livres.

Michael Töngi: Mon mari et moi sommes tombés sous le charme de la Roumanie, où nous allons chaque année. En train, c'est tout à fait faisable, avec un seul changement à Vienne ou à Budapest.

Cristina Bitschnau: J'aime faire de l'escalade dans les Alpes ou partir pour un long voyage à vélo.

Pour quelle cause t'es-tu engagé-e récemment?

David Raedler: Contre les extensions autoroutières et sur le dossier «Transport 45» actuellement en consultation. Nous nous mobilisons pour éviter un retour en arrière au niveau de la politique fédérale des transports!

Evelyne Bezat-Grillet: Pour le référendum cantonal valaisan contre la cantonalisation de l'aéroport de Sion, coûteux et polluant. Il a abouti avec 3813 signatures sur les 3000 requises. La population valaisanne votera donc prochainement.

Raphael Fuhrer: Pour l'introduction généralisée du 30 km/h dans le canton de Bâle-Ville. Concrètement, cela signifie une limitation à 30 km/h dans l'ensemble des zones habitées, 24 heures sur 24, accompagnée de mesures visant à accélérer les transports publics. Le projet est actuellement en discussion au Parlement.

Heinz Flück: Pour la mise en œuvre du plan directeur du réseau cyclable, dont on

voit malheureusement encore très peu de réalisations dans le canton de Soleure.

Isabelle Pasquier-Eichenberger: Pour le 30 km/h à Genève, avec la collecte de signatures contre l'obligation du 50 km/h sur les axes majeurs et la préparation pour la campagne de votation.

Brenda Tuosto: Pour la défense des lignes ferroviaires stratégiques et de la connectivité internationale. J'ai notamment défendu avec force le maintien et le développement des capacités sur la ligne du Pied du Jura et j'ai contribué à lancer un groupe parlementaire interpartis dédié au réseau ferroviaire international.

Rui Bechtold: Contre le projet de raccordement autoroutier de Saint-Gall.

Au quotidien, dans quels domaines es-tu encore des progrès à faire en matière de climat et d'environnement?

Brenda Tuosto: En tant qu'utilisatrice régulière du train, je subis de plein fouet l'allongement des temps de parcours en Suisse romande et dois me rabattre sur la voiture pour certaines situations spécifiques. C'est la preuve que sans infrastructures fiables, la bonne volonté individuelle ne suffit plus.



Evelyne Bezat-Grillet (VS)



Heinz Flück (SO)

Michael Töngi: Je suis assez aligné en général, mais pas exemplaire en matière d'habillement et de consommation de viande.

Rui Bechtold: Certainement en matière

d'alimentation. J'aimerais privilégier davantage les alternatives végétales et régionales. Et je pourrais aussi pédaler plus souvent, au lieu de prendre les transports publics par réflexe.

Jelena Filipovic: Honnêtement, surtout dans les domaines qui ne dépendent pas uniquement de moi. J'habite dans un apparte-

gements politiques et associatifs, ainsi que mon expérience en qu'administratrice d'une entreprise de transports publics.

Jelena Filipovic: Je fais le lien entre différents univers. En tant que politologue, je comprends comment les décisions politiques sont prises; en tant qu'élue, je sais comment les influencer; et en tant que responsable

Si tu pouvais mettre en œuvre immédiatement une mesure de politique des transports, même utopique, quelle serait-elle?

Cristina Bitschnau: Je rêve de villes sans voitures.

Heinz Flück: Je limiterais fortement le trafic aérien et j'interdirais les vols court-courriers, y compris les jets privés.

Evelyne Bezat-Grillet: Je supprimerais les coupes budgétaires touchant les transports publics. La Suisse romande et les cantons de montagne ont du retard dans le développement de leurs infrastructures. Il faut soutenir financièrement ces projets.

Raphael Fuhrer: Je réduirais fortement le nombre de voitures en plafonnant le parc automobile grâce à un système d'enchères pour les plaques d'immatriculation tenant compte des revenus des ménages. Le nombre maximal de véhicules serait fixé selon des critères environnementaux. Les caractéristiques des voitures (taille, motorisation, etc.) pourraient également être prises en compte.

Isabelle Pasquier-Eichenberger: Que tous les trajets de moins de 10 kilomètres soient faits à vélo. Nos villes seraient plus agréables, et cela contribuerait aussi à réduire les primes d'assurance maladie!

Rui Bechtold: Les voitures restent inutilisées 90 % du temps. J'abolirais, ou limiterais fortement, la propriété privée des voitures pour que la mobilité devienne un service comme l'eau ou l'électricité. On utiliserait un vélo, un train, un bus ou une voiture partagée selon ses besoins – non pas en fonction de ses moyens, mais parce que c'est la solution la plus adaptée.



Isabelle Pasquier-Eichenberger (GE)



Michael Töngi (LU)



Cristina Bitschnau (GR)

ment qui aurait besoin d'être rénové depuis longtemps et qui est encore chauffé aux énergies fossiles. Il faut des réponses politiques, pas seulement des choix de mode de vie individuels.

Où vois-tu l'ATE dans cinq ans?

Isabelle Pasquier-Eichenberger: Avec une ou un représentant·e au sein du Conseil fédéral, on gagnerait un temps précieux pour réussir la transition écologique.

Thomas Ruckstuhl: Comme une association engagée, portée par une base active et convaincue. Nous ne devons pas être perçus comme celles et ceux qui empêchent les projets d'aboutir, mais comme une force qui propose des alternatives positives au bénéfice de toute la population.

Brenda Tuosto: Dans cinq ans, je vois l'ATE comme l'association incontournable de la transition vers une mobilité plus durable en Suisse. Elle doit être la boussole qui guide les villes vers le «débituminage» et la végétalisation, tout en restant une force de proposition technique et politique pour que le réflexe multimodal (train, vélo et marche) devienne la norme.

Quels atouts souhaites-tu mettre à profit dans ton travail au sein du Comité central?

Michael Töngi: En tant que membre de la Commission des transports du Conseil national, je fais le lien entre le Parlement et l'ATE.

Cristina Bitschnau: Ma capacité à penser de manière globale et ma créativité.

Isabelle Pasquier-Eichenberger: Une vision large liée à ma formation, à mes enga-

gements politiques et associatifs, ainsi que mon expérience en qu'administratrice d'une entreprise de transports publics.

David Raedler: Mes connaissances juridiques se révèlent souvent utiles – tout comme mon abonnement général, qui me permet de visiter les sections partout en Suisse avec ma co-présidente!

Qu'attends-tu des membres de l'ATE?

Thomas Ruckstuhl: Qu'elles et ils restent fidèles à l'ATE et portent ses valeurs.

Brenda Tuosto: Leur vigilance citoyenne face aux projets de mobilité locaux, leur audace pour proposer des idées novatrices dans leurs sections et leur soutien lors des



Raphael Fuhrer (BS)



Brenda Tuosto (VD)



Rui Bechtold (SG)

votations cruciales qui nous attendent. C'est grâce à cette base engagée que nous pouvons faire bouger les lignes à Berne.

Michael Töngi: Qu'elles et ils recrutent des membres et fassent connaître notre travail. Nous manquons parfois de personnes pour participer aux actions et renforcer notre travail sur le terrain.

Thomas Ruckstuhl: Selon l'expression «transformer les épées en socs de charrue», je proposerais de transformer les voitures en bacs à géraniums. ■

Hausses des prix risquées

Transports publics Les tarifs des TP augmentent plus que la moyenne et une nouvelle hausse se profile à l'horizon. L'ATE s'y oppose et met en garde contre une perte de leur attractivité, en particulier face à la voiture.

Par Martin Winder

Alliance SwissPass est l'organisation de la branche des transports publics (TP); c'est elle qui définit les tarifs des TP en Suisse. Fin mars, elle a annoncé une hausse de 3,9% en moyenne lors du changement d'horaire de décembre 2026. Les augmentations de prix seront différenciées: les offres pour les enfants, les jeunes et les familles ne subiront pas de hausse, ou très peu. Le demi-tarif coûtera 5 francs de plus. À l'issue de discussions avec le surveillant des prix, Alliance Swiss Pass a rendu sa décision définitive début août et globalement maintenu les hausses de prix. Ce n'est que pour l'abonnement général (AG) que la hausse est moins importante que prévu. La hausse moyenne des prix, toutes offres confondues, s'élève à 3,6%.

Ces adaptations sont justifiées par le renchérissement général, qui touche aussi les entreprises de TP, ainsi que par les investissements nécessaires pour absorber la hausse du nombre de passagères et de passagers. Les mesures d'économies décidées par le Parlement dans le transport régional

de personnes et la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales à partir de 2027 jouent aussi un rôle dans cette décision.

Augmentation disproportionnée

L'argument du renchérissement est problématique. Une comparaison à long terme du Surveillant des prix montre que l'augmentation des tarifs des TP est supérieure à la moyenne depuis quelques années. Entre 1990 et 2024,

L'écart est encore plus net si l'on considère la période de 2010 à 2024. Avec une augmentation de 12%, les prix des TP ont connu une hausse deux fois supérieure au renchérissement général (6%). Dans cet intervalle, rouler en voiture est devenu 5% moins cher.

Encourager le recours aux TP

L'ATE a réagi à l'annonce des hausses tarifaires par une lettre ouverte à Alliance SwissPass, qui a été signée par plus de

L'ATE reconnaît le besoin élevé d'investissements. Mais l'offre, la fiabilité et les prix doivent former un tout harmonieux.

ils ont doublé alors que l'indice des prix à la consommation a progressé de 40% durant la même période. Les coûts du trafic individuel motorisé (véhicule, carburant, assurances, impôts, etc.) n'ont augmenté que de 24% durant ces années. D'un point de vue relatif, conduire est donc même devenu moins cher.

6600 personnes en quelques jours. Nous y critiquons les augmentations et demandons plutôt des réductions ciblées. Les signaux tarifaires doivent encourager et non pas freiner l'utilisation des TP. Des baisses de prix seraient indiquées chez les enfants et les jeunes, car ceux qui commencent tôt à emprunter les transports en commun leur restent généralement fidèles toute leur vie. Le demi-tarif ne devrait pas non plus coûter plus cher.

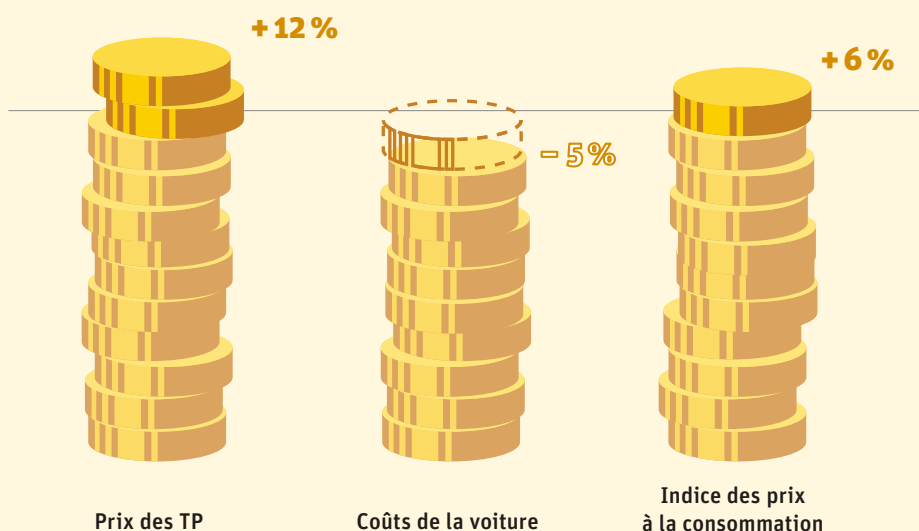
Il est aussi important que les voyageuses et voyageurs de 2^e classe ne soient pas mis excessivement à contribution. Ils participent probablement déjà davantage au financement du système que la clientèle de 1^e classe. Il faut par ailleurs s'attendre à ce que les usagères et usagers de la 2^e classe réagissent davantage aux adaptations tarifaires et préfèrent alors la voiture.

L'ATE reconnaît le besoin élevé d'investissements, mais l'offre, la fiabilité et les prix doivent former un tout harmonieux. Si l'écart entre les prix des TP et ceux du trafic motorisé individuel continue de se creuser, il sera difficile de convaincre davantage de personnes de prendre les transports en commun. ■

Martin Winder est responsable du domaine Politique des transports et campagnes à l'ATE. Il se rend au travail en train et à vélo.

Évolution entre 2010 et 2024

Pour permettre la transition écologique dans le domaine des transports, l'écart tarifaire entre les transports publics et la voiture ne doit en aucun cas se creuser davantage.



Une voiture électrique, sinon rien



Les objectifs climatiques en matière de transports sont limpides: les émissions doivent baisser de 57% d'ici 2040 et être réduites à zéro d'ici 2050. Personne ne conteste plus le fait que l'électrification est la solution la plus rapide pour décarboner le parc de véhicules sans trop mettre à mal l'environnement et le climat.

Par Gregory Germann

En matière de voitures électriques, certaines craintes injustifiées sont tenaces. L'autonomie en est une: alors que les premiers modèles électriques étaient effectivement peu fiables en la matière, on trouve désormais sur le marché des centaines de modèles permettant de parcourir plus de 300 kilomètres. Pour une utilisation quotidienne, ce n'est plus un problème.

Le prix des véhicules électriques a aussi nettement baissé: outre le fait qu'ils coûtent moins cher à l'utilisation depuis des années déjà, leur prix d'achat est désormais tout à fait concurrentiel. Grâce au nouveau «droit à la prise», il sera à l'avenir plus facile, pour les locataires, d'installer une borne de recharge à leur domicile. Opter pour un modèle électrique, dans un pays de locataires comme la Suisse, sera alors encore plus intéressant.

L'infrastructure de recharge publique se développe également. Ces trois dernières années, le nombre de bornes publiques a été multiplié par deux en Suisse. Aujourd'hui, il est déjà possible de rouler en voiture électrique sans posséder sa propre borne. Et plus la recharge en cours de route est simple, moins il faut de grandes batteries.

Des inquiétudes légitimes

Les véhicules électriques ont toutefois aussi un impact négatif sur l'environnement et le climat. Comparés aux modèles à essence, ils provoquent une plus grande abrasion des



La recharge des voitures électriques devient de plus en plus facile: le nombre de bornes accessibles au public a doublé au cours des trois dernières années.

moteur silencieux, ils sont nettement moins bruyants à vitesse modérée.

La production des batteries, très gourmande en énergie, a un fort impact sur l'environnement. Les batteries contiennent en outre des matières premières dont l'exploitation nuit considérablement à la nature ou s'accompagne même de graves violations des

l'impact environnemental des voitures électriques continuera de diminuer. L'ATE s'engage donc pour mettre un frein à la tendance aux voitures toujours plus volumineuses et pour redonner de l'importance aux modèles compacts.

Les grands conflits de ces dernières années ont montré que l'électrification des transports nous libérerait de la dépendance dangereuse vis-à-vis de régions du monde instables, parfois dirigées par des régimes autoritaires, qui livrent du pétrole à la Suisse. ■

Outre le fait que les véhicules électriques coûtent moins cher à l'utilisation, leur prix d'achat est tout à fait concurrentiel.

pneus en raison de leur poids plus élevé, de leur moteur plus puissant et de leur accélération plus rapide. En Suisse, il s'agit de la principale source de microplastiques dans l'environnement. En revanche, grâce à leur

droits humains. La recherche a permis des avancées prometteuses quant à l'utilisation de matières premières moins problématiques ou à la réutilisation et au recyclage des batteries usagées. Si ces technologies s'imposent,

Rendez-vous en page 9 pour en savoir plus sur les avantages des véhicules électriques pour la transition énergétique.

Gregory Germann est chef du projet eco-auto à l'ATE Suisse.

Les oubliées de la politique des transports



Qu'est-ce qu'une politique des transports féministe? À l'invitation de la JeuneATE, Jelena Filipovic, co-présidente de l'ATE, Magdalena Erni de l'association actif-trafiC et Marionna Schlatter, de Mobilité piétonne Suisse, ont débattu des inégalités qui persistent dans la planification des infrastructures.

Par Peter Weihrauch



Sadaf Sedighzadeh, à gauche, a animé la discussion entre Jelena Filipovic, Marionna Schlatter et Magdalena Erni.

Comment concevoir une infrastructure des transports équitable, respectant les besoins de chacune et chacun? Voilà l'une des questions posées lors de la table ronde organisée par la JeuneATE au Volkshaus de Zurich. Une politique des transports féministe est intersectionnelle et inclusive; elle prend en compte tous les genres et âges, ainsi que leurs besoins variés. Cette table ronde animée par la journaliste Sadaf Sedighzadeh a réuni Jelena Filipovic, co-présidente de l'ATE, Magdalena Erni de l'association actif-trafiC et Marionna Schlatter, de Mobilité piétonne Suisse.

Des trajets et des besoins différents

Notre infrastructure de transports a été construite pour une population masculine exerçant une activité lucrative. Certes, les

choses ont un peu changé, mais le système reste axé sur leur mobilité. Ainsi, les routes mènent le plus vite possible au centre des villes, donc aux postes de travail. En matière de sécurité également, les besoins des hommes ont longtemps primé. Ce qui n'est

pas sans conséquences: les accidents de la route sont plus souvent mortels pour les femmes et des rues mal éclairées augmentent le risque d'agressions dans l'espace public.

Statistiquement, le comportement en termes de mobilité des femmes* diffère fortement de celui des hommes. Elles parcourent environ dix kilomètres de moins par jour et

ont plus rarement le permis, mais possèdent plus souvent un abonnement de transports publics et se déplacent davantage à pied. En outre, au lieu de se rendre d'un point A à un point B, puis le contraire, elles effectuent des «chaînes de déplacement»; d'un point A, elles se rendent à un point D, en passant par un point B et un point C, puis retournent au point A. Or, hors des axes pendulaires classiques en ville, les transports publics ne répondent guère à ces besoins.

Qui parle, et qui décide

La table ronde s'est également montrée critique quant à la façon dont on parle de politique des transports. Encore plus qu'ailleurs, le «mainsplaining» fait rage – les hommes livrent des explications sans qu'on leur ait demandé leur avis, sur des sujets qu'ils ne maîtrisent pas forcément. Les déplacements à pied et à vélo restent le parent pauvre de la politique des transports: le trafic individuel motorisé permet de se rendre au travail et la discussion implique surtout des hommes, car c'est là où se trouve le capital.

Notre infrastructure de transports a été construite pour une population masculine exerçant une activité lucrative.

Les déplacements à pied et à vélo ne sont, hélas, thématiques que s'il reste du temps et de l'argent. Mais tout n'est pas perdu. De nombreuses communes et bureaux de planification urbains font appel à des femmes* pour réfléchir aux besoins de mobilité et de sécurité. Nous allons cependant devoir patienter avant de bénéficier d'une infrastructure des transports pensée pour toutes et tous. ■

*Ce texte évoque un modèle binaire des genres, car de nombreuses études sont conçues autour de ce principe. Nous espérons que la recherche sur les transports tiendra à l'avenir compte d'un modèle des genres plus diversifié.

Peter Weihrauch est président de la JeuneATE.

SALUT!



C'était un été vraiment caniculaire, n'est-ce pas?



Le changement climatique nous fait ses salutations...

C'était presque insupportable, surtout dans les endroits où il y a beaucoup de béton.

48°C
Température du sol

32°C
Température de l'air

29°C
Température de l'air

Le savais-tu?

Les arbres fournissent de l'ombre.

Les plantes rafraîchissent l'air en évaporant de l'eau.

25°C
Température du sol

Nous devons repenser notre environnement, tu ne trouves pas?

CONCOURS

Quelle ombre correspond aux affaires de Lou?



Trouve les sept différences

Par exemple comme ça!



Colorie ta rue



Nous tirons au sort six boîtes de craies ATE. Envoie-moi la réponse via notre site web: www.ate.ch/atejunior. La date limite de participation est le 27.09.2026.



En Suisse, la plupart des enfants se rendent à l'école à pied, à vélo ou à trottinette. C'est réjouissant! Pour en savoir plus, nous avons rendu visite à une classe pendant les semaines d'action «walk to school», étudié de plus près le concept de «rue scolaire» et discuté avec une spécialiste des sciences du sport du besoin naturel de bouger chez les enfants. L'illustratrice Samira Oschounig s'est inspirée du regard que portent les enfants sur le chemin de l'école pour illustrer ce dossier.

Sur le chemin de l'école



COMMENTAIRE

La société, responsable de la sécurité sur le chemin de l'école



Stéphanie Penher, directrice de l'ATE.

Quand nous demandons à notre fils ce qu'il associe au chemin de l'école, il répond spontanément «les copains» et «en retard». J'avoue qu'il m'arrive de m'énerver lorsqu'une fois de plus, fiston n'est pas à l'heure en classe ou qu'il traîne en rentrant. Mais cela montre aussi le rôle du chemin de l'école pour les contacts sociaux et les découvertes en tous genres. Quelques centaines de mètres peuvent ainsi prendre un certain temps.

L'ATE s'engage pour que tous les enfants puissent profiter de cet espace de liberté et se rendre à l'école en toute sécurité et de manière autonome – à pied, à vélo ou à trottinette. Mais nous savons aussi que les enfants sont particulièrement vulnérables dans la circulation routière. Nous souhaitons des espaces publics

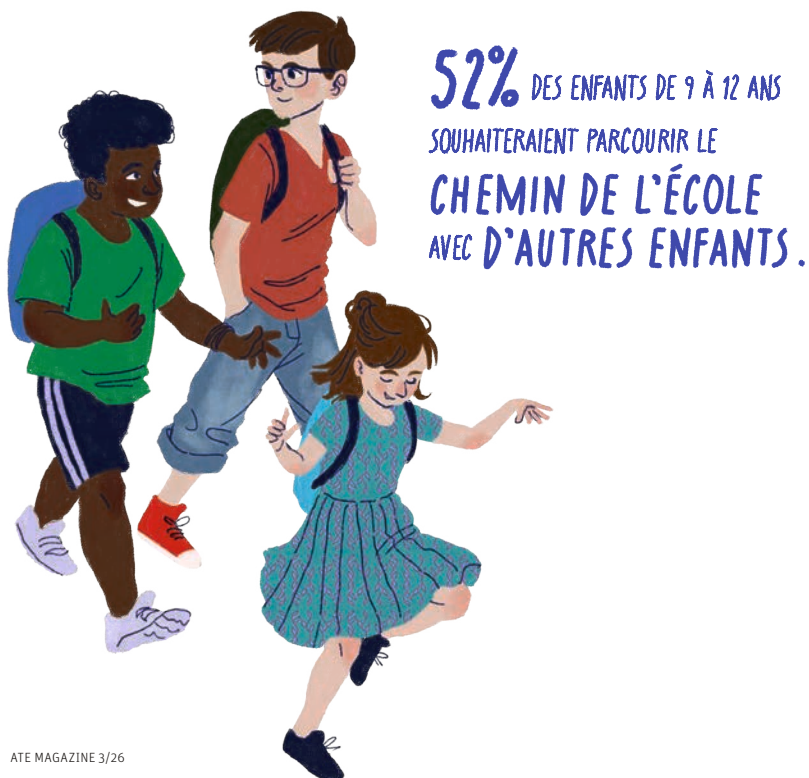
accueillants où les enfants ainsi que l'ensemble des usagers et usagers de la route sont en sécurité. Davantage de zones de rencontre et de limita-

tion à 30 km/h, mais aussi assez d'espace pour les cyclistes ainsi que les piétons et les piétons sont donc nécessaires. Tout le monde en profite.

Nos campagnes dédiées au chemin de l'école sont ciblées sur les besoins des enfants. Il ne s'agit pas de les faire ressembler à des sapins de Noël munis de gilets réfléchissants, qui attendent patiemment qu'une voiture veuille bien les laisser passer. Il incombe à l'ensemble de la société de garantir que les enfants puissent utiliser l'espace public en toute sécurité. Avec nos campagnes, nous nous engageons pour des solutions de qualité applicables à court, moyen et long terme, aux côtés du corps enseignant, des parents, des communes et de la police. Comme leur nom l'indique, les semaines d'action de l'ATE «walk to school» et la Journée internationale à pied à l'école donnent envie aux enfants de marcher sur le trajet scolaire. Le Pedibus, un bus scolaire en basket, et le Velobus, son équivalent à deux roues, soutiennent les enfants qui ne peuvent pas (encore) aller à l'école sans accompagnement. Enfin, un plan de mobilité scolaire évalue les zones dangereuses sur le chemin de l'école et aide les communes à y remédier.

Utilisées séparément ou combinées, ces campagnes contribuent à rendre les itinéraires scolaires plus sûrs et à réduire le nombre d'enfants amenés en voiture à l'école. Les enfants qui ne se rendent jamais à l'école sans voiture n'apprennent pas à se comporter correctement dans le trafic. Moins il y a de «parents-taxis», moins il y a de circulation aux abords des établissements scolaires. Cela renforce la sécurité des enfants et améliore la qualité de vie des riveraines et riverains.

Se rendre à l'école à pied ou à vélo est bon pour la santé. Les enfants qui bougent sur le chemin de l'école sont plus sereins, plus concentrés et plus performants en classe. De plus, ils découvrent la nature et leur environnement, tout en nouant des liens sociaux. Il se peut que je continue à m'énerver lorsque mon fils s'attarde sur le chemin de l'école, mais je sais aussi que cela lui permet de passer du temps avec ses amis, de bouger et d'acquérir peu à peu de l'autonomie. Le chemin de l'école ne se limite pas au trajet entre domicile et lieu d'apprentissage: c'est un espace important pour les enfants. Pour que cela soit possible, il faut que ce chemin soit sûr. Une responsabilité qui incombe à l'ensemble de la société. ■



Chiffres, craintes et souhaits

En Suisse, la plupart des enfants vont à l'école à pied et la moitié d'entre eux sont accompagnés par un-e adulte. À choisir, ils préféreraient se déplacer à vélo ou à trottinette. C'est ce que montrent deux nouvelles études sur les trajets scolaires commandées par l'ATE. Par Nelly Jaggi



À LA CAMPAGNE, UN ENFANT
SUR QUATRE EST CONDUIT
À L'ÉCOLE EN VOITURE.

D'une part, sur mandat de l'ATE, YouGov a interrogé 800 parents d'enfants de quatre à sept ans au sujet des trajets scolaires. D'autre part, un groupe d'expert-es a évalué des milliers de questionnaires remplis par des parents et des enfants (de huit ans en moyenne) dans le canton de Genève. Cette étude, financée par la Fondation MODUS s'appuie sur les données récoltées dans le cadre des Plans de mobilité scolaire de l'ATE.

L'enquête réalisée par YouGov fournit des données importantes sur les trajets scolaires: 70% d'entre eux font moins d'un kilomètre et 11% plus de deux kilomètres. 70% des enfants se rendent à pied à l'école, 4% à vélo et 3% à trottinette. 2% des enfants sont amenés à l'école à vélo. 10% empruntent les TP ou le bus scolaire. Et 9% sont conduits à l'école en voiture.

On relève des différences entre les régions linguistiques et les zones citadines et rurales. En Suisse romande et au Tessin, les trajets scolaires sont en moyenne plus longs qu'en Suisse alémanique, y

compris à la campagne, et ils sont plus souvent considérés comme dangereux.

Les perceptions diffèrent

La force des questionnaires pour les Plans de mobilité scolaire de l'ATE réside dans le fait qu'à la fois des parents et des enfants y ont répondu. Il est frappant de constater que les différences de perception. De plus, la réalité ne correspond pas toujours aux souhaits: ainsi, un grand nombre d'enfants voudraient aller à l'école à vélo ou à trottinette. Vous découvrirez davantage d'informations sur les envies des enfants dans les illustrations qui accompagnent ce dossier.

Données importantes sur les «parents-taxis»

Nos enquêtes livrent aussi des informations importantes sur les «parents-taxis». D'après l'étude de YouGov, entre quatre et sept ans, un enfant sur quatre est régulièrement conduit à l'école en voiture. Le phénomène est bien plus rare en Suisse alémanique. Et l'on emmène plus d'enfants tous les jours à l'école en voiture en

ville (14%) qu'à la campagne (5%). Entre 40 et 50% de ces trajets pourraient être effectués à pied.

L'analyse des questionnaires genevois montre que nombre de parents conduisent leurs enfants à l'école en voiture pour des raisons pratiques: ils associent ce trajet à celui qu'ils doivent effectuer pour aller travailler. L'ampleur du phénomène des parents-taxis débouche sur un dilemme social: il génère davantage de trafic autour des écoles et rend les trajets scolaires encore plus dangereux.

Les enfants qui vont à l'école à pied sont de plus en plus souvent accompagnés. En moyenne, seul un enfant sur deux se rend au jardin d'enfants ou à l'école seul ou avec des enfants du même âge; ils sont encore plus rares à le faire en Suisse romande et ne représentent que 9% au Tessin.

Les parents veulent plus de sécurité

Dans l'enquête de YouGov, les parents pouvaient exprimer leurs souhaits vis-à-vis des communes. Leurs réponses sont parlantes: de meilleures infrastructures avec des chemins piétonniers continus et des passages piétons sûrs, des limitations de vitesse plus strictes, davantage de contrôles policiers, des contrôles radars et des mesures de modération du trafic. Enfin, les parents sont favorables aux solutions efficaces telles que les patrouilles scolaires, les Pedibus, les bus scolaires ou les liaisons en transports publics. ■

Le 30 km/h et le chemin de l'école

D'après l'enquête de YouGov, six enfants sur sept doivent traverser au moins une route où l'on roule à 50 km/h ou davantage pour se rendre au jardin d'enfants ou à l'école. Les trajets scolaires autour de ces routes sont considérés comme très dangereux par sept fois plus de parents que dans les zones où le trafic est modéré. Ainsi, on voit bien que même pour améliorer la sécurité des trajets scolaires, la limitation du trafic à 30 km/h constitue une mesure simple et extrêmement efficace.

Chemin de l'école: le grand glossaire de l'ATE

Les campagnes de l'ATE sur la mobilité scolaire se complètent et poursuivent un objectif commun: permettre à tous les enfants de se rendre à l'école en toute sécurité et de manière autonome, que ce soit à pied, à vélo ou à trottinette. Voici un glossaire avec les termes les plus importants.

Campagnes

«Walk to school»

Les semaines d'action de l'ATE «walk to school» motivent les enfants à se rendre à pied à l'école. Ce faisant, ils apprennent les règles à adopter dans la circulation et gagnent en indépendance. Les enfants collectionnent des points et gagnent des prix. Les parents sont encouragés à ne pas utiliser leur véhicule pour les trajets scolaires.

Pedibus

Un groupe d'enfants se rend à l'école à pied en toute sécurité et accompagné d'un-e adulte. Les parents organisent le Pedibus et accompagnent les enfants à tour de rôle. Avec le Pedibus, les enfants intègrent pas à pas les bons réflexes de sécurité dans la circulation. Le Pedibus s'adresse aux jeunes enfants ou se met en place lorsque le chemin de l'école n'est pas suffisamment sécurisé. Le Pedibus soutient les enfants dans l'acquisition de leur autonomie et soulage les parents.

Velobus

Le Velobus est l'équivalent du Pedibus, mais sur deux roues: un groupe d'enfants se rend à l'école à vélo en toute sécurité, accompagné d'un-e ou plusieurs adulte(s). Le Velobus est indiqué pour des trajets scolaires plus longs.

Journée internationale à pied à l'école

Événement festif, la Journée internationale à pied à l'école donne envie aux enfants d'aller à pied à l'école, en leur faisant découvrir les nombreux bénéfices acquis sur ce trajet.

Plans de mobilité scolaire de l'ATE

Les Plans de mobilité scolaire de l'ATE aident les communes à analyser les trajets scolaires et à les rendre plus sûrs. Cette approche participative en cinq étapes tient compte du point de vue des enfants. Grâce à des trajets plus sûrs, un Plan de mobilité scolaire de l'ATE permet de changer les habitudes à long terme.



Retrouvez des informations détaillées au sujet de nos campagnes de mobilité scolaire sur www.chemindelecole.ch



Objectifs

Sécurité routière

Sur le chemin de l'école, les enfants apprennent comment se comporter dans différentes situations de trafic – d'abord avec les parents ou avec un Pedibus, puis seul ou entre ami·es.

Santé

Se rendre à l'école à pied ou à vélo est bon pour la santé. Les enfants qui bougent sur le chemin de l'école sont plus sereins, plus concentrés et plus performants en classe.

Expérience

Le chemin de l'école est un espace d'expérience précieux pour les enfants. Sur le trajet, les écolières et écoliers nouent des amitiés et gèrent leurs disputes, découvrent la nature et gagnent en autonomie.

Environnement

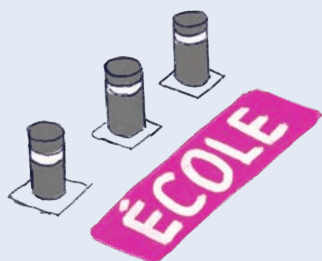
Se rendre à l'école à pied est bon pour l'environnement. Moins il y a d'enfants conduits à l'école en voiture, moins il y a de circulation aux abords des établissements scolaires.



D'autres termes

«Parents-taxis»

Les parents qui emmènent leurs enfants à l'école en voiture (autrement dit les «parents-taxis») augmentent le trafic et les manœuvres devant les écoles, ce qui met en danger les enfants qui viennent à pied. De plus, les «parents-taxis» privent ainsi leurs enfants des bénéfices acquis en marchant sur le chemin de l'école.



Rues scolaires

Dans le cadre d'une «rue scolaire», certaines rues situées autour d'un établissement scolaire sont fermées à la circulation automobile pendant un horaire défini. La rue devient ainsi un lieu de rencontre et le nombre de «parents-taxis» diminue. La mise en œuvre concrète d'une rue scolaire peut être adaptée à la situation locale.

Interactions

Les campagnes de l'ATE sur la mobilité scolaire sont complémentaires. Mises en place séparément ou combinées, elles renforcent la sécurité sur le chemin de l'école et permettent à davantage d'enfants de s'y rendre en toute autonomie.

Qualité de vie

Les enfants sont particulièrement vulnérables dans la circulation, et nous partageons toutes et tous la responsabilité de les protéger. Voilà pourquoi nous demandons davantage de zones 30 et de zones de rencontres ainsi que des espaces suffisants pour les déplacements à pied et à vélo. Des rues sûres créent un cadre propice aux expériences ainsi qu'aux rencontres et elles encouragent la marche ou le vélo. Cela bénéficie à l'ensemble de la population.

Responsabilité

La sécurité sur le chemin de l'école est une mission qui nous concerne toutes et tous. Les responsables politiques et les autorités doivent assumer leurs responsabilités. Les communes doivent veiller à la sécurité des trajets scolaires. Les enseignant·es peuvent accorder une place importante au chemin de l'école dans leurs cours et les parents peuvent aider leurs enfants à se rendre à l'école de manière autonome. L'ATE s'engage en faveur de la sécurité sur le chemin de l'école avec des campagnes efficaces, destinées à différents groupes cibles, et avec un travail de lobbying ciblé.



Comme des grand·es

Jeux, secrets partagés, mais aussi disputes et réconciliation: pendant les semaines d'action «walk to school», les enfants de la commune d'Oftringen se sont rendus à l'école à pied, ce qui leur a permis de vivre de précieuses expériences.

Par Viviane Barben

En ce début de matinée, des personnages souriants accueillent les élèves de l'école primaire d'Oftringen (AG). Sur la bannière ornant les murs de l'école illuminés par le soleil matinal, ces sympathiques mascottes rouges, jaunes et vertes se tiennent sur des lignes ondulantes, accompagnées du slogan «Autonome. En toute sécurité. En bonne santé.»

La journée ne fait que commencer, mais les enfants débordent déjà d'énergie. Le carrousel est pris d'assaut et ce sera à qui court le plus vite d'une extrémité de la cour à l'autre. Une fois que les cloches ont retenti et que le calme est revenu pour quelques heures, Karin Scheppeler nous accueille. Avec Manuela

Reck, elle est chargée de l'une des neuf classes de l'école primaire. L'établissement participe pour la deuxième fois aux semaines d'action «walk to school».



«Mon fils apprécie beaucoup de se rendre à l'école à pied avec ses amis.»

Sarah S., mère de Liam

L'ATE a lancé cette campagne en 2011. Sous forme de concours, elle motive les enfants à se rendre à l'école enfantine ou primaire en marchant et de la manière la plus autonome possible. Chaque fois qu'elles et ils vont à l'école à pied, à vélo ou à trottinette, les écolières et écoliers reçoivent un autocollant à coller sur une feuille prévue à cet effet. Après deux semaines, toutes les écoles participent à un tirage au sort avec de super prix à la clé. En 2025, 16 255 enfants répartis dans 796 classes de 22 cantons ont participé. Un record!

Comment tout a commencé

Que pensent les deux enseignantes de cette action? Et pourquoi ont-elles inscrit leur classe? Karin Scheppeler commence par raconter une histoire qui fait froid dans le dos. Il y a quelques années, un enfant s'est fait renverser par un «parent-taxi». Elle ajoute qu'un très grand

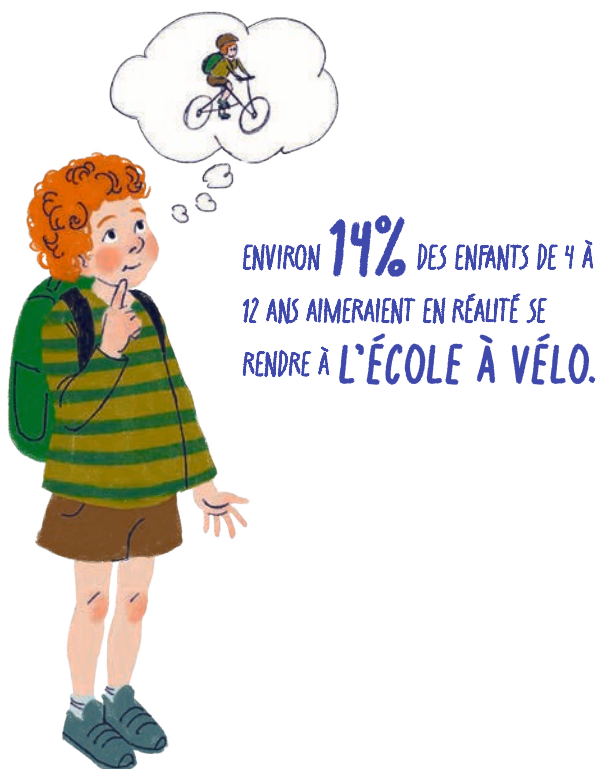
nombre de parents prennent le volant pour amener leurs enfants à l'école. Elle et Manuela Reck connaissaient déjà «walk to school» et, en raison de la présence de nombreuses voitures devant l'école, ont proposé à leurs collègues de participer. Toutes deux se réjouissent que ces deux semaines aident à sensibiliser les parents. La plupart veulent bien sûr protéger leurs enfants des risques bien réels de la route et du trafic, mais ne comprennent pas qu'en venant en voiture, ils mettent justement en danger les autres enfants aux abords de l'école.

Or, les enfants ont tout à fait conscience que le chemin de l'école leur permet de faire de précieuses expériences. Haylie,

huit ans, raconte par exemple: «Une fois, en allant à l'école, je me suis réconciliée avec un copain.» Elle parle aussi de tous les «trésors» qu'elle a trouvés, puis présentés à ses camarades. Liam, pour sa part, estime que «Le chemin de l'école est sûr. Il y a beaucoup de passages piétons où je peux traverser la route sans problème.»

Désormais toute l'année

Lorsque l'établissement scolaire a décidé de participer à «walk to school» en 2025,



Manuela Reck (à g.) et Karin Scheppeler participent pour la deuxième fois à «walk to school».





© Fabian Lüthi / setrum.ch

Les enfants nouent de véritables liens amicaux sur le chemin de l'école.

l'ATE ne proposait cette offre que durant le trimestre d'automne. Nos deux enseignantes trouvaient ce calendrier peu pratique, car c'est généralement une période chargée: les enfants font connaissance avec leurs camarades, se familiarisent avec un nouveau quotidien, et les plus jeunes découvrent à peine leur trajet. D'entente avec Mirjam Kopp, responsable du projet à l'ATE, elles ont alors décidé d'organiser ces semaines au printemps. De plus, à Oftringen, l'action dure quatre semaines et est accompagnée d'un tirage au sort indépendant de l'ATE, lors duquel les enfants peuvent gagner des jeux axés sur le mouvement.

C'est ce retour, ainsi que d'autres de la part des écoles participantes, qui ont poussé l'équipe de projet «walk to school» à repenser la campagne. Désormais, les établissements scolaires peuvent choisir le moment qui leur convient, tout au long de l'année scolaire. La seule condition est que les deux semaines se suivent. Les cinq classes qui collectent le plus de points en automne gagnent des chèques Reka pour leur prochaine course d'école. Au printemps, c'est un prix surprise qui est mis en jeu.

Les deux enseignantes insistent que la charge de travail liée à leur participation à «walk to school» est tout à fait raisonnable. Manuela Reck apprécie la simplicité du contact avec l'équipe de projet. L'ATE met à disposition des livrets et des pendentifs lumineux, ou encore des courriers prêts à l'envoi destinés aux parents. La page internet dédiée propose

des idées d'activités et de leçons sur le thème du chemin de l'école, dans le respect du programme scolaire officiel.

Dans toute la Suisse

L'action «walk to school» connaît un franc succès en Suisse alémanique, d'où provenaient 96% des classes participantes l'année dernière. La campagne gagne cependant en popularité dans le reste de la Suisse; elle a eu lieu pour la première fois au Tessin en 2025. C'est la

une case sur une feuille représentant leur trajet. Une fois toutes les cases cochées, ils affichaient leur feuille dans la cage d'escalier.

De véritables moments de bonheur

Pour Karin Scheppler, les débuts de journée se passent toujours très bien durant les semaines d'action. «Les enfants adorent venir chercher leurs autocollants et les collecter les uns après les autres. Ils sont toujours très fiers», raconte-t-elle.



«J'ai appris qu'aller à l'école à pied, c'est mieux qu'en voiture. En voiture, on est juste assis, alors qu'en marchant, on s'amuse.»

Ellie, Balerna (TI), 9 ans

classe 4A de Balerna qui est montée sur la première marche du podium tessinois. L'école avait participé à la campagne dans le cadre de son thème annuel, le mouvement. L'enseignante Arianna Bernasconi se montre ravie: «Les élèves de ma classe ont relevé le défi et participé au concours avec beaucoup d'enthousiasme.»

L'expérience a d'ailleurs tellement plu à l'établissement scolaire que le corps enseignant a organisé sa propre version au mois de février dernier. À chaque fois qu'ils se rendaient à l'école et rentraient chez eux à pied, les enfants cochaient

Elle les pousse à faire preuve d'honnêteté: sont-ils vraiment venus à l'école à pied? De plus, les autocollants sont une belle récompense pour celles et ceux qui se rendent à l'école à pied tout au long de l'année, quelle que soit la météo. Les deux enseignantes n'ont pas pu s'empêcher de rire lorsqu'une après-midi, certains de leurs élèves ont refusé de monter dans la voiture de leurs parents. ■

Viviane Barben est collaboratrice Communication à l'ATE Suisse. Lorsqu'elle était écolière, elle voyait dans les flaques sur le chemin de l'école des portes vers des mondes parallèles.

Les voitures, plus libres que les enfants

L'espace public donne la priorité aux voitures. Quant aux enfants, leur liberté de mouvement ne cesse de diminuer, avec des impacts négatifs sur leur bien-être, leur santé et leur développement. Par Mirjam Kopp

Vous rappelez-vous cette sensation de liberté que l'on ressentait, enfant, quand on se promenait sans qu'un-e adulte nous chaperonne? C'est l'un de mes plus beaux souvenirs. Nous avions parfois le droit de gravir la colline entre frères et sœurs, avec un pique-nique dans notre sac à dos. À la Rossweide, nous caressions les chevaux, nous nous amusions à notre guise, nous mangions paisiblement au grand air et nous nous sentions «comme des grand-es».

La possibilité de jouer et de se déplacer librement dans son milieu de vie – ce que l'on appelle la mobilité autonome des en-

pour stationner, on leur sacrifie encore plus d'espace public.

On le voit particulièrement bien avec les SUV en Suisse. Alors qu'on s'en servait seulement comme véhicules utilitaires dans les années 1980, les voilà devenus un phénomène de masse: en 2025, 58% des voitures neuves achetées en Suisse étaient de type tout-terrain. Leur taille est une menace constante pour les enfants.

Les résultats de notre sondage représentatif sur le trajet scolaire (voir page 21) n'ont, dès lors, rien d'étonnant: près de la moitié des parents d'enfants de quatre à

en plein air cause des problèmes de santé (voir l'entrevue en page 28 pour en savoir plus sur les habitudes des enfants en matière d'activité physique). Faute de rencontres spontanées avec des camarades du même âge, l'isolement social guette. La vie quotidienne de ces enfants se tourne vers l'intérieur ou se répartit en «îlots» planifiés (école, loisirs), parfois accessibles uniquement avec des parents-taxis.

Éloigner les dangers plutôt que les enfants

On ne peut que déplorer l'éviction croissante des enfants de l'espace public. D'autant plus que les spécialistes voient ces derniers comme des indicateurs de la qualité de vie en ville: quand les plus jeunes se sentent bien et en sécurité, toute la société en bénéficie.

Il vaut donc la peine, à plusieurs égards, de favoriser la mobilité autonome des enfants. Un changement de mentalité sociale et politique s'impose afin de leur rendre des espaces de liberté. Nous devons mieux prendre en considération leurs intérêts et (re)donner la priorité à leur bien-être plutôt qu'à de gros bolides motorisés. Par exemple avec des rues à circulation réduite, de la place supplémentaire pour les piétonnes et les cyclistes, des espaces verts ainsi que des lieux de rencontre ouverts, aménageables et transformables. Pour concrétiser tout cela, nous devons tenir compte systématiquement des besoins des enfants en matière d'urbanisme et de planification des transports. ■

Mirjam Kopp est responsable des campagnes pour le chemin de l'école à l'ATE.

Quand les plus jeunes se sentent bien et en sécurité, toute la société en bénéficie.

fants – s'est fortement réduite à l'échelle mondiale. Des études récentes montrent pourtant à quel point la liberté favorise le bien-être, la santé et l'épanouissement.

Impacts des véhicules XXL

Cette restriction de liberté tient avant tout à l'évolution du milieu de vie: avec la croissance du trafic routier, il est de plus en plus difficile d'accéder à l'espace public.

Une étude récente de l'association européenne Transport & Environment (T&E) indique qu'en Europe, les voitures grandissent et s'allongent. Autrement dit, elles deviennent toujours plus dangereuses, surtout pour les enfants. Et comme il leur faut davantage de place

sept ans considèrent le chemin de l'école comme dangereux. Ils n'aiment pas laisser leur progéniture se promener librement dans leur quartier. Voilà pourquoi aujourd'hui, dans cette tranche d'âge, 10% moins d'enfants peuvent aller seuls à l'école. On retrouve la même tendance à l'échelle mondiale.

Entre quatre murs et quelques îlots

Des études montrent que les enfants qui ne peuvent se déplacer librement jouent moins dehors, passent davantage de temps entre quatre murs. Leur développement en pâtit: une restriction de la liberté de mouvement peut nuire à l'autonomie et au sens de l'orientation. Le manque d'activité physique et de jeux

Rendre la rue aux enfants

Une solution pour améliorer la sécurité des écolières et des écoliers a fait ses preuves dans les plus grandes villes européennes: supprimer le trafic automobile aux abords des écoles, en fermant la rue devant celles-ci aux horaires d'arrivée et de sortie des enfants ou durant tout l'horaire scolaire. En Suisse aussi, le modèle de la rue scolaire se fait une place. Et partout où elle est testée, elle engendre des effets positifs.

En plus de réduire la pollution et le bruit, l'interdiction du trafic automobile devant les écoles permet de supprimer les situations potentiellement dangereuses avec les nombreux enfants qui se rendent à l'école à pied, à vélo ou à trottinette. La rue devient un lieu de rencontre et non plus une source d'inquiétudes à cause du trafic de transit et des manœuvres des parents-taxis. À Corcelles-près-Payerne (VD), Ascona (TI), Confignon (GE) ou encore Köniz (BE), c'est bien cette raison qui a poussé les autorités à mettre en place une rue scolaire. «Ce n'est pas pour chicaner les gens, mais bien pour la sécurité et le confort des enfants», explique Daniel Givel, syndic de Corcelles-près-Payerne.

Une forte acceptation

À l'école de Cointrin à Meyrin (GE), pour déterminer quelle est la meilleure solution de rue scolaire à mettre en place, les enfants ont eu la possibilité de dessiner leur rue rêvée. Sur une photo de la route qui passe devant leur bâtiment scolaire, les élèves ont ajouté des arbres et des jeux, remplissant les places de parc de nature et de couleur. Sans le savoir, les enfants ont imaginé une rue scolaire.

Cette mesure est généralement bien accueillie par les parents aussi. La section ATE de Bâle a fait le test lors d'une action organisée devant l'école primaire Margarethen. Papa d'élève, Bikram a ainsi découvert la rue scolaire: «L'idée me plaît, car elle renforce la sécurité des enfants.»

La rue scolaire séduit donc les enfants, les parents, mais aussi l'ensemble de la

population. Tel est du moins le constat que l'on tire des expériences menées à travers toute la Suisse. «Depuis sa mise en place, la rue scolaire a été très bien accueillie par la population. Les retours reçus sont majoritairement positifs et les quelques remarques critiques sont restées très limitées, ce qui confirme la bonne acceptation de cette mesure», témoigne Nicolas Roiron, responsable du pôle Aménagement et Technique à la commune de Confignon. Comme souvent lorsqu'il s'agit de limiter la circulation automobile, les communes s'attendent à être inondées de courriers de mécontentement. Ce sont pourtant surtout des remerciements qui arrivent.

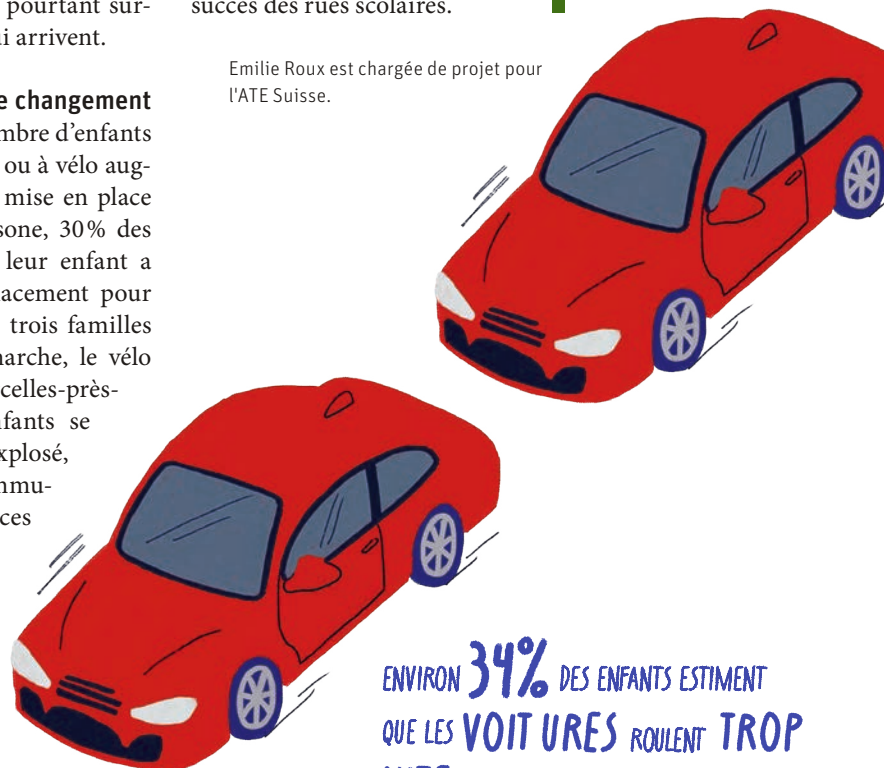
Provoquer le changement

Par effet de ricochet, le nombre d'enfants se rendant à l'école à pied ou à vélo augmente fortement après la mise en place d'une rue scolaire. À Losone, 30% des parents ont indiqué que leur enfant a changé de mode de déplacement pour se rendre à l'école. Ainsi, trois familles sur cinq choisissent la marche, le vélo ou la trottinette. À Corcelles-près-Payerne, le nombre d'enfants se rendant à l'école à vélo a explosé, obligeant les autorités communales à prévoir plus de places de stationnement pour les deux-roues. Une évolution qui répond parfaitement aux attentes des enfants: l'analyse des dizaines de milliers de questionnaires récoltés auprès de ces derniers

en dix ans de Plan de mobilité scolaire a révélé que 14% des enfants aimeraient se rendre à l'école à vélo alors qu'ils ne sont en moyenne que 4% à pédaler quotidiennement. Aux autorités de créer les conditions qui permettront à cette envie de se concrétiser – par exemple avec une rue scolaire.

Derrière quelques barrières installées aux heures d'école se cache en réalité une idée simple: devant une école, la rue n'est pas un raccourci pour les voitures, mais un espace où les enfants doivent pouvoir se déplacer, jouer et grandir en toute sécurité. C'est peut-être là le plus grand succès des rues scolaires. ■

Emilie Roux est chargée de projet pour l'ATE Suisse.



ENVIRON **34%** DES ENFANTS ESTIMENT QUE LES VOITURES ROULENT TROP VITE SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE.

«Les enfants ont besoin de bouger»

Les enfants ont besoin de bouger de multiples façons. Johanna Hänggi, scientifique du sport, explique à quoi ressemble une journée idéale et le rôle du chemin de l'école.

Propos recueillis par Nelly Jaggi

En termes de mouvement, à quoi ressemble la journée idéale d'un enfant de dix ans?

De mon point de vue, à savoir la santé publique et l'épidémiologie, ce n'est pas forcément la quantité de sport en soi qui compte, mais plutôt l'activité, à une fréquence adéquate et sous des formes variées. C'est ce qui entraîne des effets positifs à long terme sur la santé.

Quels sont les types de mouvement qui comptent?

La recherche parle d'activité physique ayant des effets positifs sur la santé.

Pendant longtemps, l'accent a été mis sur le nombre de minutes d'activité à une intensité modérée à élevée. Ensuite, on

s'est plutôt intéressé aux heures passées en position assise, qui ont des répercussions négatives sur la santé. On considère depuis lors les cycles de 24 heures dans leur ensemble, que l'on soit assis ou que l'on pratique une activité d'intensité modérée à élevée. Le sommeil en fait également partie. Ce qui compte est la répartition sur la journée. Rester assis-e des heures durant est malsain; il faudrait se lever et bouger à intervalles réguliers. Même les activités de faible intensité ont un effet positif sur la santé. Les enfants devraient pratiquer une activité physique d'intensité modérée à élevée pendant une heure par jour. Ces 60 minutes peuvent être réparties sur la journée. Les enfants devraient également entraîner leurs capacités de coordination ou leur force musculaire trois fois par semaine.

Qu'est-ce que cela signifie pour un enfant de dix ans?

Une journée idéale comprendrait de nombreuses activités quotidiennes. Par exemple se rendre à l'école à pied, à vélo ou à trottinette, jouer et bouger avec les

autres enfants sans contraintes, mais aussi dormir suffisamment. Les enfants ont naturellement besoin de bouger. Or, leurs possibilités en la matière

dépendent de leur environnement social et résidentiel. Dans nos sociétés fortement industrialisées, nous bou-

geons de moins en moins au fil du temps. Un enfant de dix ans se trouve déjà dans une phase de transition. Il est donc essentiel qu'il puisse assouvir ce besoin de bouger.

Quel est le rôle des clubs de sport?

Lors de notre étude SOPHYA (voir encadré), nous avons mesuré l'activité physique quotidienne d'enfants et d'adolescentes durant une semaine à l'aide de capteurs, et nous avons analysé leur participation à des offres de sport organisées. Nous avons observé que les enfants les plus actifs avaient plutôt tendance à rejoindre un club de sport et à y rester.

Ce n'est pas le cas des enfants qui ne bougent pas assez, qui risquent également d'abandonner plus vite le sport organisé. Le mouvement informel au quotidien joue encore un rôle essentiel chez les plus jeunes. Contrairement aux adultes, ils bougent de manière spontanée. Ils se lèvent, courent, puis s'assistent à nouveau. Ce comportement non structuré diminue avec l'âge. Le sport organisé commence alors à gagner en importance, car il permet justement de bouger.

Comment motiver un enfant à bouger, ou à bouger plus?

Notre étude SOPHYA ne s'est pas penchée sur la motivation en soi. La recherche montre cependant que des expériences positives, la joie de bouger, les compétences en la matière et la confiance en ses propres capacités peuvent motiver les enfants. Le mou-



85% DES ENFANTS SE SENTENT EN SÉCURITÉ SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE.



vement spontané et suffisamment de temps libre sont tout aussi importants. Malheureusement, le quotidien de nombreux enfants est très structuré, ce qui nuit à ces facteurs.

Des enfants qui bougent peu peuvent-ils se transformer en adolescents sportifs?

Aucun comportement n'est immuable. C'est pourquoi il faut encourager l'activité physique au-delà de l'enfance. L'ado-

Et qu'en est-il de celui-ci?

Nous avons défini la notion de «propice à l'activité physique» en nous basant sur l'avis des parents. Estiment-ils que leur environnement résidentiel est sûr? Y a-t-il des espaces de jeu? Qu'en est-il du trafic? Nous avons également pris en compte la densité de routes principales dans un rayon de 200 mètres du logement des enfants, ainsi que le nombre d'espaces verts. Ces deux facteurs, même pris séparément, jouent un rôle.

qui s'y rendaient par un autre moyen. Le chemin de l'école est un trajet quotidien, ou presque, et représente donc un élément important de l'activité physique.

Notre étude ne s'est cependant pas penchée sur le chemin de l'école en soi. Il faudrait un monitoring régulier et approfondi du chemin de l'école, tenant compte du parcours, de l'indépendance des enfants et de leur accompagnement, ainsi que de l'environnement. Cela pourrait également mettre en lumière quand et pourquoi les enfants changent leur façon de se rendre à l'école. Or, de telles études longitudinales sont complexes et donc rares.

«Le chemin de l'école est un trajet quotidien, ou presque, et représente donc un élément important de l'activité physique.»

Johanna Hänggi

lescence est une période complexe, avec de nombreux changements, notamment la fin de la scolarité et le début des études ou de l'apprentissage.

Quelle est l'influence de l'activité physique sur la santé psychique et la capacité de concentration des enfants?

Il convient de séparer ces deux aspects. La recherche indique clairement que l'activité physique a un effet protecteur sur la santé psychique. Les résultats divergent quelque peu en fonction de la situation, par exemple des symptômes dépressifs, des troubles anxieux ou l'intégration sociale. Mais d'un point de vue global, je dirais que le sport et l'activité physique en général ont des effets positifs sur la santé psychique. Cela s'applique tout autant aux capacités cognitives qu'aux résultats scolaires. Le mouvement a un effet à court terme sur les capacités cognitives.

Nous ignorons encore si cet effet se maintient pendant plusieurs années. Des études à long terme seraient nécessaires. Enfin, l'étude SOPHYA a révélé des effets positifs sur le bien-être scolaire et la résistance au stress.

Quelle est l'influence des parents?

Des parents actifs ont plutôt tendance à avoir des enfants actifs, quel que soit l'environnement.

Les enfants dont les parents ont une voiture bougent-ils moins?

Nous avons constaté une légère tendance dans ce sens. Le groupe était néanmoins trop petit pour que les données soient significatives.

Y a-t-il une différence entre les régions linguistiques au sujet du mouvement?

Oui, les enfants de Suisse alémanique sont plus actifs que les Romand-es ou Tessinois-es. Ce fossé se comble quelque peu à l'adolescence, mais les jeunes de Suisse alémanique restent plus actifs.

Quel est le rôle du chemin de l'école?

Nous avons constaté que les enfants qui se rendaient à l'école à pied, à vélo ou à trottinette étaient plus actifs que ceux

Que peuvent faire les communes et les politiques pour encourager les enfants à bouger plus au quotidien?

Notre étude a mis en évidence les faits. Notre modèle d'impact montre que l'environnement résidentiel influe sur le comportement en matière de mouvement. Un environnement favorable à l'activité physique rend les enfants plus actifs. Les enfants qui bougent beaucoup auront plutôt tendance à rejoindre un club de sport et, une fois qu'ils en sont membres, ils restent actifs. Les enfants actifs deviennent en général des adultes actifs, et les parents actifs ont plutôt des enfants actifs. Enfin, nous avons constaté que tous les enfants n'ont pas le même accès au sport organisé. Les sciences du sport devraient se pencher sur d'éventuelles mesures à prendre. ■

Le mouvement chez les enfants et les jeunes

L'étude SOPHYA est la première étude à long terme, à l'échelle suisse, sur le comportement en matière d'activité physique des enfants et des jeunes. Elle a été menée par l'Institut tropical et de santé publique suisse (Swiss TPH), sous la direction de la professeure Nicole Probst-Hensch, en collaboration avec l'Université de Lausanne et l'Università della Svizzera italiana. L'activité physique a été mesurée au moyen de capteurs et de questionnaires. À sa première édition, SOPHYA comptait 1320 enfants et jeunes de 5 à 16 ans. En 2019, les mesures ont été répétées sur 844 de ces participant-es. En 2020, un nouveau groupe d'enfants âgés de 5 à 10 ans a été recruté. Cela a permis d'étudier l'évolution de l'activité physique au fil du temps. Johanna Hänggi est scientifique du sport. Ses travaux portent en particulier sur la santé publique et l'épidémiologie du mouvement. Co-autrice de l'étude SOPHYA, elle travaille auprès de l'Office du sport de la Ville de Zurich.h.



© ATE

50% de rabais sur l'abonnement PubliBike et Velospot

Vous souhaitez aller travailler à vélo? Vous songez à combiner vélo et déplacements en transports publics? Ou vous aimeriez seulement davantage de liberté? Alors n'hésitez pas à souscrire un abonnement à PubliBike 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 et limitée à 500 abonnements.

Commander:

Sur www.publibike.ch/fr avec le nouveau code «XR6VQ8YKMH7TPCW9».

L'AG découverte pour un mois

Voyagez pendant un mois dans toute la Suisse avec l'AG découverte au prix de Fr. 355.- (Fr. 260.- pour les moins de 25 ans) en 2^e classe. Pour la 1^{re} classe, le prix est de Fr. 565.- (Fr. 400.- pour les moins de 25 ans).

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

Grâce au bon, vous profitez du prix préférentiel en achetant votre AG découverte du 14 septembre au 6 novembre 2026 dans un point de vente des transports publics.

Commander:

Le bon ainsi que les autres conditions sont disponibles sur www.ate.ch/ag



© CFF

20% de remise sur la literie écologique

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

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

Vous bénéficiez de 20% de remise sur tout l'assortiment jusqu'au 31 janvier 2027. Non cumulable avec d'autres actions.

Commander:

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



© mad

Une couverture flexible avec des assurances de base et complémentaires

Le bien-être passe par la prise de ses propres décisions – y compris en matière d'assurance. Que vous souhaitiez gérer votre santé via une application mobile ou combiner médecin de famille, pharmacie et télé médecine, la KPT vous permet de choisir, parmi six modèles d'assurance de base flexibles, celui qui vous correspond le mieux. Pour améliorer encore votre bien-être, vous pouvez opter pour l'assurance complémentaire Pulse: chaque année, elle vous rembourse jusqu'à 600 francs pour votre abonnement de fitness, 1000 francs pour votre santé mentale et 4000 francs pour des check-up. Avec Pulse, vous décidez vous-même de la façon dont vous souhaitez agir en faveur de votre santé.

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

Vous bénéficiez d'un rabais exclusif pouvant aller jusqu'à 9% sur l'assurance complémentaire ambulatoire Pulse de la KPT.

En savoir plus: www.ate.ch/kpt



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

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

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

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

Commander:

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



ANNONCE


habitatdurable
 propriétaires responsables



Adhésion
 2026 gratuite
 avec le code
ATE2026



HabitatDurable,
 l'association
 des propriétaires
 responsables

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

www.habitatdurable.ch



Fribourg

Vos vélos bien gardés au festival Les Georges

Mobilité durable et festivals de l'été font bon ménage! Mais ces événements réveillent un besoin essentiel: garantir la sécurité des vélos pendant les concerts. À l'occasion des Georges, la section fribourgeoise de l'ATE s'en est chargée pour le public.

Inspirée par l'action de la section neuchâteloise lors de Feti'neuch, l'ATE Fribourg a proposé un lieu surveillé pour les vélos à proximité directe du festival Les Georges, qui se déroulait du 13 au 18 juillet au cœur

de Fribourg. Le but était d'offrir à chacune et chacun la liberté de pédaler l'esprit léger et de savourer la musique en toute sérénité.

Le public d'un festival situé en plein centre-ville mérite bien ce service. Le projet s'est mis en



Le vélo était le meilleur moyen de rejoindre le festival Les Georges, au centre de Fribourg – aussi grâce à l'ATE Fribourg.

place avec la collaboration précieuse des organisateur·rices du festival, qui ont tout de suite accepté la proposition et soutenu l'initiative. La section a ainsi profité de la mise à disposition du site par la Ville, des barrières et de billets gratuits pour remercier celles et ceux qui ont travaillé durant le festival. Membres du comité et bénévoles ont surveillé

les vélos gratuitement tous les soirs de l'événement. La section fribourgeoise est fière d'avoir pu offrir ce service et se réjouit de recommencer l'année prochaine, avec encore plus de visibilité et encore plus de vélos!

Prisca Vythelingum

Secrétaire générale ATE, Fribourg



Valais

Quelle mobilité pour le Valais?

La section valaisanne de l'ATE rencontre chaque année des personnalités en charge de la mobilité. Ce printemps elle s'est entretenue avec deux nouvelles figures du canton: Michel Ni olet, directeur de RégionAlpes et Sylvain Dumoulin, ingénieur cantonal et chef du Service de la mobilité de l'État du Valais.

Le Valais est le troisième canton suisse par sa superficie. Partagée entre la vallée du Rhône et de nombreuses vallées latérales pénétrant profondément dans les montagnes, sa topographie influence fortement la mobilité: la voiture individuelle y est encore largement utilisée, alors que les transports publics peinent à se développer. Dans ce contexte, la nomination en 2025 de Monsieur Nicolet, puis de Monsieur Dumoulin lais-

sait présumer des changements. Le comité de l'ATE Valais souhaitait donc les rencontrer pour faire le point sur les défis régionaux en matière de mobilité et les thèmes chers à notre association, comme le 30 km/h ou la lutte contre le bruit routier.

Défis sur la ligne Monthey – St-Gingolph

RégionAlpes, née d'un partenariat entre les CFF, TMR et l'État du Valais, exploite principale-

ment le trafic ferroviaire régional entre St-Gingolph et Brigue, ainsi qu'entre Martigny et Le Châble/Orsières. Avec 11 millions de personnes transportées par an, en hausse de 4%, elle joue un rôle clé dans la mobilité valaisanne.

Au niveau du trafic voyageur, deux dossiers sont particulièrement inquiétants. Le premier est l'important chantier qui débute cette année sur la ligne ferroviaire Monthey – St-Gingolph. Les travaux prévus dureront au moins jusqu'en 2031 et nécessiteront la fermeture totale de la ligne durant plusieurs semaines par année. Le second est le déclassement, sur cette même ligne, du point de croisement à Vouvry. Cette mesure, pour-

tant indispensable à la cadence à la demi-heure, était initialement prévue pour 2035. Elle est maintenant repoussée à l'horizon 2045. L'ATE Valais s'insurge contre cette situation: toute une région, pourtant densément peuplée et déjà sous-dotée en transports publics, se trouve une fois de plus défavorisée.

30 km/h et défi ans voiture

Malgré l'adoption par le Conseil d'État de deux documents remarquables – le «Concept cantonal de la mobilité 2040», validé en 2018, et la «Stratégie cantonale Mobilité douce 2040» adoptée en janvier 2024 – le service de la mobilité (SDM) peine à mettre en œuvre toutes les mesures préconisées. Les effets du changement climatique, plus graves d'année en année, pèsent lourdement sur la sécurité des infrastructures et le budget annuel. À ces contraintes s'ajoutent les économies fédérales qui impacteront fortement le canton et, par ricochet, les communes.

Du point de vue de l'ATE, plusieurs points sont réjouissants: le SDM voit d'un bon œil la réduction de vitesse à 30 km/h en

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.

traversée de localité, qui s'accompagne d'une diminution notable du bruit. Toutefois, compte tenu de la très grande autonomie des communes en Valais, il estime nécessaire d'avoir préalablement leur adhésion avant d'entamer les démarches.

Autre point positif: la ligne Sud Léman reste une priorité pour le Canton, comme le montre le crédit 22,8 millions de francs voté par le Grand Conseil en mars 2024.

Enfin, Monsieur Dumoulin signale une offre très intéressante

soutenue par le canton jusqu'à fin 2026: le défi «31DAYS». Cette opération vise à troquer sa voiture individuelle contre des alternatives durables pendant un mois. En échange, les participant-es bénéficient gratuitement d'un AG CFF d'essai, d'un accès aux vélos

en libre-service et de crédits pour l'autopartage (Mobility). Inscriptions sur www.31days.ch/fr/wallis

Evelyne Bezat-Grillet
Chargée d'affaires, ATE Valais

Genève s'organise contre l'élargissement de l'autoroute

Dans le canton de Genève, le projet «Transports'45» du Conseil fédéral n'augure rien de bon: le développement ferroviaire piétine alors que les autoroutes gagnent du terrain.

Le canton de Genève, qui n'est toujours relié que par un fil ferroviaire au reste de la Suisse (une ligne saturée et sans redondance), est bien mal servi par le Conseil fédéral. En plus de voir le début de la nouvelle ligne ferroviaire Genève – Lausanne repoussé de plusieurs années, un projet d'extension de l'autoroute sur le territoire cantonal est traité en priorité. Le projet vise l'élargissement de l'autoroute de contournement, dont un premier tronçon Perly-Bernex vient d'être soumis à consultation.

Coûteux, inutile et nuisible

Le coût du tronçon Perly-Bernex est passé de 490 millions à un milliard de francs. Rapporté à la longueur du tronçon, c'est donc plusieurs fois le coût au kilomètre d'un tram qui permettrait, lui, un report modal.

Dépenser une somme aussi importante pour avoir des bouchons sur trois voies au lieu de deux n'a aucun sens. Le seul moyen efficace d'améliorer la mobilité est de favoriser le report modal. Malheureusement, le tram reliant Saint-Julien, Perly et le centre-ville a récemment essuyé un revers au Tribunal administratif fédéral. La section ATE Genève continuera de soutenir une solution durable pour que ce projet puisse avancer aussi rapidement que possible. Là encore sur un tracé relativement voisin, le métro Jura-Léman-Salève doit permettre, dans un horizon temporel similaire à l'élargissement autoroutier, de décharger considérablement les routes entre Saint-Julien/Perly et le centre-ville, Meyrin et l'aéroport. Le projet a un coût certain mais les bénéfices sont tangibles, contrairement à l'élargissement

autoroutier. Genève doit impérativement se concentrer sur ce type de projet.

En plus d'être sans intérêt, le projet d'élargissement autoroutier est nuisible aussi parce qu'il s'attaque à des zones agricoles précieuses et extrêmement rares à Genève. La restitution de davantage de «pleine terre» qu'aujourd'hui n'est qu'un leurre: ce sera du tunnel autoroutier avec quelques mètres de terre par-dessus. De plus, les surfaces agricoles sur lesquelles le chantier empiètera longuement n'auront plus jamais la même qualité.

S'opposer à cette aberration

À Genève, les oppositions sont fortes. Communes, riveraines, associations de protection du patrimoine, de la nature et en faveur d'une mobilité d'avenir sont prêtes à combattre cette exten-

sion autoroutière d'un autre temps. À l'initiative de l'ATE Genève, ces entités ont été réunies pour créer une opposition organisée. La section proposera aussi un atelier de rédaction afin de répondre à la consultation du projet par le Conseil fédéral.

Au sortir d'un été caniculaire, le projet d'élargissement autoroutier est une aberration anachronique qui doit absolument être abandonné. Le report modal constitue le levier le plus efficace pour réduire les émissions et améliorer durablement la mobilité pour la population genevoise. Consacrer des milliards à des élargissements autoroutiers, alors que ces ressources seraient bien plus utiles au développement des transports publics et des mobilités actives, apparaît comme une grave erreur stratégique.

Matthieu Jotterand
Vice-président de l'ATE Genève



Un espace public accueillant

La Ville de Neuchâtel a inauguré le 6 juin dernier un espace réaménagé en place piétonne végétalisée. L'ATE Neuchâtel a joué un rôle important dans ce processus complexe, résultant d'un appel à projet de l'Office fédéral de l'environnement visant l'adaptation aux changements climatiques.

Améliorer la qualité de vie dans le quartier de Serrières à Neuchâtel en créant une véritable place de rencontre, répondre aux nou-

veaux enjeux climatiques et de mobilité, améliorer la sécurité: ce sont les objectifs du projet de réaménagement de la rue du Clos-

de-Serrières. Une première étape, la place Monique Laederach, a été inaugurée le 6 juin 2026.

Adapter au changement climatique

Serrières possède en son cœur un bourg historique qui côtoie les traces de ses anciennes indus-

tries Suchard. Un pôle administratif cantonal a été réalisé. Ce développement n'est cependant pas allé de pair avec un développement d'espaces publics de qualité. La rue du Clos-de-Serrières est vétuste, avec des trottoirs étroits et dangereux pour les enfants et les personnes âgées.





Végétation et ombrage pour la nouvelle place Monique Laederach, à Neuchâtel.

Avec le projet «Serrières vers une fraîcheur de vivre», la Ville de Neuchâtel a répondu en 2018 à un appel de l'Office fédéral de l'environnement portant sur le sujet de l'adaptation aux changements climatiques. Le projet propose des mesures ciblées pour lutter contre les îlots de chaleur avec une large part de végétalisation créant ombre et fraîcheur. Des matériaux plus perméables sur la chaussée amélioreront la

gestion des eaux de surface, notamment lors de fortes pluies ou de sécheresse, ce qui permettra d'économiser des ressources en eau.

Mobilisation grâce à l'ATE

Ce projet de mise en zone 30 de la rue ainsi que la végétalisation et la création d'une véritable place de quartier, voté par le législatif de la Ville en 2020, a été soumis au vote du peuple en 2021 suite à

un référendum lancé par le TCS, le parti du Centre et les commerçantes. La raison principale était la suppression de 23 places de parc sur domaine public dans un quartier qui en compte des centaines. Convaincue par le projet alors que la Ville ne faisait pas campagne, l'ATE Neuchâtel a fédéré dix partis politiques et associations de protection de l'environnement dans le cadre de «Serrières, un nouvel air». Grâce à cette mobilisation, le projet a finalement été accepté à plus de 63% des voix.

La première étape a permis de remplacer les voitures par des bancs, de la végétation et un point d'eau, créant ainsi une véritable place de quartier. Les arrêts de bus ont été réaménagés sur une voie unique afin de permettre un bon accès et de sécuriser la mobi-

lité douce. La rue a été intégrée à la zone 30 existante. Sept places de stationnement courte durée ont été maintenues pour les commerces, toutefois implantées sur les trottoirs.

Il s'agit maintenant de poursuivre le réaménagement de la rue sur 300 mètres avec la plantation d'arbres et l'élargissement des trottoirs. La Ville est tributaire de la planification des infrastructures souterraines et aériennes pour poursuivre les travaux. L'ATE Neuchâtel se réjouit de cette première étape de la place Monique Laederach, et elle veillera à ce qu'il ne faille pas attendre encore cinq ans pour voir la suite de l'aménagement du Clos-de-Serrières aboutir.

Olivier Neuhaus

Membre du comité ATE Neuchâtel



Vaud

Dépasser les paradoxes, accélérer les solutions

Le 12 août, le Conseil fédéral a adopté de nouvelles règles sur le 30 km/h. Cette décision fait directement écho aux échanges d'une table ronde organisée en février par l'ATE Vaud à Crissier avec Florence Germond, Laurent Dutheil et David Raedler. Entre sécurité, bruit, normes et marge de manœuvre locale, les débats restent pleinement d'actualité.

Le 12 août, le Conseil fédéral a adopté de nouvelles règles pour mettre en œuvre la motion Schilliger: le 30 km/h reste possible sur les axes routiers principaux et la priorité aux revêtements phonoabsorbants est abandonnée. L'expertise devra toutefois désormais examiner les éventuels reports de trafic dans les quartiers. Cette actualité fait directement écho à un débat mené en février par l'ATE Vaud à Crissier avec Florence Germond, municipale lausannoise en charge de la mobilité, Laurent Dutheil, ingénieur et spécialiste de la mobilité et David Raedler, co-président de l'ATE Suisse.

Dès le départ, David Raedler a rappelé l'un des grands paradoxes de la mobilité: nous dé-

nonçons les bouchons tout en y participant nous-mêmes. Nous sommes souvent convaincu-es de choisir le meilleur mode de déplacement, alors que les autres usagers et usagers pensent exactement la même chose.

Ce paradoxe se retrouve particulièrement dans les débats sur le 30 km/h. Beaucoup le souhaitent devant chez eux, mais le contestent lorsqu'il est appliqué ailleurs. Pour David Raedler, il est pourtant temps de «dépolitiser» cette mesure: le 30 km/h existe déjà dans plus de 200 communes suisses, urbaines comme rurales, et il est défendu non seulement par l'ATE, mais aussi par le BPA pour ses effets en matière de sécurité. Florence Germond a souligné que, sur le

terrain, les riverain-es concerné-es se montrent très souvent satisfait-es une fois la mesure mise en place, y compris lorsqu'elles et ils étaient sceptiques au départ. Pour Laurent Dutheil, certaines craintes doivent être dépassées, notamment celle d'un report massif du trafic dans les quartiers. Lorsque les priorités sont maintenues sur les axes principaux, cette peur ne se vérifie pas.

Relation communes – canton

Les participant-es ont relevé des collaborations positives entre communes et canton, notamment autour des transports publics ou du 30 km/h de nuit. Mais plusieurs limites ont été pointées: lenteur administrative, multiplication des procédures, interpréta-

tion rigide des normes et prudence excessive. Laurent Dutheil a évoqué des projets communaux de requalification qui s'éternisent pour des questions de gabarits, de chicanes ou de trottoirs. Les normes sont utiles, a-t-il rappelé, mais elles deviennent problématiques lorsqu'elles empêchent d'agir.

David Raedler a résumé cette difficulté par une image forte: on ne construit pas un pont en comptant le nombre de personnes qui traversent déjà la rivière à la nage. Autrement dit, il ne faut pas attendre que les usages soient massifs pour créer les conditions qui les rendent possibles.

Combiner les mesures

À Crissier, ces enjeux prennent une dimension particulière. La commune est traversée et fragmentée par de grandes infrastructures: autoroute, routes cantonales, nuisances sonores, pollution de l'air et trafic de transit. Pour Florence Germond, les nouveaux

tronçons de bus à haut niveau de service constituent un bon début, tout comme le développement du 30 km/h de nuit, des zones 30,

des zones de rencontre et des mesures de sécurisation des chemins de l'école. Elle a insisté sur l'importance des «petites mesures»:

Bourses aux vélos

Ne manquez pas les prochaines bourses aux vélos d'occasion dans le canton de Vaud:

- 24 septembre: Université de Lausanne, dès 11h00
- 26 septembre: Lausanne, Parc de Milan, dès 9h00

Toutes les informations sur www.ate-vaud.ch ou en scannant le code QR.



aménagements ponctuels, sécurisation des traversées. Peu spectaculaires, elles peuvent pourtant changer concrètement la vie des enfants et des habitant-es.

Les échanges de Crissier font aujourd'hui écho à la décision fédérale du 12 août. Il est effectivement temps de dépolitiser le 30 km/h, un outil parmi d'autres, au service d'objectifs qui devraient nous rassembler: des routes sûres pour tout le monde, moins de nuisances pour les riverain-es et une mobilité capable de s'adap-

ter à des réalités qui évoluent. À cette fin, les collectivités doivent pouvoir disposer des bons outils et choisir, sur la base des faits, les mesures les plus adaptées à chaque situation.

Les solutions existent, les expériences positives aussi. L'enjeu reste de permettre leur mise en œuvre et de passer plus rapidement des constats aux réalisations.

Romain Pilloud & Sara El Kabiri
Ancien et actuelle secrétaire général-e de l'ATE Vaud

Quand les horaires racontent une politique à contre-courant



Le projet d'horaire 2027 met en lumière une tendance de fond préoccupante pour les Jurassien·nes: malgré une augmentation des coûts supportés par les communes et le canton, l'offre de transports publics continue de se détériorer.

À Develier et Rebeuvelier, les lignes voient leur fréquence réduite de moitié. Ailleurs, comme à Damvant ou Ocourt, elles sont tout bonnement appelées à disparaître. Cette évolution, qui s'inscrit dans un contexte fédéral de maîtrise des dépenses publiques, touche particulièrement les régions rurales. Dans ces territoires, les transports pu-

blics jouent pourtant un rôle essentiel, contribuant à leur viabilité et, surtout, à l'égalité des chances. Une offre moins attractive entraîne souvent une baisse de fréquentation, qui sert ensuite d'argument à de nouvelles réductions.

Pour atteindre les objectifs climatiques, offrir une véritable alternative à la voiture et sou-

tenir le dynamisme des régions rurales, il est indispensable de maintenir une desserte de qualité sur l'ensemble du territoire. Cela implique certes des moyens financiers, mais surtout une réflexion sur de nouveaux modèles: transports à la demande, meilleures correspondances, complémentarité avec la mobilité douce ou encore solutions de rabattement innovantes.

La consultation de l'horaire 2027 nous rappelle une évidence: derrière chaque course supprimée se cache un choix de société.

La question n'est donc pas seulement de savoir quels horaires nous voulons demain, mais aussi quelle place nous souhaitons accorder aux régions rurales dans la mobilité de demain. C'est pour mettre ces réalités en lumière et soutenir les personnes et les associations qui se sont engagées que l'ATE Jura a répondu à la consultation et appelé la population à y participer.

Christelle Vallat
Secrétaire, ATE Jura

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

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

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

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

VACANCES A L'ETRANGER

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

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

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

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

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

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

DIVERS



Le prochain numéro sera publié le 12 novembre 2026.

Nous nous réjouissons d'accueillir votre annonce avant le
10 octobre 2026:
info@spycher-ms.ch



Vignes, château et mayens autour de Sion

Il flotte une odeur d'été tardif dans les rues de Sion. On lézarde encore un peu en terrasse, profitant de la générosité du soleil en sirotant un cru local. Nous avons visité Sion il y a quelques années pour découvrir les navettes autonomes qui commençaient à circuler dans le chef-lieu valaisan. Surnommés «Valère» et «Tourbillon», les minibus étaient alors les premiers véhicules autonomes de transports publics mis en circulation dans le monde. Ce matin, les navettes ne sont plus en fonction, mais c'est de toute façon à pied que nous avons l'intention de découvrir Sion et ses environs.

L'autre château de Sion

Depuis la gare, notre balade commence dans le centre historique. Les rues commerçantes sont animées. Elles regorgent de boutiques hétéroclites et de restaurants. Sur la place de la Planta, nous passons devant la Catherine, statue érigée en 1915 à l'occasion du centième anniversaire de l'entrée du Valais dans la Confédération, avant de traverser le jardin public sous ses arbres majestueux.

Nous avons prévu de rejoindre le bisse de Montorge, qui coule sur la colline rocheuse du même nom. Au sommet se trouvent les ruines du château de Montorge. Il suffit

On connaît Valère et Tourbillon, un peu moins le château de Montorge. Accessible au bout d'une promenade le long du bisse, le site offre pourtant le meilleur coup d'œil sur Sion. L'escapade valaisanne se poursuit dans le Val d'Hérens, où nature, agriculture et tourisme durable cohabitent dans l'envoûtant hameau d'Ossona.

Texte et photos: Camille Marion

de grimper dans les quartiers résidentiels de Sion, puis à travers le vignoble pour rejoindre le ruisseau. Dans notre dos, la vue est déjà superbe. Les vignes d'un jaune orangé courent jusqu'aux toits de la ville, au-dessus desquels émergent les collines de Valère et de Tourbillon.

Nous longeons le bisse qui serpente dans ce paysage aux mille terrasses. Sur le chemin, des panneaux didactiques racontent l'histoire du vignoble, de la construction des murs en pierres sèches pour le soutenir et du bisse pour l'irriguer. Il prend sa source dans le lac de Montorge, que nous verrons à la fin de la promenade.

Pour l'instant, nous quittons le chant du bisse et continuons sur le flanc de la colline en direction de son sommet. D'autres vignobles dorés courent sur le versant d'en

face. Au-dessus, ce sont les forêts, puis les cimes délicatement enneigées.

Le chemin tournicote entre les arbres et les broussailles. Nous franchissons les marches taillées dans la roche pour finalement atteindre le sommet de la colline de Montorge. Le coup d'œil sur Sion est magnifique: lové dans les reliefs de la vallée du Rhône, le chef-lieu valaisan a plutôt bonne mine vu d'ici.

Les ruines du château de Montorge racontent un petit bout de l'histoire locale. Construit en 1230 par le comte Aymon de Savoie, il fut pendant deux siècles un enjeu majeur des luttes entre l'évêque de Sion et le comte de Savoie. Détruit en 1417 lors d'une bataille, il n'a jamais été reconstruit.

En descendant, nous passons par le lac de Montorge, juste au pied de la colline. Paradis des libellules, des papillons, des criquets et



Vue sur Sion avec les collines de Valère et de Tourbillon depuis les ruines du château de Montorge.

postal en direction des montagnes du Val d'Hérens. La route sinueuse nous permet d'admirer longuement la vallée, ses paysages couverts de forêts et ses gracieux sommets.

Dans le village d'Eison, c'est à la Pension du Belvédère que nous posons nos valises. Marie-Carmen nous accueille avec douceur et hospitalité, nous guidant jusqu'à la belle chambre boisée où nous passerons la nuit. La fenêtre donne sur les Dents de Veisivi, qui ferment le Val d'Hérens. Sous le charme de la région, Marie-Carmen et Michel ont acquis la pension il y a près de vingt ans et consacré de nombreuses années à sa rénovation avant de pouvoir enfin l'ouvrir aux hôtes. Leur passion et leur sens de l'accueil emplissent la belle bâtisse où, la porte à peine franchie, on se sent comme à la maison.

Le lendemain, nous partons de bon matin pour une randonnée en direction du plateau d'Ossona. Au-dessus d'Eison, nous grimpons dans la forêt où tout est vert à l'exception du sentier bruni par les pives et les aiguilles. La promenade se poursuit en longeant le versant de la montagne, au-dessus des villages. Le paysage est veiné de torrents dont le chant se mêle à celui des oiseaux. Nous suivons un instant le bisse de Saint-Martin avant de descendre sur Suen. En face, de l'autre côté de la vallée, on aperçoit le profil singulier des pyramides d'Euseigne.

Après une petite dizaine de kilomètres, nous atteignons Ossona. Le plateau semé de mayens en bois est calme, presque endormi. On entend seulement les clochettes des dizaines de chèvres qui nous observent avec curiosité. Le caractère si spécial de ce lieu tient à son histoire. Dans les années 1960, le hameau d'Ossona est progressivement abandonné par ses habitantes et habitants, l'agriculture traditionnelle disparaît

et les pâturages sont laissés aux troupeaux d'ovins. Dès les années 1990, la commune de Saint-Martin étudie les possibilités de revitaliser le site en mêlant protection du patrimoine sauvage, agriculture de montagne et tourisme. Un ambitieux projet pilote est lancé par la commune, le canton du Valais, la Confédération et le Fonds suisse pour le paysage. Il se concrétise d'abord par la reprise de l'activité agricole. Il faut alors créer une route d'accès, acheminer l'eau et l'électricité, construire des bâtiments, réintroduire chèvres et vaches... Grâce à son ensoleillement, le plateau d'Ossona permet une exploitation fourragère, la culture de céréales, l'arboriculture et la viticulture. Entretien par les aînés du village, les vignes produisent un vin blanc fruité rare, le Solaris.

L'activité agricole relancée, le projet peut déployer son versant touristique. On rénove les mayens historiques pour en faire des gîtes, avec une approche durable qui préserve les traces du passé. Pas de wifi ni de télévision, un accès uniquement à pied, une cuisine locale avec les produits de la ferme ou de la région.

Aujourd'hui, Ossona récolte les fruits de l'ambition, de l'audace, du travail et de la passion de celles et ceux qui se sont engagés dans sa renaissance. Loin du surtourisme et des foules, le hameau cultive une précieuse tranquillité. ■

des batraciens, le petit plan d'eau recèle une immense richesse biologique. Une poignée de minutes suffit pour faire le tour du lac. Sans se presser, on en profite pour observer l'automne se mirer dans ses eaux dormantes. La Maison de la Nature, aménagée dans une ancienne glacière, propose des expositions gratuites, passionnantes et adaptées aux enfants comme aux adultes.

Nature, hospitalité et traditions

En fin d'après-midi, nous retrouvons la gare de Sion où nous embarquons dans un car

Le hameau d'Ossona, sur un plateau ensoleillé où agriculture de montagne et tourisme doux se marient à merveille.

Depuis la fenêtre de la Pension du Belvédère, à Eison, on admire le profil enneigé des Dents de Veisivi.



De surprise en découverte le long du Rhin

Industrie, nature et culture, mais zéro dénivelé: telle est la promesse d'un tour à vélo le long du Rhin, où cet été caniculaire a laissé des traces.

Texte et photos: Nelly Jaggi

Nous cherchions un itinéraire cyclable sans mauvaise surprise pour les mollets, et qui offre la possibilité d'effectuer certains tronçons en train. Car le junior de notre peloton, qui a neuf ans, n'a jusqu'ici jamais pédalé plusieurs jours d'affilée sur de longues distances. Nous avons jeté notre dévolu sur le Rhin, de Bâle à Coblenche, un itinéraire plat, mais peut-être un peu monotone... pensions-nous. Avant de tomber sur une première surprise du côté français, entre Bâle et Breisach.

D'innombrables cheminées, usines et conteneurs se succèdent, qu'il est strictement interdit de photographier. Il s'agit d'une zone industrielle dont la dimension est inédite à nos yeux. Et d'une première preuve de l'importance capitale que revêt l'axe de transport du Rhin. L'image se répètera sur notre parcours: à Ludwigshafen, nous effectuerons un grand détour pour contourner le site de BASF. 30 000 personnes y travaillent dans plus de 2000 bâtiments sur dix kilomètres carrés. Il s'agit du plus grand complexe chimique du monde appartenant à un seul groupe.

Une nature précieuse

À Fessenheim, à peine avons-nous traversé le fluve et gagné l'Allemagne que nous nous retrouvons sur une piste naturelle au cœur de la forêt, au bord du Vieux Rhin. Ces prochains jours, nous poserons souvent pied à terre pour éviter prudemment les troupeaux d'oies. Et notre jeune cycliste comptera les lièvres, cherchera les nids de cigognes, observera les grenouilles et apercevra des chevreuils. Seul le sanglier manquera, hélas, à l'appel.

Dans la réserve de Hammer Aue, entre Ludwigshafen et Mayence, nous passons à côté d'un troupeau de vaches à l'allure inhabituelle. Leur propriétaire, qui passe justement par ici, repère nos yeux étonnés et nous raconte le projet de l'«Auerrind». Ces vaches ont été créées par croisement de différentes races de bovins afin qu'elles se rapprochent le plus possible des aurochs, une espèce depuis longtemps disparue. Elles aident à lutter contre l'embroussaillage et façonnent des prairies semi-ouvertes, comme le faisaient autrefois les grands herbivores comme le bison, le cheval sauvage, le buffle ou l'aurochs,

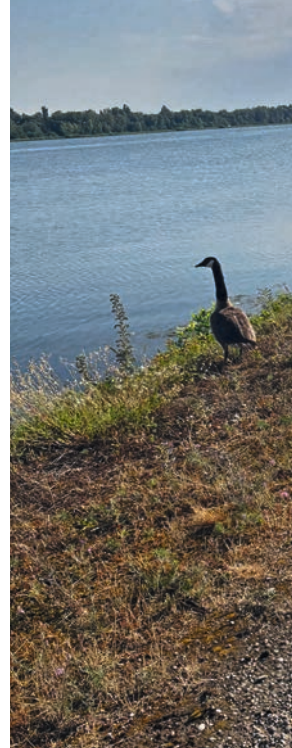
justement. En creusant des trous dans le sol meuble avec leurs sabots, elles créent par exemple des frayères pour les amphibiens, ce qui profite aussi à une foule d'autres animaux.

Temps forts culturels

Après Strasbourg, nous roulons de plus en plus souvent sur des pistes cyclables asphaltées qui s'avèrent, il est vrai, monotones par endroits. Notre jeune cycliste compense l'ennui qui point en peaufinant son art de la conduite. Il essaye de rouler aussi longtemps que possible sans les mains, ce qui ne présente heureusement aucun danger, car nous avons souvent la piste rien que pour nous.

L'arrêt chez un glacier devient le rendez-vous incontournable de nos journées. L'enfant habitué aux glaces italiennes goûte avec enthousiasme à la glace «spaghetti» et à toutes sortes de cornets. Le soir, nous posons nos bagages dans d'assez grandes villes, qui permettent de découvrir un riche patrimoine culturel. Nous visitons l'impressionnante cathédrale de Spire, la plus grande église romane qui ait été conservée à ce jour. On peut, si on le souhaite, grimper dans son clocher et observer la ville de la plateforme qui culmine à 60 mètres. Pour faire plaisir aux enfants, nous recommandons la visite du musée de la technique de Spire, où l'on peut découvrir, souvent même de l'intérieur, des avions, des navires et des capsules spatiales, entre autres.

À Mayence, nous admirons notamment les maisons à colombage de la vieille ville. Et, si l'on élargit la notion de culture, on pren-



La «Mäuseturm» de Bingen : c'est ici que Hatto II aurait été dévoré par des souris.



Nous croisons sans cesse des volées d'oies.

dra plaisir aussi à repérer les «Mainzelmännchen», ces figurines qui ornent les feux piétons du centre-ville.

Patrimoine mondial inclus

Sur la route de Bingen, le paysage se met à changer. La large plaine devient une gorge étroite, dont les versants se couvrent peu à peu de vignobles. Ici commence la vallée du Haut-Rhin moyen, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco.

Le tronçon de 65 kilomètres qui nous sépare de Coblenche montre bien l'importance du Rhin en tant que trait d'union entre l'espace méditerranéen et le nord de l'Europe. Il est bordé de châteaux et de forteresses aux légendes passionnantes. Comme la «Mäuseturm» à Bingen, qui se dresse sur une île du Rhin. Cette «tour des souris» est devenue célèbre parce que c'est entre ses murs qu'au 10^e siècle, le cruel archevêque Hatton II de Mayence se serait fait dévorer vivant par des souris. En réalité, elle a été érigée au 14^e siècle et servait autrefois de tour de garde douanière.

Les localités du coin – nous passons la nuit à Sankt Goar – semblent avoir connu des jours meilleurs. Le rocher de la Lorelei, avec son centre d'information, ses «Biergarten» et ses parkings, attire de nombreux touristes. Mais il est plus intéressant de monter au château de Katz depuis Sankt Goarshausen. Hélas, il est en mains privées et ne se visite pas.

Pour les cyclistes, la vallée du Haut-Rhin moyen présente un intérêt limité, car la piste cyclable, bien que séparée de la route, la longe presque en continu. Elle est souvent étroite et très fréquentée, ce qui rend les croisements entre l'enfant et les VTT électriques parfois un peu délicats.



Vue sur le Rhin près de Sankt Goar, avec le château de Katz au premier plan.

Notre itinéraire le long de cet axe de transport si essentiel nous fait aussi découvrir les traces laissées par cet été caniculaire. De nombreux bacs ont cessé de naviguer par manque d'eau. Les bateaux de fret ne peuvent être chargés qu'à moitié. Et le 3 août 2026, le Rhin a atteint son niveau le plus bas depuis le début des mesures, en 1905: 24 centimètres de fond près de Kaub!

Peu avant Coblenche, nous engageons la conversation avec un jeune homme: son objectif est de gagner le cap Nord. Quant à nous, notre périple de quelque 550 kilomètres (sans difficulté sportive, comme prévu) s'achève près du Deutsches Eck à Coblenche, où la Moselle se jette dans le Rhin. ■

Informations utiles

Départ: gare CFF de Bâle

Arrivée: Deutsches Eck à Coblenche

Itinéraire: 11 étapes pour une distance d'environ 550 kilomètres

Pour les enfants: Europa-Park à Rust, musée de la technique à Spire, 1001 gelaterias

Balisage: les pistes cyclables le long du Rhin sont très bien balisées et les déviations autour des chantiers généralement bien indiquées.

Trajets aller et retour: en train; le transport des vélos dans les trains régionaux allemands (souvent bondés!) ne coûte pas cher et ne nécessite aucune réservation. Pour revenir en Suisse en ICE, il est en revanche indispensable de réserver bien à l'avance des places pour les vélos.



L'événement que nous recherchons s'est déroulé le 14 juin 1891. Dans le canton de Bâle-Campagne, un pont a cédé sous le poids d'un train bondé.

© Domaine public

CONCOURS

Un terrible accident

L'événement que nous cherchons a tragiquement marqué l'histoire du rail en Suisse. Il survient un dimanche de juin 1891. En début d'après-midi, un train bondé quitte la gare de Bâle en direction de Delémont. À bord, près de 600 passagères et passagers s'en vont à la campagne profiter du beau temps. Aux cinq voitures qui composent d'habitude le convoi, on a ajouté huit wagons supplémentaires afin d'accueillir tout ce monde.

Lorsque le train s'engage sur le pont qui enjambe la Birse, un bruit inhabituel se fait entendre. La locomotive déraile. Sous son poids, le pont se déforme puis s'effondre. L'avant du convoi, soit sept wagons, plonge dans la rivière. L'accident coûte la vie à 73 personnes et

en blesse plus de 150, devenant la catastrophe ferroviaire la plus importante de l'histoire suisse. L'émotion est immense, l'écho médiatique autant. Dans tout le pays, on s'interroge sur les causes de l'événement.

À qui la faute?

Le pont sur la Birse avait été construit par les ateliers de Gustave Eiffel un peu plus de quinze ans avant la catastrophe. Il s'agit d'un ouvrage classique, sans grande innovation en regard des constructions de l'époque. Après l'événement, les autorités cantonales et fédérales mandatent des spécialistes afin d'étudier les causes de l'accident et d'en désigner les responsables.

Les experts choisis par la Confédération, deux professeurs de l'EPFZ, concluent que le pont souffrait de défauts de construction. Leur analyse accable l'ingénieur à l'origine des plans ainsi que les ateliers Eiffel. Deux autres spécialistes, mandatés par le canton de Bâle-Ville, estiment que la Compagnie du Jura-Simplon est coupable de négligence. Une contre-expertise est confiée à l'ingénieur Jules Röthlisberger par le canton de Bâle-Campagne et vient contredire ces affirmations: selon lui, les crues de la Birse survenues en septembre 1881 sont davantage responsables de l'affaiblissement du pont et donc de son effondrement. Finalement, la Confédération commande une nouvelle étude à deux experts français dont les conclusions s'alignent à celles de Röthlisberger. C'est la thèse qui est finalement retenue par le Tribunal fédéral.

L'événement que nous cherchons s'inscrit dans un contexte politique important pour le rail: en 1891, la Confédération cherche à nationaliser les principales compagnies ferroviaires. La catastrophe donnera de l'eau au moulin du Conseil fédéral. En février 1898, le peuple accepte l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération, ce qui mènera quelques années plus tard à la création des CFF. ■

Camille Marion

À GAGNER:

un séjour à Rome pour deux personnes



© mad

Rome séduit par son élégance, son histoire et son art de vivre unique. Découvrez des sites mondialement connus tels que le Colisée, le Vatican avec la basilique Saint-Pierre ou encore la Place d'Espagne, et laissez-vous inspirer par des quartiers charmants comme le Trastevere ou le Monti. Qu'il s'agisse d'art, de gastronomie ou de flâneries dans la Ville éternelle, Rome offre des moments inoubliables en toute saison.

Le prix comprend le voyage en train en 1^{re} classe depuis votre lieu de résidence en Suisse jusqu'à Rome et retour, ainsi que deux nuitées pour deux personnes dans un hôtel 3* en chambre double, petit-déjeuner compris. La valeur totale du prix s'élève à 1000 CHF. À réserver avant le 30 juin 2027.

Réponse du dernier numéro:

Venise

Gagnante: Margot Suri, de Liestal (BL), a remporté le bon MyCamper.

Prix offert par:

 **MyCamper**

De quel événement s'agit-il?

Envoyez votre solution d'ici au 27.09.2026 à

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

■ www.ate.ch/concours

■ concours@ate.ch

Une seule participation par personne.

«L'assouplissement ne présente donc d'intérêt, pour les importateurs, que si les autres voitures vendues ont un moteur à combustion à fortes émissions.»



MARTIN WINDER

Lobbying plutôt que décarbonation

Les statistiques fédérales sur le CO₂ publiées pendant la canicule de juillet montrent que les émissions dues aux transports n'ont baissé que de 1 % en 2025. C'est trop peu, d'autant plus qu'une nouvelle loi sur le CO₂ est entrée en vigueur la même année. La loi fixe des valeurs cibles de réduction des émissions plus strictes pour les voitures neuves vendues en Suisse. Les valeurs correspondent à celles de l'Union européenne. La moyenne ne doit pas excéder 93,6 grammes de CO₂ par kilomètre. Un objectif atteignable seulement si une partie des automobiles vendues est électrique. Les importateurs qui dépassent la cible sont amendables.

L'association professionnelle auto-suisse a mené avec succès une campagne de lobbying afin d'assouplir la loi. Si un importateur écoule plus de 23 % de voitures électriques ou hybrides rechargeables, il voit ses pénalités diminuées. Dès lors, avec 27 % de véhicules à faibles émissions ou sans émissions de CO₂, la réduction peut être de 4 %. Une réglementation absurde, car une part plus élevée de voitures électriques fait de toute façon baisser considérablement la moyenne de CO₂. L'assouplissement ne présente donc d'intérêt, pour les importateurs, que si les autres voitures vendues ont un moteur à combustion à fortes émissions.

Cela n'a pas empêché auto-suisse de dépeindre, ces derniers mois, un scénario catastrophe: la loi sur le CO₂ imposerait des règles tellement strictes qu'elle pourrait entraîner des amendes totalisant 500 millions de francs en 2025. En résulteraient des

coûts importants pour la clientèle ainsi que la suppression de nombreux emplois dans le secteur automobile. Lors de précédents durcissements des objectifs, auto-suisse avait déjà prédit la débâcle. Qui ne s'est jamais concrétisée à ce jour.

Fin juin, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a publié les chiffres annuels pour la flote de nouveaux véhicules. Résultat: en 2025, les importateurs automobiles ont largement raté l'objectif de 93,6 grammes, avec une valeur réelle de 101,6 grammes. Les sanctions financières atteignent 98 millions de francs. Cela peut sembler considérable, mais sur 245 500 voitures vendues, on parle d'environ 400 francs par véhicule. Leur prix de vente moyen dépassait 42 000 francs et les émissions moyennes de CO₂ sont plus élevées dans les catégories de prix supérieures. L'OFEN précise même, dans son rapport, que les amendes auraient représenté à peu près le double sans l'allègement accordé!

Et que devient l'argent de ces sanctions? Sert-il à des mesures en faveur du climat, afin de compenser l'objectif de réduction manqué? Non! Il va intégralement au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, ce qui revient à l'affecter en grande partie à l'extension des autoroutes. ■

Martin Winder est responsable du secteur Politique des transports et campagnes à l'ATE

ATE Magazine la mobilité future

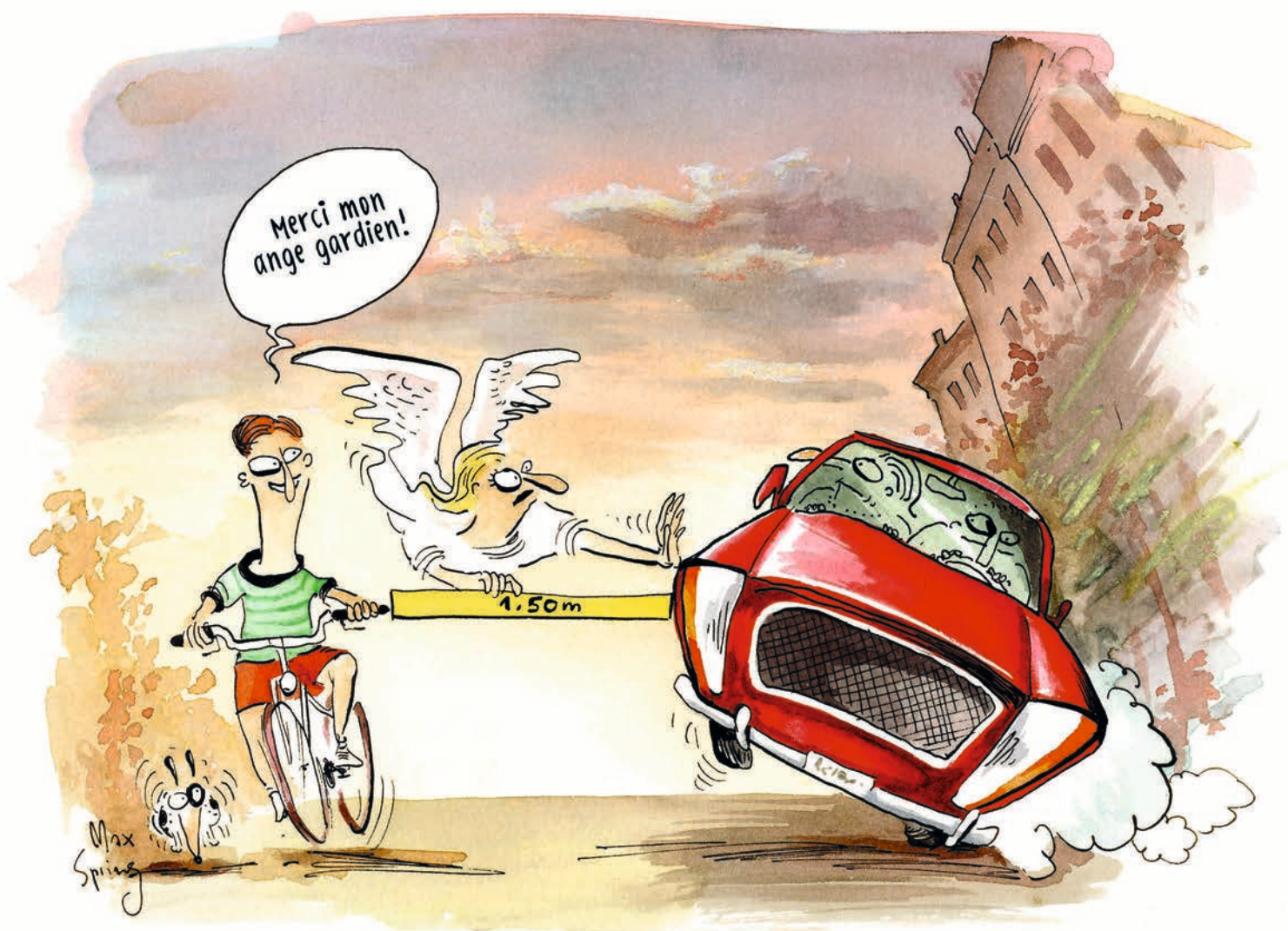
Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 4 fois par an. www.magazine-ate.ch. Adresse de la rédaction: ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Viviane Barben, Selim Egloff, Gregory Germann, Andreas Käsermann, Mirjam Kopp, Luc Leumann, Stéphanie Penher, Emilie Roux, Edward Weber, Peter Weihrauch, Martin Winder. 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: 12 novembre 2026. Remise des annonces: 12 octobre 2026. Changements d'adresse: mga@ate.ch

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

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

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



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

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



Votre don a un impact!

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

Vous n'êtes pas encore membre?

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

Merci beaucoup pour votre contribution à une mobilité durable!



SBB CFF FFS

Économiser.
S'évader.
Profiter.

Bénéficiez de nouvelles offres
de loisirs chaque mois.

Plus d'informations sur
cff.ch/hits

JUSQU'À

50%*

DE RÉDUCTION



Swiss
Pass*

* Par exemple Hit RailAway «Explore'n' Rail Technorama»: pour tout voyage en transports publics, profitez de 50% de réduction sur l'entrée au Technorama ainsi que de jusqu'à 50% de réduction sur le trajet aller-retour à Winterthur, Technorama. Le nombre de billets à prix réduit pour les transports publics est limité chaque mois. Dès que les billets proposant 50% de réduction sont épuisés, la réduction diminue progressivement. Une fois tous les billets à prix réduit épuisés, la réduction de prix ne s'applique plus. L'offre est valable sur les voyages effectués entre le 1^{er} et le 30 septembre 2026. Plus d'informations sur cff.ch/technorama.

RailAway

PROTECTION JURIDIQUE ATE

**POUR CELLES ET CEUX QUI
SOUHAITENT FAIRE VALOIR
LEURS DROITS SANS TRACAS**

Que ce soit sur la route, au travail ou à la maison,
la protection juridique ATE vous accompagne dans
de nombreuses situations du quotidien.



En savoir plus et
souscrire en ligne:

ate.ch/protection-juridique-ate

**Vous avez des questions? Nous nous ferons
un plaisir de vous conseiller:**
tél. 031 328 58 12 ou
assistance@ate.ch

Assureur:

Protekta

La mobilité
d'avenir

ATE

à partir de
80.- francs
par an

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



ASSURANCE DÉPANNAGE ATE EUROPE

POUR CELLES ET CEUX QUI APPRÉCIENT UNE AIDE RAPIDE

Pour que vous puissiez reprendre la route
rapidement et en toute sérénité après une panne.

En savoir plus et souscrire en ligne:



ate.ch/assurance-depannage-ate

Dans toute
l'Europe pour
69.- francs
par an

Vous avez des questions? Nous nous ferons
un plaisir de vous conseiller:
tél. 031 328 58 12 ou
assistance@ate.ch

Assureuse:



La mobilité
d'avenir

