

# ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ NOUVELLE



Le tram

**Jadis obstacle,  
aujourd'hui espoir**

# En exclusivité pour les membres de l'ATE.

Offre spéciale à commander avec la carte-réponse ci-contre ou via le site internet [www.delinat.com/vcs](http://www.delinat.com/vcs)



DELINAT

La viticulture dans le respect de la nature



Deux cartons pour le prix d'un seul!

## Vinya Laia Catalunya DO 2008

Vinya Laia – un vin envoûtant. Son bouquet varié et son caractère affirmé trahissent ses origines méridionales. Triple médaillé, ce cru a été gratifié de la meilleure note décernée par les clients de Delinat

Prix catalogue: CHF 13.50

### Triple médaillé:

- Trophée du vin de Berlin: or
- Prix international des Vins Bio: argent 2010
- Expovina: argent 2010

Commandes par internet:  
[www.delinat.com/ate](http://www.delinat.com/ate)

2 cartons de 6 bouteilles  
au prix d'un seul  
Seulement CHF 81.--  
au lieu de ~~CHF 162.--~~



Evaluation de ce vin par les clients de Delinat:

Saveur 4,42/5

Rapport prix/qualité 4,40/5



## Offrez une adhésion à l'ATE

Par ce geste, vous permettez de renforcer notre engagement en faveur d'une mobilité respectueuse de la personne et de la nature. Vous offrez aussi un cadeau plein de sens, assorti de nombreuses offres spéciales pour les membres et de primes d'assurances avantageuses. Pour une protection optimale, pourquoi ne pas offrir simultanément l'assurance dépannage? Pour vous remercier, un «Rail Check» d'une valeur de Fr. 25.– vous attend! Offrir une adhésion: [www.ate.ch/cadeau](http://www.ate.ch/cadeau)

Association Transports  
et Environnement



Pour une mobilité d'avenir

Valable jusqu'à  
fin 2012





26

**Voyages** Un tour dans huit gorges jurassiennes pour échapper au quotidien

## ACTUEL

- 4 **Instantanés**
- 6 **Politique**  
Le premier pas est trop court
- 8 **Dossier trams**  
De nouveaux trams et trains urbains partent à la conquête du pays. L'extension du réseau arrive en fait trop tard.

## PERSPECTIVES

- 23 **Courrier des lecteurs**
- 24 **Entretien**  
Directeur d'Hupac, Bernhard Kunz est persuadé que le chemin de fer peut être compétitif dans le trafic marchandises transalpin.



8

**Dossier** Nous présentons les principaux projets de tramway dans les villes suisses



24

**Interview** Bernhard Kunz, directeur de Hupac veut sauver la ligne de Luino

## VOYAGES

- 26 **Randonnées**  
Dans le Jura, une grande partie de l'eau s'infiltré dans le sous-sol calcaire. Mais on la retrouve dans de nombreuses gorges, grandes et petites, tantôt poétiques, tantôt imposantes.

## RÉGIONS

- 36 **Nouvelles des régions romandes**

## SERVICES

- 41 **Les offres pour les membres de l'ATE**
- 47 **Concours**

**Page de couverture** Comme beaucoup d'autres villes suisses, Berne étend son réseau de trams. La section de ligne près de la Tour des Prisons parvient à la limite de saturation. Photo: Peter Mosimann

**ATE Magazine la mobilité nouvelle** Le magazine de l'ATE Association transports et environnement.

Paraît 6 fois par an. **Adresse de la rédaction:** ATE, case postale 8676, 3001 Berne (tél. 0848 611 613; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Peter Krebs (pk).

**Pages régionales:** Marie-Claire Chamot Iuliano. **Service:** Stefanie Stäubli. **Announces:** Katharina Rutishauser (tél. 058 611 62 54, fax 0848 611 612; e-mail: annonces@ate.ch).

**Graphisme:** www.muellerluetolf.ch, Susanne Troxler. **Impression, distribution:** Ziegler Druck, Winterthur. **Papier:** Charaktersilk, 100% recyclé.

**Tirage:** 82000 (français 16000, allemand 66000). **Prochaine édition:** 14 mai 2012. **Remise des annonces:** 16 avril 2012. **Renseignements:** tél. 0848 611 613



## Editorial

## Un tramway nommé avenir



Le trafic ferroviaire suisse est généralement considéré comme exemplaire. A une exception près: le développement du transport par tram dans les agglomérations. Dans ce domaine, notre pays a en effet du retard à combler.

La Suisse a été autrefois un « pays du tram ». Mais lors de l'apparition de l'euphorie automobile la plupart des lignes ont été désaffectées. Dans la ville vouée à la voiture que recherchaient les planificateurs, les autorités et le TCS, le tram est alors devenu synonyme d'obstacle obsolète. La mobilité s'est retrouvée dans une impasse. Les voitures restaient bloquées dans les embouteillages et de belles places ont cédé la place à de zones de stationnement. Aujourd'hui les atouts du tramway sont remis en avant. Avec un besoin d'espace et d'énergie nettement inférieur, il transporte bien plus de passagers que le trafic motorisé individuel. Il constitue donc l'épine dorsale d'une mobilité moderne.

Il aura fallu attendre un certain temps avant que cette prise de conscience ne porte ses fruits. La Confédération a trop longtemps refusé de soutenir les transports publics dans les villes et les agglomérations. C'est également pour cette raison que la périphérie des villes a le plus souvent coïncidé avec le terminus des lignes de tram et de bus. Les choses sont en train de changer grâce aux programmes d'agglomération de la Confédération. Tous les grands centres développent leurs réseaux et des villes de moyenne importance, comme Bienne et Lugano, suivent la même voie.

La construction d'une ligne de tram coûte évidemment cher. L'exploitation en revanche permet d'économiser des frais. La réussite commerciale ne dépend pas uniquement de la taille de la zone de desserte mais aussi du nombre de voyageurs qui optent désormais pour les transports publics. Plus leur part est élevée, plus les nouveaux trams sont un investissement rentable. Pour que la renaissance du tram soit couronnée de succès, il faut des mesures politiques complémentaires.

Peter Krebs, rédacteur en chef

## Le train toujours plus cher

**En décembre, les tarifs des transports publics subiront une nouvelle hausse, nettement supérieure au renchérissement, de 5,7 % en moyenne. Telle est la volonté du Conseil fédéral.**

L'été dernier, le Conseil fédéral a décidé de relever le prix du sillon – redevance versée par les compagnies de chemins de fer pour circuler sur le réseau suisse – de 200 millions de francs à la fin de l'année. Les usagers du rail subiront de plein fouet cette hausse, puisque les CFF et les autres entreprises de transports publics seront obligés de reporter une partie au moins de ces frais supplémentaires sur leur clientèle. Dès mi-décembre, les passagers devront donc déboursier 5,7 % de plus pour leurs titres de transport.



Le billet de train encore nettement plus cher à partir de mi-décembre.

Les CFF comme la plupart des autres compagnies de transports publics ne souhaitent cependant pas répercuter la totalité de cette hausse sur leurs clients, si bien qu'ils devront compenser une part des surcoûts par un gain d'efficacité. Un transfert intégral des coûts sur les usagers aurait entraîné une progression des tarifs de 8 à 9 %. Le prix du demi-tarif et de l'abonnement général grimpera jusqu'à 8 %, l'AG 2<sup>e</sup> classe passant de 3350 à 3560 francs. Et aucune amélioration n'est en vue pour les années à venir. Selon l'Union des transports publics (UTP), un enchérissement des prix – susceptible

d'atteindre 27 % – est à craindre sur un horizon de six ans. Le risque que les voyageurs préfèrent reprendre le volant est élevé. L'ATE invite le Parlement à opposer son veto aux 100 millions prévus par le Conseil fédéral pour la deuxième tranche de hausse du prix du sillon. (pk)

## Non à une seconde galerie !

**La bataille contre la construction d'un second tunnel routier du Gothard fait rage.**

Les travaux de rénovation de l'actuel tunnel routier du Gothard s'achèveront en 2025, mais aucune décision n'a encore été prise sur la gestion du trafic pendant ce long chantier. Même si la décision du Conseil fédéral est encore ouverte, elle fait déjà l'objet d'une vive polémique. Le lobby routier réclame la construction d'un second tunnel. Une étude présentée par economiesuisse s'emploie à démontrer qu'une seconde galerie routière pourrait être financée par le secteur privé. Les voitures qui l'emprunteront devront s'acquitter d'un péage d'une vingtaine de francs. C'est une nouvelle tentative de bafouer l'article sur la protection des Alpes, inscrit dans la Constitution fédérale, qui, depuis 1994, interdit toute extension des routes de transit dans les Alpes. Le percement d'un second tunnel routier du Saint-Gothard irait clairement à l'encontre de la volonté exprimée par le peuple suisse et compromettrait aussi bien le succès de la politique suisse des transports que la rentabilité des infrastructures ferroviaires (NLFA, Rail 2000) et le transfert des transports de marchandises vers le rail, avec, en prime, de nouveaux bouchons. Pourtant, le recours accru au rail



©Keystone

Inauguré en 1980, le tunnel du Gothard devra être assaini d'ici 2025. La question est comment ?

permettait de mieux maîtriser les problèmes liés aux transports pendant l'assainissement du tunnel. Après l'ouverture du tunnel de base des chemins de fer, en 2016, des capacités suffisantes de transbordement seront à disposition. Bloquer le tunnel routier pendant les travaux permettrait ainsi de mettre enfin le transport de marchandises « sur les bons rails », ce qui profiterait à l'ensemble des régions concernées. (pk)

### Frein au mitage

Lors de sa dernière session, le Conseil national a combattu la loi sur l'aménagement du territoire.

Une taxe de plus-value de 20 % devrait être prélevée à la suite de la réaffectation d'une parcelle en zone constructible, mais seulement si elle est vendue ou si un immeuble y est construit. Les cantons ne pourront plus constituer de réserves de terrains constructibles au-delà d'une

quinzaine d'années. La révision de la loi sur l'aménagement du territoire est le contre-projet à l'initiative « De l'espace pour l'homme et la nature » prônée

par les milieux écologistes pour protéger le paysage. Les initiants sont disposés à retirer leur initiative si le projet de loi est maintenu dans sa forme actuelle. (pk)

## Toujours plus de véhicules motorisés

L'an dernier, un nombre record de nouveaux véhicules motorisés ont été mis en circulation.

En 2011, 5,5 millions de véhicules motorisés étaient immatriculés en Suisse. Selon l'Office fédéral de la statistique, plus de 100 000 véhicules supplémentaires (+ 2,2 %) sont ainsi en circulation sur nos routes. En 1990, le nombre d'immatriculations s'élevait encore à 3,8 millions. Trois véhicules motorisés sur quatre sont des voitures privées. Dans cette catégorie, la hausse enregistrée par rapport à l'année précédente atteint même 11 % (328 000 véhicules). Le parc total de voitures est passé de 4,1 à 4,2 millions. La Suisse compte donc actuellement plus d'une voiture pour deux habitants. Une augmentation particulièrement marquée (+19 %) touche les véhicules de transport (utilitaires, camions et semi-remorques), désormais au nombre de 350 000. Quant aux véhicules à quatre roues motrices, ils ont toujours le vent en poupe. On en dénombre aujourd'hui 893 400 ; ils représentent à eux seuls plus du cinquième du parc des voitures privées.

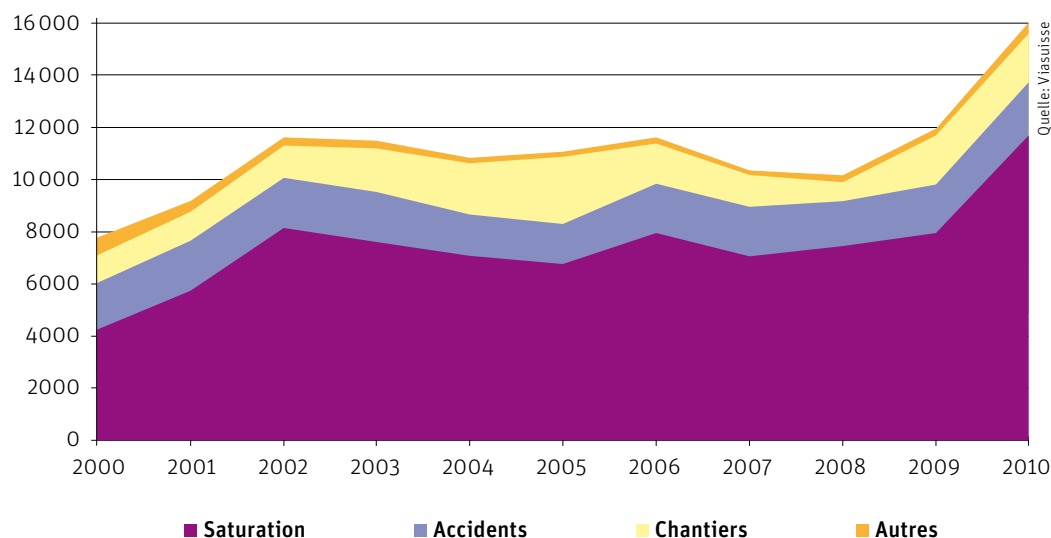
© adpic



Un nombre croissant de véhicules motorisés occupent nos routes

## Plus de routes, plus de bouchons

Développement et causes des heures annuelles d'engorgement des routes



Quelle: Viassuisse

Ces dernières années et même décennies, la Suisse a fortement étendu son réseau routier, auquel elle a consacré des dizaines de milliards de francs. Cette extension a toujours été prônée avec le même argument : pour lutter contre les embouteillages. Résultat, les bouchons ne cessent de se multiplier sur nos autoroutes. En même temps, l'Office fédéral des routes (OFROU) confirme qu'en 2010, la durée totale des embouteillages a augmenté de 34 %, pour atteindre 15 910 heures. Rien de plus logique, car qui construit des routes récolte plus de trafic et donc davantage de bouchons.

Le projet FAIF vise l'augmentation des capacités sur l'axe est-ouest. Le temps de parcours entre Berne et Lausanne doit être inférieur à une heure.



© SBB

## Premier pas un peu court

Le Conseil fédéral rechigne à développer le réseau ferroviaire. Alors que 6 milliards de francs seraient nécessaires à la réalisation de la première étape du programme d'extension FAIF, il n'en prévoit que 3,5 milliards

**B**ien qu'il comporte de bonnes améliorations, le projet « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) présente des lacunes. Dans un premier temps, le Conseil fédéral prévoit d'investir seulement 3,5 milliards de francs jusqu'en 2025 pour l'extension du réseau ferroviaire. Il a confirmé cette intention dans son message au Parlement de février 2012. C'est à la fois trop peu et trop lent pour permettre de résorber les principaux goulets d'étranglement. Aujourd'hui déjà, sur de nombreuses lignes, les trains sont bondés aux heures de pointe.

### L'extension est urgente

Si l'on veut que les transports pu-

blics soient en mesure de prendre en charge une plus grande proportion de la mobilité, il est urgent d'en développer l'infrastructure. Dans une prise de position, l'ATE demande que l'exécution du premier paquet de travaux soit avancée et que son budget passe à 6 milliards de francs. Elle n'est pas la seule, puisque l'Union des transports publics UTP, elle aussi, souhaite que « le financement de la première étape d'extension soit porté à 6 milliards de francs pour permettre la réalisation des projets dans l'ensemble des régions ». Le président de la Litra (Service d'information pour les transports publics), le Conseiller aux Etats PDC Peter Bieri, tient des propos similaires, de même

que l'organisation Oustrail qui regroupe les cantons de l'Ouest de la Suisse.

Le projet FAIF place le financement des extensions ferroviaires sur des bases nouvelles. Simultanément, ces extensions se trouvent concrétisées par le Programme de développement stratégique (STEP). Celui-ci vise, en premier lieu, à accroître la capacité des voies, des gares et des trains. A long terme, le but est de parvenir au cadencement au quart d'heure sur les lignes à forte fréquentation. STEP se substitue au projet Rail 2030, mais le retarde d'au moins 10 ans. Pour le premier degré d'urgence, 20 milliards de francs d'investissements sont prévus jusqu'en 2040,

soit l'équivalent de 700 millions par année.

### Nuisible hausse des tarifs

Pour en assurer le financement, le Conseil fédéral augmentera notamment le prix du sillon, ce qui entraînera une forte hausse des tarifs de 27 % en six ans. L'ATE dénonce cette mesure qui touche unilatéralement le rail. Elle désavantage tant le transport marchandises que celui des voyageurs par rapport à la route. Elle aggrave d'autant plus la situation que le Conseil fédéral fait encore d'autres concessions au lobby routier : la « part NLFA » prélevée sur le financement spécial de la route pourrait être éattribuée à la seule construction routière dès 2030. Le

lobby routier en profite pour exiger une nouvelle fois la construction d'une deuxième galerie au Gothard. Celle-ci ne manquerait pas de réduire fortement l'attractivité du nouveau tunnel ferro-

viaire et serait contraire aux dispositions de la Constitution sur la protection des Alpes.

### La proposition de l'ATE

Le projet FAIF, qui entre en

phase de délibérations parlementaires, constitue le contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics », lancée par l'ATE et les organisations partenaires. Elle demande de répar-

tir les recettes de la taxe sur les carburants pour moitié à l'extension du rail et pour l'autre moitié à la route. Ainsi, près de 850 millions de francs seraient alloués annuellement au rail. pk/com

## Un nouveau coup de maître ?

Alors que le Conseil fédéral mise sur les petits pas dans l'extension du réseau ferroviaire, un groupe d'experts propose un coup de maître avec une nouvelle ligne Zurich-Roggwil. Des temps de trajet plus courts permettraient d'augmenter encore l'attractivité du rail.

En raison de la forte augmentation du trafic ferroviaire – réjouissante du point de vue des transports publics – le concept Rail 2000, opérationnel depuis 2004, arrive à maints endroits à la limite de ses capacités. Les « successeurs » de Rail 2000 – les concepts ZEB et FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) sont censés y remédier à moyen et à long terme par petites étapes. ZEB est déjà admis, alors que le projet FAIF devra passer devant le Parlement. Comment se fera l'extension de l'infrastructure ferroviaire ces 20 à 30 prochaines années ? Cette question entre dans une phase décisive.

### L'étroit corridor Zurich-Olten

La ligne Zurich-Olten est le plus important axe ferroviaire de Suisse – mais aussi un corridor surchargé. Elle dessert à la fois les liaisons est-ouest de la Suisse et le trafic Bâle-Zurich. Sur ce tracé à quatre voies circulent tant les intercity que les trains régionaux et les trains marchandises. Dans le cadre du programme FAIF, plusieurs projets d'extension sont à l'étude, dont, notamment, le tunnel du Chestenberg qui déchargerait l'actuel tunnel du Heitersberg. Cependant, ces divers projets restent fortement centrés sur la ligne actuelle.

### Une contre-proposition au « bricolage »

Aux yeux d'un groupe d'experts réunis autour de l'ancien rédacteur de la NZZ Hans Bosshard et de l'ingénieur EPF Jürg Perrelet, les projets officiels ne sont rien d'autre qu'un « bricolage ». Ce groupe a présenté en février un projet de rechange sous le titre « Rail 2000 plus ». Sa pièce maîtresse est une nouvelle ligne de 55 km entre Roggwil (BE) et Altstetten aux portes de Zurich. Elle aurait ainsi valeur de « prolongement naturel » de la ligne de Rail 2000 Mattstetten-Rothrist à l'est – qui éviterait (et délesterait) Olten.



Un groupe d'experts propose de construire une nouvelle ligne en fourche entre Zurich et Olten/Roggwil au lieu de transformer la ligne existante (en vert)

La nouvelle ligne serait non seulement plus courte, mais elle permettrait aussi de circuler à 200 km/h. Le temps de trajet entre Berne et Zurich passerait ainsi de 56 à 42 min, rendant possible le cadencement au quart d'heure.

Le projet Rail 2000 plus comporte un deuxième élément majeur : un embranchement de cette nouvelle ligne en direction du Hauenstein et de Bâle qui ferait passer le temps parcours entre Bâle et Zurich de 53 à 45 min. Le voyage Zurich – Soleure ne prendrait plus que 35 min au lieu de 52 actuellement (mais sans arrêt à Olten).

### Plus vite et davantage de capacités

Cette proposition a l'avantage d'allier élimination des goulets et réduction substantielle des temps de parcours – un aspect laissé de côté par les plans du Conseil fédéral. Le groupe d'experts estime que sa proposition rendrait le rail nettement plus concurrentiel, permettant ainsi un délestage de l'autoroute par transfert sur le rail. En outre, son concept prévoit aussi une diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne (les plans officiels le prévoient également). Le voyage Lausanne – St-Gall ne prendrait plus que 2h¾ au lieu de 3h½ actuellement. La réalisation de Rail 2000 et du tunnel de base

du Lötschberg ont démontré qu'une réduction des temps de parcours entraîne une nette progression de la part de marché du rail. En outre, il en résulte des économies au niveau de l'exploitation, ainsi qu'une hausse de la productivité, puisque le temps de travail du personnel s'en trouve réduit.

### Chances de succès ?

Il est encore difficile de dire quelles sont les chances que ce « coup de maître » du paysage ferroviaire suisse se réalise. Avec des coûts estimés à environ 3 milliards de francs pour les deux nouveaux tronçons, ce projet semble en tous les cas plus réaliste que l'idée, lancée en 2010, de construire une ligne à grande vitesse séparée qui aurait mis Zurich à une demi-heure de Berne. Ce qui est sûr, c'est que tôt ou tard, l'extension de la ligne Zurich – Olten est inéluctable.

Les oppositions le long du tracé joueront certainement un rôle déterminant. Cependant les promoteurs du projet font observer qu'environ un tiers de la ligne serait en tunnels et qu'ainsi, seuls 18 km seraient constitués de tronçons ouverts – qui plus est, en dehors des grandes zones d'habitation et des zones protégées d'importance nationale.

Peter Krebs



DOSSIER TRAM

# Hier obstacle, aujourd'hui





# espoir

De nouveaux trams et trains urbains partent à la conquête du pays. Mais face à l'évolution de l'habitat et du trafic, l'extension du réseau arrive en fait trop tard.

## Les compositions de tram offrent plus de deux fois plus de places qu'un bus articulé.

La joie règne : depuis le nouvel horaire de décembre 2011, de nouvelles lignes de tram sont entrées en service à Genève comme à Zurich, desservant l'ouest de ces villes. A Genève, la ligne 14 relie la gare Cornavin à Bernex. A Zurich, le tronçon qui vient d'être construit mène de la place Escher-Wyss à la gare d'Altstetten. Même s'il n'est pas encore possible de dire exactement combien d'usagers empruntent la nouvelle ligne, les Transports publics zurichois (VBZ) sont plus que satisfaits. « C'est incroyable combien il y a déjà de gens sur cette ligne », s'exclame leur porte-parole, Andreas Uhl. Et Isabel Pereira, des Transports publics genevois (TPG) relève de son côté : « Le taux d'occupation de la ligne 14 est excellent. »

### Souvent sur leur propre tracé

Ces lignes ne sont que les exemples les plus récents d'une renaissance du trafic ferroviaire urbain. Parler simplement de tram ne correspond pas vraiment à la réalité. L'expression « train urbain » pa-

rait plus adéquate. Car partout où c'est possible, on s'efforce d'offrir aux trams modernes un tracé propre, afin de les rendre complètement indépendants du trafic routier, échappant aux bouchons. Il est ainsi possible d'assurer des temps de trajet plus rapides et plus précis et des cadences plus rapprochées. Le Glattalbahn zurichois est caractéristique à cet égard : sur son nouveau tronçon, il circule en tant que train régional sur sa propre voie, mais en ville il roule sur les voies de tram jusqu'à la gare principale. Tram, train urbain, tram-train, S-Bahn, métro : la différence de l'un à l'autre n'est pas évidente. Ce qui est sûr, c'est que les agglomérations, qui croissent rapidement, seront reliées aux centres villes par des trains urbains.

Cette affirmation vaut aussi pour Berne, où des véhicules ultramodernes à plancher surbaissé roulent depuis décembre 2010 en direction de Berne Ouest et relie au centre ville les banlieues en plein développement comme Brünnen et Bümpliz. La liaison par le tram s'im-

posait, car les trolleybus, malgré une cadence élevée, ne pouvaient plus suivre l'évolution et avaient atteint les limites de leurs capacités. Les compositions de tram offrent plus de deux fois plus de places aux passagers qu'un bus articulé. Et le confort du déplacement est plus grand qu'en bus. Par rapport au trafic automobile, elles sont tout simplement imbattables. Un seul tram moderne transporte quelque 180 personnes (et parfois même nettement plus). Si ces mêmes personnes roulaient en voiture, elles formeraient sur la route une colonne de 800 mètres et auraient besoin d'un parking grand comme la Place fédérale.

### Course-poursuite à Genève

C'est à Genève, qui avait presque entièrement démantelé un réseau de tram exemplaire jusque dans les années 1950, que la course lancée pour rattraper le retard est la plus radicale. En 2000, le gouvernement cantonal a pris la décision de principe de développer les transports publics et a misé pour cela sur le tram, également

## Principaux projets dans les villes à tramway suisses



© zvg

### Bâle : La frontière à nouveau franchie

Le principal projet d'aménagement concerne le prolongement transfrontalier actuellement en construction de la ligne 9 de 2,8 kilomètres via Kleinhünigen jusqu'à Weil am Rhein (Allemagne). Coût total : plus de 100 millions de francs. Après être resté

presque inchangé depuis 1934, avec une longueur totale d'environ 74 kilomètres, le réseau de tram de la région de Bâle devrait être prolongé de 20 kilomètres au cours de la prochaine décennie. Citons un projet concret : prolongement de la ligne 3 de Burgfelden-Grenze jusqu'à Saint-Louis Gare Ouest (France). Tirant les conséquences des problèmes rencontrés avec les trams Combino de Siemens, les entreprises de transport bâloises ont décidé l'acquisition de 60 voitures à plancher surbaissé de type « Flexity Basel » fournies par la société Bombardier pour un montant total de 255 millions de francs. Les deux premières rames circuleront à partir de 2013 sur la nouvelle ligne vers Weil.

Basler Verkehrsbetriebe BVB [www.bvb.ch](http://www.bvb.ch) et Baselland-Transport BLT [www.blt.ch](http://www.blt.ch)

### Zurich : En tête de classement

Le changement d'horaire 2011 a coïncidé avec l'entrée en service du nouveau tram Zürich-West : conduisant à la gare d'Altstetten, la ligne nouvelle de trois kilomètres compte sept nouveaux arrêts. Il s'agit de la première extension du réseau de tram zurichois depuis 25 ans. Selon l'étude sur le développement du réseau 2025 des entreprises de transport zurichois (VBZ), la prochaine étape (2015) concerne le prolongement de la ligne 8 de l'actuel terminus Hardplatz jusqu'à Werdhölzli. Suivront les tangentes Rosengarten (2020) et Zürich-Süd ainsi que le prolongement du Forchbahn (2025). Il est également prévu de construire une ligne de 13,4 kilomètres de la gare Zurich-Altstetten à Killwangen-Spreitenbach, en Argovie. Quant au Limmattalbahn, il devrait entrer en service en 2020. Avec 272 véhicules sur rails (dont 50 remorques motorisées) et un réseau urbain de 113 kilomètres, les VBZ occupent la première place en Suisse.

Verkehrsbetriebe Zürich  
[www.vbz.ch](http://www.vbz.ch), Limmattalbahn  
[www.limmattalbahn.ch](http://www.limmattalbahn.ch)



© vbz

# Remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie – concilier les objectifs de protection de l'environnement et de développement économique

Les Vert'libéraux souhaitent accélérer le tournant énergétique par l'introduction d'une taxe sur les énergies non renouvelables. Seule l'augmentation du prix des énergies non renouvelables répondra à l'exigence urgente d'efficacité énergétique. Par la même, l'attrait pour les énergies renouvelables se verra renforcé. Sur le plan des rentrées fiscales, la suppression de la TVA reste neutre mais les charges administratives qui pèsent sur l'économie et en particulier sur les PME seront diminuées. Cette réforme fiscale en faveur de l'écologie profitera à l'environnement, à l'économie et aux consommatrices et consommateurs soucieux du développement durable. Partant, signez l'initiative « TE contre TVA » !



A l'heure actuelle, une réforme fiscale globale concernant l'utilisation d'énergies non renouvelables s'impose. Parce que leur prix n'intègre pas les coûts externes engendrés par les émissions polluantes, ce type d'énergies est bien trop bon marché aujourd'hui. De fait, les énergies renouvelable souffrent d'un handicap concurrentiel significatif et injustifié. Tel que proposé par l'initiative « TE contre TVA », la taxe sur l'énergie garantit la réalité des coûts et permet d'augmenter la demande en énergies renouvelables. Ainsi, la Suisse pourra diminuer de manière significative ses émissions de CO<sub>2</sub> et faire face aux enjeux induits par le changement climatique.

## Sortir du nucléaire grâce à un impôt sur l'énergie

La taxe sur l'énergie constitue une incitation adéquate pour prendre conscience de notre consommation d'énergie et atteindre l'objectif d'efficacité énergétique. Ainsi, seules les anciennes centrales nucléaires suisses de

Mühleberg et de Beznau seront rapidement remplacées sans construire pour autant des centrales à gaz ou devoir figer les cours d'eau dans du béton.

## Relancer et renforcer l'économie durablement

L'initiative représente une chance pour le domaine de la recherche et pour la place économique suisse. En opérant le tournant énergétique avant d'autres Etats, la Suisse bénéficiera, à moyen terme, d'un avantage concurrentiel important, soit le « First mover advantage ». Ce choix nous promet, en particulier, une offre de nombreuses places de travail attrayantes dans le secteur des Cleantech et favorise notre prospérité. La suppression de la TVA, surcharge administrative importante pour les entreprises, procurera une impulsion nouvelle à notre économie et augmentera par la-même notre compétitivité sur le plan international.

## Récompenser le mode de consommation durable

Lors des achats de biens et de services, la suppression de la TVA représente également un avantage pour les finances des consommatrices et consommateurs soucieux de l'environnement. Pour résumer, la taxe sur l'énergie correspond à l'actuelle TVA et permettra d'augmenter le pouvoir d'achat des consommatrices et consommateurs ayant fait le choix d'un mode de consommation durable et respectueux de l'environnement.

## Mobilisons-nous

Saisissons la chance qui nous est offerte d'être le pays précurseur dans ce projet d'avant-garde pour une réforme fiscale écologique. Retournez-nous la pétition « TE contre TVA », au moyen de l'enveloppe affranchie. Une seule signature pour contribuer à la protection de l'environnement et au développement de notre économie.



Le tram va bon train. Ce conducteur de tram bernois reflète la bonne humeur.

pour absorber les flux de pendulaires frontaliers. Depuis lors, quelques kilomètres de voies ont été posés, mais il a aussi fallu surmonter bien des résistances et oppositions de la part de la population. Quoi qu'il en soit, le réseau de tram a fortement progressé, de 15,8 km en 2006 à 34 km en 2011.

Ce n'est pas un hasard si Genève, qui étouffe sous le trafic individuel motorisé, a redécouvert le tram. La ville est grandement sous le charme de la France. Et dans aucun autre pays d'Europe la renaissance du tram n'a été aussi marquée qu'en France. Nantes a été en 1985 la première ville du pays à mettre en service un nouveau réseau de tram depuis la Seconde Guerre mondiale. Grenoble a suivi en 1987 avec un projet modèle utilisant exclusivement des véhicules à plancher surbaissé, d'une grande convivialité. Strasbourg, Nice, Bordeaux et même Paris construisent depuis lors de nouvelles lignes de tram, toujours avec un grand succès.

Genève aussi se réjouit de l'augmentation du nombre de passagers dans ses trams. D'après les TPG, on est passé de 44 587 000 en 2006 (122 156 passagers par jour) à 65 631 000 (179 811) en 2011. L'ambiance de fête des TPG est toutefois troublée, depuis la mise en service du

nouveau tronçon en décembre, par des discussions houleuses. Depuis lors, les six axes du réseau ne sont plus desservis que par trois lignes diamétrales, contre sept lignes auparavant. Cela multiplie les changements et leurs inconvénients aux deux nœuds du réseau, Bel-Air et Plainpalais. Par-dessus le marché, les trams restent souvent bloqués dans la circulation.

### Démarrage tardif en Suisse

De manière générale, la Suisse s'y est prise tard pour développer dans les villes et les agglomérations les réseaux de tram par des trains urbains. Ce n'est qu'avec le fonds d'infrastructure et le fonds pour le trafic d'agglomération que la Confédération s'est dotée de moyens efficaces pour soutenir financièrement des projets de tram. Ce soutien est nécessaire, car construire des trams coûte cher. Pour le tram Zurich-Ouest, le prix du kilomètre a atteint 42 millions de francs, et pour la ligne de Kôniz à Ostermündigen en projet dans la région bernoise, on estime ce prix à 37 millions, tunnel compris. Les prix augmentent aussi parce que la phase de planification dure toujours plus. Jusqu'ici, les spécialistes parlaient de l'hypothèse que la mise en place d'un nouveau tram nécessitait un territoire

### Berne : Première extension

Depuis le 12 décembre 2010, le tram Bern West dessert Brünnen, Bethlehem et Bümpliz. Il aura fallu douze ans de travail de planification, de mise en œuvre du projet et de construction ainsi que plusieurs votations avant l'entrée en service de la première extension du réseau de tram bernois depuis près de 40 ans. Le nouveau trajet de 6,8 kilomètres a coûté 152 millions de francs. Bern Mobil a ainsi augmenté d'un coup la longueur de son réseau de tram de 40 pour cent, passant de 17 à 24 kilomètres. Les prochaines phases d'aménagement du projet « Tram Region Bern » concernent deux

projets : remplacement de la ligne de bus 10 de Kôniz à Ostermündigen par un service de tram (2017) et prolongement de la ligne de tram 9 jusqu'à Kleinwabern. Enfin, il est également prévu de desservir le quartier de la Länggasse par une ligne de tram.

Bern Mobil [www.bernmobil.ch](http://www.bernmobil.ch)



### Genève : A nouveau cité du tram

La cité lémanique a progressivement étendu son réseau de tram au cours de ces dernières années. Dernier développement en date, le prolongement en décembre 2011 de la ligne de tram de 7 kilomètres vers l'est jusqu'au Park & Ride à Bernex qui raccorde également Lancy, Onex et Confignon au centre ville.

La construction de cette ligne a englouti 320 millions de francs. Le prolongement de la ligne de tram jusqu'au centre de recherche du Cern est pour sa part entré en service en avril 2011. Autres projets d'envergure : la ligne de tram reliant à partir de 2016 Genève à la commune française d'Annemasse dans le cadre du projet d'agglomération transfrontalier subventionné par la Confédération, et un tram qui devrait desservir Saint-Genis dès 2015. Les Transports publics genevois comptent 94 trams, dont 9 compositions modernes Tango de Stadler et 39 véhicules Bombardier. Ils ont par ailleurs commandé 22 autres rames Tango de Stadler qui devraient être livrées d'ici 2013.

Transports publics genevois TPG [www.tpg.ch](http://www.tpg.ch)





Les trams sont appréciés des passagers en raison de leur roulement doux. On peut entrer pratiquement de plainpied dans les rames modernes.

desservi comptant au moins 200 000 habitants. Mais entre-temps, des systèmes plus avantageux ont été mis au point, qui peuvent être concurrentiels par rapport au bus même pour de plus petites métro-

poles, dès 100 000 habitants.

Cependant, bien des villes et des régions n'ont pas réagi à cette évolution, Bâle par exemple. Là, il est vrai, la prolongation du tram au-delà de la fron-

tière jusqu'à Weil am Rhein est enfin en construction et devrait être mise en service fin 2013, mais sinon, pratiquement rien n'a été fait au cours des dernières décennies. Ce n'est qu'en février de cette



#### Lausanne : Renaissance sous forme de métro

Les 66 kilomètres du réseau de tram lausannois ont été désaffectés avant l'ouverture de l'exposition nationale en 1964 (!). Sous le nom de « métro », le trafic urbain sur rail connaît entre-temps une véritable renaissance. Appelé initialement TSOL (Tramway du sud-ouest lausannois), le M1 relie le centre ville à la banlieue ouest, le campus d'université et Renens. Trois stations sont souterraines. Entré en service le 27 octobre 2008, le M2 est le premier métro cent pour cent automatique de Suisse. Reliant Ouchy (373 m), au bord du lac, à Epalinges (711 m), au nord de la ville, le métro circulant sur pneumatiques est devenu le principal axe de trafic de l'agglomération lausannoise qui transporte déjà plus de 20 millions de passagers par année. A partir de 2017, un tram du nom de M3 reliera le centre ville à Bussigny, en banlieue lausannoise. Le Conseil fédéral a accordé en septembre 2011 la concession pour la construction de la ligne de tramway entre Lausanne-Flon et Renens-Gare. La contribution fédérale s'élève à 40 pour cent des coûts du projet tout en restant plafonnée à 74 millions de francs.

Transport publics de la région lausannoise [www.t-l.ch](http://www.t-l.ch)





A Genève, sur le modèle français, le tram a vécu une véritable renaissance ces dernières années.

année que les départements des transports et des constructions des deux Bâle ont présenté le projet « Tramnetz 2020 », qui prévoit d'étendre le réseau de 25 %. Et là, même les profanes pouvaient se rendre compte que la centre ville de Bâle a besoin de voies de contournement, car avec les cadences rapprochées, les trams se suivent à la queue leu leu entre la Barfüsserplatz et la Marktplatz.

Le cas de Lugano, au Tessin, est particulièrement criant. Il y a déjà 20 ans que

l'ATE affirmait que Lugano avait besoin d'un tram, et que celui-ci devrait autant que possible être intégré dans le chemin de fer à voie étroite Lugano-Ponte Tresa. Ce que les autorités avaient balayé à l'époque comme une élucubration fait partie depuis lors de la politique des transports officielle de la région de Lugano et du canton du Tessin. Le projet est sur les rails, mais la première étape ne devrait pas être réalisée avant 2023 : trop tard, quand on voit comme le trafic est

déjà complètement engorgé dans la mini-métropole.

### Projets en préparation

D'autres projets dans d'autres villes suisses sont encore à l'état d'ébauche. A Saint-Gall, les jeunes socialistes ont lancé en 2010 avec l'ATE et le PS la pétition « Zukunft dank Tram », l'avenir grâce au tram, et le projet d'un tram urbain. La Ville a accueilli la pétition d'un œil favorable et créera au cours des prochaines années, en réservant un tracé propre pour les bus en ville, les conditions requises pour remplacer les bus par le tram lors du prochain changement de génération (2020). La ville de Saint-Gall avait eu son tram de 1897 à 1957, qui a été remplacé alors par des trolleybus.

A Winterthour, on réfléchit aussi à la mise en place d'un train urbain. Une étude a montré que cette ville de 90 000 habitants se situe certes à la « limite inférieure » pour la réintroduction d'un tram ou l'introduction d'un tram-train, mais que la structure urbaine était très favorable avec une population concentrée dans les vallées sur deux axes principaux. Enfin, l'ATE Argovie a lancé l'idée d'un train urbain à Baden.

Texte : Gerhard Lob, photos : Peter Mosimann

### Lugano: énormes problèmes

C'est en décembre 1959 que le dernier tram a été retiré de la circulation dans la plus grande ville de Suisse italienne. Ce moyen de transport doit aujourd'hui ressusciter dans une forme moderne pour résoudre au moins partiellement les énormes problèmes de trafic de la ville. Dans un premier temps, il est prévu de construire une ligne de tram de 4 kilomètres entre le centre ville (nœuds Piazza Ex-Scuole) et les banlieues Bioggio et Manno.

La pièce maîtresse est un tunnel de 2,2 kilomètres passant sous la gare ferroviaire. Des ascenseurs transporteront les voyageurs de la station souterraine jusqu'au hall de gare. Le devis de ce projet dispendieux comprenant également un « mini-métro » s'élève à 271 millions de francs. Le début de la construction est annoncé pour 2016, l'entrée en service pour 2023. A une date ultérieure, cette liaison est-ouest devrait être complétée par une ligne nord-sud entre Cornaredo (au nord, près du stade) et les centres commerciaux de la plaine de Scairolo, au sud. Des discussions sont par ailleurs en cours à propos d'un prolongement du chemin de fer à voie étroite Lugano-Ponte Tresa (FLP) au-delà de la frontière jusqu'en Italie.

Projet de tram à Lugano [www.lugano.ch/news/rete-tram-del-luganese.html](http://www.lugano.ch/news/rete-tram-del-luganese.html)



**MADE IN  
GERMANY**



Disponible dans la boutique ATE



### Plie-le!

Judicieusement pliable et facile à transporter dans une sacoche moderne. Avec des barres solides et particulièrement légères à la clé. Compact – léger – fiable.



< 650g



Security Tech Germany

[www.abus.com](http://www.abus.com)



Bordo Lite 6050  
longueur: 85 cm

### L'évolution.

Le revêtement en silicone sur le boîtier offre un confort d'utilisation optimal. En plus, un poids impressionnant de moins de 650g – ça, c'est Bordo lite.



## Touchez 3,50 % d'intérêt en investissant dans le tournant énergétique

L'emprunt du producteur suisse d'électricité solaire Edisun Power Europe SA, d'une durée de validité de six ans et d'un rendement de 3,50 %, représente une possibilité d'investissement intéressante et durable. En souscrivant un emprunt obligataire (délai de souscription 31.5.12), vous apportez une précieuse contribution au tournant énergétique.

Informations complémentaires sous :  
[www.edisunpower.com](http://www.edisunpower.com)  
téléphone +41 (0)44 266 61 20  
[info@edisunpower.com](mailto:info@edisunpower.com)

**EDISUN**  
POWER



A Zurich en 1938 la circulation des trams était encore intense. Les voitures portaient la mention « Tramways de la Ville de Zurich »

# Des hauts et des bas

Le tram faisait autrefois partie du paysage de nombreuses villes suisses et circulait également dans des centres de taille moyenne ou plus petits. En outre, de nombreux « trams interurbains » sillonnaient le pays.

**Z**urich, Bâle, Berne, Lausanne et Genève: seules les cinq plus grandes villes suisses possèdent aujourd'hui encore des réseaux de tram, parmi lesquels celui de Lausanne, qui constitue un cas à part, avec ses deux « métros » circulant en site propre, en dehors de la route. Une dernière ligne existe par ailleurs toujours à Neuchâtel, au bord du lac. Jusque dans les années 50, les trams faisaient partie du décor de nombreuses autres villes. À cette époque, des tramways circulaient dans des villes de taille moyenne comme La Chaux-de-Fonds, Fribourg, Bienne, Lucerne, Lugano, Winterthour

et Saint-Gall. Ils rendaient de bons services, même dans des lieux touristiques relativement petits, comme St. Moritz et Locarno. À Spiez, une petite ligne reliait la gare au débarcadère.

## Un produit de l'industrialisation

La naissance du « tramway » est étroitement liée à l'industrialisation. Dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, la plupart des villes s'étendent au-delà de leurs frontières d'origine. À l'extérieur des murs de ces villes, on construit de nouveaux quartiers; le nombre d'habitants augmente fortement. Au même moment,

et parallèlement au travail en usine, on assiste à l'apparition du phénomène des « pendulaires ». D'importantes masses d'ouvriers et d'ouvrières affluent chaque jour de leurs zones d'habitation vers les usines. Avec le vélo, le tram représente un moyen de transport idéal et efficace, permettant de parcourir des distances croissantes au sein des villes en développement.

Au début, on fait encore souvent appel aux chevaux pour tirer ces véhicules ressemblant à des diligences et circulant sur des rails. Durant une période de transition, on utilise parfois aussi des trams à



## La fin des trams a débuté en 1950, faisant des transports publics les perdants de cette disparition.

vapeur, avant que l'électricité ne finisse par s'imposer. En 1862, Genève est la première ville suisse à mettre en service un tram à cheval. Zurich ne suit son exemple que vingt ans plus tard, avec les trois premières lignes en voie normale de 8,6 kilomètres, reliant la gare centrale et la Place d'Armes à trois communes qui ont depuis longtemps été rattachées: Enge, Riesbach et Aussersihl. Avec le lancement du « tramway électrique de Zurich », la ville opte pour la voie métrique, qui s'impose dans les villes suisses pour la plupart des lignes de tram. Celle-ci a l'avantage de permettre des rayons de courbure plus serrés que la voie normale.

### L'introduction du moteur électrique

À Berne, la « Tramwaygesellschaft » (compagnie de tramways) a commencé ses activités en 1890: avec un moteur à air comprimé. À la fin du siècle, la plupart des lignes étaient électrifiées. La circulation automobile était encore limitée.

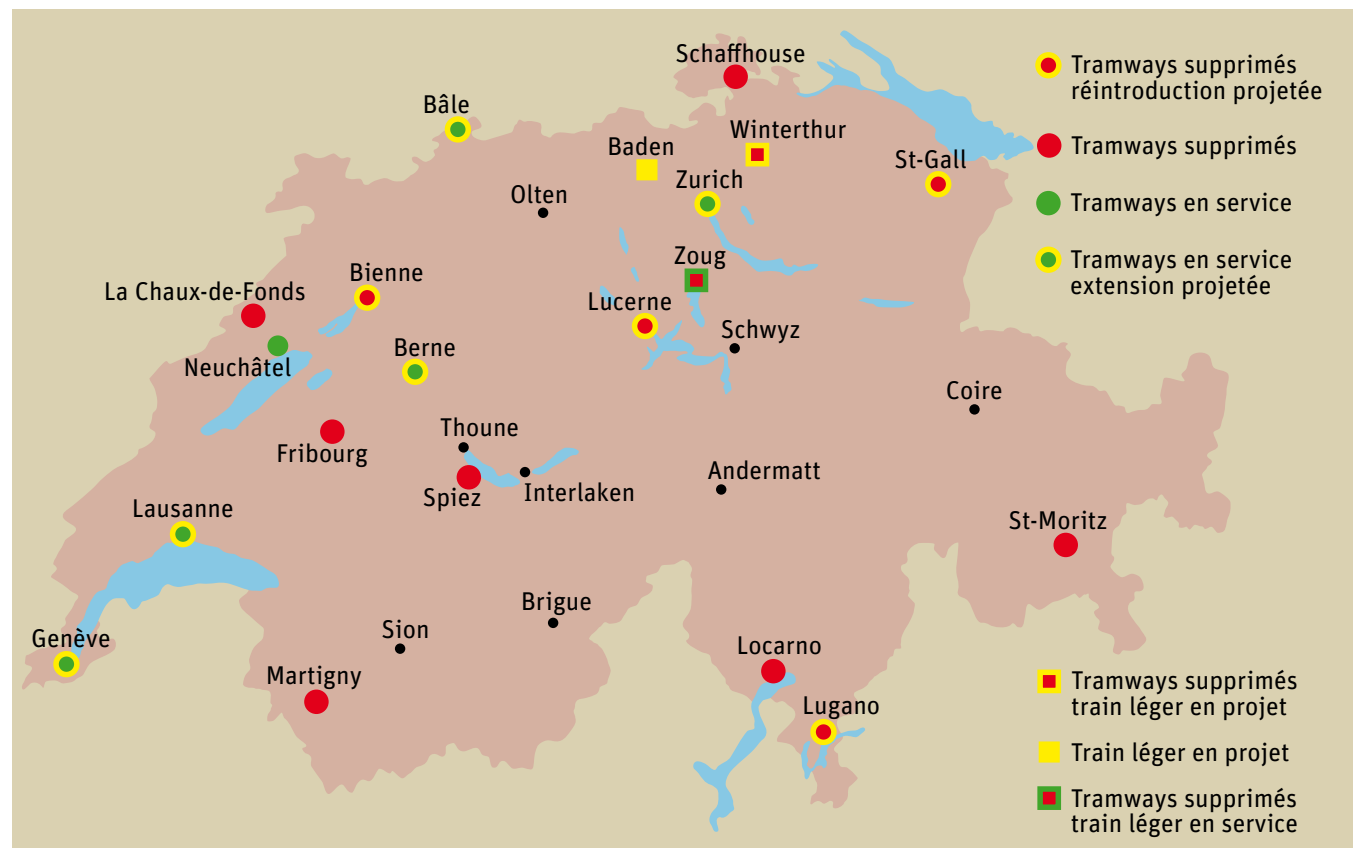
Les trams avaient du succès. Les villes et les compagnies, en partie privées, agrandissaient rapidement leurs réseaux. Les villes suisses se transformaient en « villes à trams ». Avec en tête la ville de Genève qui a étendu son réseau jusqu'en 1925 pour atteindre 130 kilomètres de voies ferrées, en partie internationales. À cette époque, la ville possédait le réseau de tramway le plus long d'Europe. Avant la Première Guerre mondiale, deux lignes internationales reliaient la ville frontalière de Bâle avec les faubourgs de Saint-Louis et d'Huningue, toujours allemands à l'époque. En 1919, le tram rejoignait également la gare de Lörrach. Ces « lignes étrangères » ont plus tard été victimes de la « révolution automobile ». Le réseau de trams de Bâle a atteint son expansion maximale en 1934, alors qu'il s'étendait sur 72 kilomètres au total. On trouvait aussi des réseaux importants même dans les petites villes. À Lucerne, le réseau mesurait près de onze kilomètres, à Saint-

Gall douze, et à Bienne huit.

### La lutte contre le tram

Par la suite, le tram a connu une phase de déclin. Avant la Seconde Guerre mondiale, plusieurs villes ont déjà abandonné quelques lignes au profit du bus, considéré comme plus flexible et meilleur marché. La véritable fin du tram n'est cependant pas survenue avant les années 50. Grâce au miracle économique, de plus en plus de personnes pouvaient s'offrir leur propre voiture. Cet engouement pour l'automobile a engendré le déclin des transports publics, et en particulier celui du tram, considéré comme dépassé et comme un obstacle à la circulation, car les véhicules privés devaient à présent partager la route avec le tram. Ce mode de transport jouissait d'une mauvaise réputation, non seulement auprès des automobilistes, mais aussi auprès des experts de la circulation et de nombreuses autorités de la ville qui, souvent, n'inves-

En Suisse, de nombreuses villes de moyenne grandeur possédaient également un réseau de trams. Nombre de celles qui les ont supprimés songent maintenant à reconstruire des lignes. La ville de Lugano vient de décider sa réintroduction.



## La résistance aux trams n'a pas complètement disparu. A Berne, la prochaine extension du réseau divise les camps.

tissaient pratiquement plus dans la modernisation des réseaux et du matériel roulant. Le tram apparaît alors plus que jamais en perte de vitesse: il entre dans une véritable spirale de déclin.

Lorsque les villes ont voulu stimuler le secteur du tram, elles ont dû faire face à la résistance acharnée des associations automobiles ACS et TCS, qui défendaient une idéologie anti-tram. En 1955, elles lancent ainsi dans la ville de Bâle un référendum contre un crédit pour de nouvelles voitures de trams. Elles voulaient complètement exclure le tram du trafic routier, et réserver les routes pour la circulation automobile. Après un scrutin mouvementé, les électeurs de la ville de Bâle finissent néanmoins par accepter ce crédit. Le tram de Bâle a donc ainsi échappé au sort de nombreuses autres lignes et entreprises, qui ont été supprimées. Moins chanceuse, Genève a été transformée en une ville automobile. En 1969, il ne reste plus que neuf kilomètres du fier réseau ferroviaire d'autrefois. Suffoquant sous le poids de la circulation au-

tomobile, la ville a décidé, il y a 20 ans de cela, de reconstruire à un prix très élevé un nouveau réseau de tramways. Genève offre une illustration particulièrement flagrante de ces hauts et de ces bas mouvementés qui accompagnent l'histoire du tram. Ce dernier est aujourd'hui de nouveau considéré comme un moyen de transport indispensable et moderne, qui améliore la qualité de vie. La résistance face au tram n'a cependant pas disparu. Dans le canton de Berne, les votants n'ont accepté le remplacement de deux lignes de bus de la ville par des trams qu'à la seconde tentative. La prochaine étape d'agrandissement promet également beaucoup de suspens.

### Traverser le pays en tram

Les tramways ne circulaient pas seulement à l'intérieur des villes. On les voyait souvent sur des lignes interurbaines, où ils assuraient le transport de passagers même sur de plus longues distances. Il y avait ainsi plusieurs lignes de trams au bord du lac Léman, qui sont aujourd'hui

généralement desservies par des bus. La plus longue ligne de tram existante était celle entre Vevey et Villeneuve. Sur la rive droite du lac de Thoune, un tram offrait également, dès 1913, un trajet direct de Thoune à Interlaken. La circulation sur les routes mit fin toutefois à ces « trams interurbains », encore beaucoup plus systématiquement qu'à ceux présents à l'intérieur des villes.

Les lignes les plus courtes constituent un cas à part. Elles ont autrefois été construites pour assurer une navette vers les hôtels et stations thermales. Au-dessus de Zermatt, le tram de Riffelalp, qui a été reconstruit, circule cependant de nouveau depuis l'an 2000 sur une ligne de 600 mètres de long, située entre l'hôtel et la gare de Riffelalp. La circulation de ce tram, le plus haut d'Europe, a été suspendue en 1961, après l'incendie de l'hôtel, et il fut ensuite démoli. Seuls les deux autorails ont survécu. Ils ont été restaurés et sont aujourd'hui de nouveau en service: une renaissance à petite échelle.

Peter Krebs

© Bernmobil



La place de la Gare de Berne en 1925 alors que la gare se trouvait encore à côté de l'église du Saint-Espirit.

# VELOPLUS

EQUIPEMENT POUR PARTIR À L'AVEVENTURE

**NOUVEAU!**  
**LES VELOCLINICS**  
**ARRIVENT DANS**  
**TOUS LES MAGASINS.**

Montage des pièces  
pour vélos directement  
sur place.

MAGASINS & UNIVERS DU VÉLO

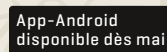
WWW.VELOPLUS.CH

CATALOGUE VELOPLUS

**BÂLE** Leimenstrasse 78  
**EMMENBRÜCKE** près du Emmen Center  
**OSTERMUNDIGEN** Bernstrasse 65  
**WETZIKON** près de la gare  
**ST. GALL** vis-à-vis OLMA

**VELOFINDER** la protection pour ton vélo  
**BOUTIQUE** avec plus de 8000 articles  
**VELOCLICK** bourse aux vélos gratuite  
**BLOG** avec nouveautés sur le thème du vélo  
**PLATEFORME** pour voyageurs

**COMMANDEZ LE CATALOGUE! (GRATUITE)**  
0840 444 777 ou [katalog@veloplus.ch](mailto:katalog@veloplus.ch)  
**ÉGALEMENT DISPONIBLE COMME APP**



# Deux-roues sur rails: informations pratiques.

Vous trouverez des informations utiles sur les diverses possibilités de combiner le vélo et le train, tant au quotidien que pour les loisirs, dans le dépliant au format poche. [cff.ch/velo](http://cff.ch/velo)

Vous n'avez pas encore le dépliant «Vélo et train.»?  
Demandez-le à votre gare ou sur le site [cff.ch/velo](http://cff.ch/velo)





Philipp Hadorn est membre du Conseil national, PS, secrétaire du Syndicat du personnel des transports SEV, responsable du dossier Cargo

## Point de vue

### CFF Cargo veut créer des faits accomplis

Le peuple suisse veut que les marchandises soient transportées par voie ferroviaire. Il l'a fait savoir à plusieurs reprises, notamment en acceptant l'initiative des Alpes en 1994. D'un point de vue juridique, cette initiative impose uniquement le transfert du trafic de transit, mais d'un point de vue politique, celle-ci concerne également le trafic intérieur. Afin de clarifier davantage la situation, le Conseil fédéral doit présenter (cette année encore) un rapport consacré au transport intérieur de marchandises ; la commission des transports du Conseil des Etats l'y a obligé par le biais d'une motion. Le Conseil fédéral doit montrer « comment maintenir voire augmenter la part du rail dans le transport de marchandises ». Ce faisant, il tiendra compte des besoins particuliers du transport ferroviaire des marchandises sur tout le territoire ».

Les fondements politiques du transport intérieur de marchandises seront par conséquent redéfinis au cours des prochains mois. Cela n'empêche pas CFF Cargo de prévoir dès maintenant une coupure radicale au niveau du trafic par wagons complets sur tout le territoire. CFF Cargo examine 155 points de livraison qui ne font pas l'objet d'un trafic soutenu. Ceux-ci sont tous menacés de fermeture. Bien qu'ils ne représentent, selon les données des CFF, que quatre pour cent du trafic, des dizaines de milliers de courses de

camions seront nécessaires pour assurer les transports.

Le trafic sera ainsi transféré non pas de la route vers le rail, mais bien inversement, à cause des lignes de transport ferroviaire de marchandises qui appartiennent à l'Etat. Le Syndicat du personnel des transports SEV a demandé à CFF Cargo d'interrompre ce projet jusqu'à ce que les conditions-cadres politiques soient clarifiées, sans succès. CFF Cargo s'est fixé comme objectif en interne de réaliser des bénéfices jusqu'en 2015 dans le domaine du transport intérieur de marchandises malgré l'absence de directive correspondante de la part du Conseil fédéral.

Ceci est inacceptable. En tant que syndicat, dans l'intérêt du personnel concerné, mais aussi en tant qu'acteur de la politique suisse en matière de transport, le SEV s'oppose à ce non-sens écologique animé par une logique apparemment économique qui n'est absolument pas indispensable. La distribution des marchandises par voie ferroviaire relève du service public et doit par conséquent viser non pas la rentabilité, mais bien l'intérêt public. C'est cette position de base qui se trouve derrière la motion de la commission des transports du Conseil des Etats. Celle-ci doit contrôler la position du Conseil fédéral et ne pas être contournée par l'entreprise via la création de faits accomplis précipités.

## Lu dans la presse • Lu dans la presse • Lu dans la presse • Lu dans la presse • Lu dans la presse

### LE TEMPS

#### Sauver l'Initiative des Alpes

Le mandat constitutionnel imposé par l'acceptation de l'Initiative des Alpes en 1994 ne pourra pas être respecté. Ce constat établi par le Conseil fédéral est passé quasiment inaperçu. Il est pourtant d'une grande importance. (...) Le Conseil fédéral a le choix entre deux solutions: Revoir à la baisse l'objectif de transfert de trafic de la route vers le rail. Ou prendre des mesures supplémentaires pour tenter de respecter malgré tout les exigences de l'Initiative des Alpes. (...) Sans surprise, l'Association suisse des transports routiers (Astag) milite pour la première solution. (...) « Ce serait une grave erreur de faire marche arrière sous pré-

texte que l'objectif n'a pas été atteint », riposte Caroline Beglinger responsable de la politique des transports à l'Association transports et environnement (ATE).

### TRIBUNE DE GENÈVE

#### Prendre le train devient trop cher

Des temps difficiles attendent les usagers du train. Le Conseil fédéral a décidé une augmentation massive du prix des billets. Il s'agit là d'un signal négatif alors qu'il devait soutenir les transports publics. (...) Il est impératif de poursuivre une politique des transports favorisant la mobilité douce et les transports publics. Le Conseil fédéral et le Parlement doivent donc renoncer à

augmenter le prix du sillon une nouvelle fois en 2017. Pour inciter les gens à utiliser davantage les transports publics, une augmentation des prix comparable pour les automobilistes est urgente.

### Le Quotidien JURASSIEN

JOURNAL D'INFORMATION INDÉPENDANT

#### Une hybride en tête

Les automobilistes suisses peuvent faire mieux en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. Si l'on se réfère au dernier rapport de la fédération européenne « Transport and Environment », la Suisse se place en avant dernière position juste devant la Lettonie et l'Estonie. « La situation suisse s'explique par le haut pouvoir d'achat de la population qui permet l'acquisition de grosses cylindrées,

mais aussi par le fait que peu d'efforts ont été consentis jusqu'à présent », explique Gerhard Tubandt porte-parole de l'Association Transports et environnement (ATE).

#### Mieux sécuriser les passages

« A pied c'est sûr ».

Avec ce slogan, l'Association transports et environnement (ATE) entend prévenir les accidents sur les passages piétons. Une campagne vient d'être lancée qui intervient après une série de chocs impliquant des piétons, notamment six enfants le week-end dernier dans différentes localités de Suisse alémanique. L'ATE recommande en particulier aux automobilistes de freiner jusqu'à l'arrêt.





Franziska Teuscher,  
Présidente centrale de  
l'ATE

## Initiative sur les résidences secondaires Exploiter l'opportunité qui nous est offerte

Au lendemain de l'acceptation de l'initiative de Franz Weber sur les résidences secondaires soutenue par l'ATE, les régions touristiques ont adressé de vifs reproches aux « régions de plaine », les accusant d'avoir imposé leur loi aux régions de montagne minoritaires et de leur avoir dicté leur conduite en matière de développement. Or ma conviction est que l'issue du scrutin n'augure en rien le déclin du tourisme dans les régions de montagne. Bien au contraire !

La construction de résidences secondaires ne peut plus se poursuivre de façon aussi envahissante ; une majorité d'électeurs s'en est rendu compte. Même dans des lieux touristiques comme Kandersteg, l'initiative a rassemblé une majorité de votants. La construction débridée de résidences secondaires défigure nos plus beaux paysages. Quel gâchis, si l'on songe que c'est précisément là que réside le vrai capital de nos régions de montagne, capital que nous avons jusqu'à présent dilapidé avec beaucoup trop d'insouciance. Cependant, les vastes lotissements de chalets ont aussi d'autres effets néfastes. Comme on y accède presque exclusivement en voiture, ces lieux de villégiature souffrent

de graves problèmes de circulation routière. Corolaire : de fréquents embouteillages et un air vicié. Ainsi, les destinations finales ne pâtissent pas moins de la dégradation de la qualité de l'air que les localités situées aux abords de leurs voies d'accès.

Limiter la construction de résidences secondaires permet de se tourner vers un développement alternatif. En utilisant mieux les possibilités d'hébergement existantes, l'on pourrait miser sur une croissance qualitative plutôt que quantitative. J'espère sincèrement que les lieux touristiques sauront saisir cette opportunité. Ils pourront alors à nouveau se consacrer entièrement au bien-être de leurs hôtes et exploiter pleinement le calme et la beauté des paysages. Par ailleurs, il existe de bonnes solutions pour résoudre les problèmes de mobilité. Au lieu de construire toujours plus de routes d'accès et de nouveaux parkings, il suffirait d'aménager davantage de lieux de vacances interdits aux voitures, mais bien desservis par les transports publics. Les investissements nécessaires pour atteindre cet ambitieux objectif créeraient également des emplois.



**Tour de Suisse.** Il fut un temps où la longue colonne du Tour de Suisse était interrompue par les barrières d'un passage à niveau qui s'abaissaient pour laisser passer un train. Cette scène a été photographiée le 1er juillet 1950 lors de la 8e étape près de Walenstadt. Aujourd'hui, la route est plus large, le passage à niveau ne la traverse plus. Il y a même une autoroute parallèle. Mais il n'y a plus de si beaux policiers muni d'un sifflet.

NOUVEAU :  
rabais spécial pour  
véhicules hybrides  
et électriques!



## Optez pour l'éco-assurance véhicules et...

...économisez sur les primes grâce au tarif écologique et aux conditions préférentielles pour les membres de l'ATE.

Accédez immédiatement à nos services: par tél. au 0848 811 813 (tarif normal) ou par internet à l'adresse [www.eco-assurance.ch](http://www.eco-assurance.ch).

Association Transports  
et Environnement



Pour une mobilité d'avenir



© Barbara Müller

Le Mont Mézenc vu depuis l'ouest

ATE Magazine 1/2012 (Supplément vélo)

### De l'Ardèche au Tarn

C'est avec grand plaisir (et avec la carte Michelin ouverte devant moi) que j'ai lu l'article sur le tour à vélo « A vélo de l'Ardèche au Tarn ». La simple lecture de ces lignes est une prévention efficace contre le burnout, merci ! Je voyage en France depuis des années avec mon vélo, ma tente et mon père le plus souvent.

Nous nous sommes déjà rendus deux fois dans la région que vous décrivez. Le premier tour, qui partait de Clermont-Ferrand, nous a fait traverser Le Puy-en-Velay et Mende pour arriver à Avignon (volcans d'Auvergne, Causses, gorges du Tarn et en dessert la corniche des Cévennes – notre plus beau tour !). Depuis trois ans, nous partons du sud de la Bourgogne et suivons la vallée de la Loire pour atteindre Le Puy puis nous traversons le mont Mézenc et la vallée de l'Eyrieux jusqu'à Valence.

J'ai cherché votre itinéraire sur la carte et je dois m'incliner – nous sommes un peu plus frileux avec les dénivelés et les kilomètres ! Comme mon père, âgé bientôt de 75 ans, préfère toujours passer la nuit sous tente (il l'appelle maintenant sa maison de retraite) qu'à l'hôtel, nous sommes chaque fois chargés comme des mulets. 100 km en un jour, c'est le maximum que nous pouvons parcourir sur un terrain sans dénivelé et avec le vent dans le dos, autrement dit certaine-

ment pas dans le Vivarais. Mais pour nous, ces tours à vélo nous donnent l'occasion de découvrir tellement de belles choses répertoriées ou non et c'est aussi notre formule préférée pour les vacances. Je souhaite à vous tous une très belle saison à vélo et je me réjouis de lire d'autres articles proposant de nouveaux tours dans l'ATE Magazine !

Barbara Müller, par courrier électronique

ATE Magazine 1/2012 (EcoMobiListe)

### Différents articles

Pendant plusieurs années, j'ai lu l'ATE Magazine pour trouver la voiture qui me conviendrait. L'année dernière, vous avez expliqué dans votre publication que la LEXUS 200 était une très bonne voiture. Je l'ai donc achetée en janvier dernier et cette voiture a dépassé toutes mes espérances. Elle m'a même fait adopter un nouveau style de conduite. Jusqu'à présent, je conduisais volontiers à 95 km/h par temps sec et avec une bonne visibilité, juste pour ne pas avoir de problème lors d'un contrôle. Sur l'autoroute, je faisais partie des conducteurs les plus rapides. Mais maintenant, je constate que je peux conduire de Reigoldswil à Liestal presque entièrement sur la batterie et même la recharger. Sur le chemin du retour, je conduis à 70 km/h et je consomme beaucoup moins d'essence. Lorsque je suis prise à Frenkendorf dans le tristement célèbre embouteillage, je ne m'énerve plus, je me détends et je suis heureuse de voir que la batterie peut tout faire toute seule. En règle générale, je conduis tranquillement, je suis souvent seule sur les routes de campagne et je laisse la voiture décider de ma vitesse. J'espère que beaucoup de gens soutiendront cette technologie, car de nombreuses améliorations sont encore nécessaires. Il faut qu'il y ait aussi davantage de choix. J'aurais par exemple préféré une plus petite voiture. Et comme vous l'avez écrit l'année dernière, ces voitures devraient être plus légères malgré les deux moteurs. Ma famille et moi, nous sommes des piétons convaincus et faisons partie de l'ATE depuis des dizaines d'années. Malheureusement, je ne peux pas aujourd'hui me passer de voiture à cause de mon travail et de ma santé. Et nos bus ne sont pas équipés d'une suspension suffisante pour que mes pauvres vertèbres cervicales ne se rebellent pas.

Esther Hartung, par courrier électronique

## Agenda

### 4 mai 2012

#### Colloque ATE « Place à la ville, en transports publics »

L'ATE organise en 2012 également un colloque suisse à Berne, qui a pour thème les transports publics dans les villes et les agglomérations. Toute une équipe d'intervenantes et d'intervenants spécialisés présenteront des exposés passionnants et donneront des exemples concrets de succès remportés dans ce domaine. On peut citer parmi eux :

**Malene Freudendal-Pedersen**, professeure assistante, département des sciences environnementales et sociales (Department for

Environmental, Social and Spatial Change), Roskilde University, Danemark

**Petra Breuer**, responsable de la division Politique de l'Office fédéral des transports (OFT)

**Renate Amstutz**, directrice de l'Union des villes suisses

**Nawel Rafik-Elmrini**, adjointe au maire de Strasbourg en charge des affaires internationales et européennes

**Alain Groff**, responsable du département de l'urbanisme et des transports du canton de Bâle-Ville (Mobilität Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt)

**David Favre**, secrétaire général adjoint chargé de la mobilité au Département de la mobilité et de l'intérieur du canton de Genève

**Vincent Ducrot**, directeur des Transports pu-

blics fribourgeois

**Milenko Vrtic**, directeur de Transoptima GmbH, chargé d'enseignement à l'EPF de Zurich

**Gottlieb Witzig**, responsable du domaine Mobilité douce de l'Office fédéral des routes (OFROU)

**Hans-Rudolf Feuz**, directeur de Sales Bombardier Transportation (Suisse) AG

#### Inscrivez-vous dès maintenant !

Le colloque a lieu le vendredi 4 mai 2012 de 9h à 17h à l'Hotel Bern, Zeughausgasse 9, 3011 Berne. Le programme, l'inscription et d'autres informations sur le colloque et le lieu de la manifestation sont disponibles à l'adresse : [www.ate.ch/colloque](http://www.ate.ch/colloque).

Directeur d'Hupac, Bernhard Kunz est persuadé que le rail peut être compétitif dans le trafic marchandises transalpin. Mais il lui faut pour cela d'autres investissements dans les accès au tunnel de base du Gothard.

## Bernhard Kunz

# «L'abandon de la ligne de Luino serait une erreur capitale»

*Magazine ATE: Vous avez récemment considéré la politique suisse du transfert à travers les Alpes comme positive. Comment êtes-vous parvenu à cette conclusion?*

Bernhard Kunz: Entre 2000 et 2010, le trafic marchandises ferroviaire combiné a augmenté de 65 pour cent, donc plus que le trafic routier qui a progressé de «seulement» 61 pour cent bien que la limite de poids sur la route soit passée pendant cette période de 28 à 40 tonnes. Il faut par ailleurs tenir compte du fait que nous franchissons la montagne sur une infrastructure vieille de plus de 100 ans.

*Politiquement, l'objectif est toutefois plus ambitieux. L'étape intermédiaire d'un passage des cols alpins suisses limité à un million de camions par année a été manquée.*

Il faut aujourd'hui se demander si cet objectif était réaliste avec les infrastructures existantes. Les semi-remorques attelées représentent actuellement le plus grand potentiel de transfert. Mais l'absence d'un corridor de 4 mètres ne nous permet pas pour l'instant de les transporter sur rail par le Gothard.

*Vous vous engagez en faveur d'un corridor de 4 mètres sur l'axe du Gothard. Pourquoi est-il si important pour le trafic marchandises ferroviaire?*

Le trafic marchandises routier se développe de manière fulgurante. Il s'adapte rapidement aux exigences du marché et devient de plus en plus performant. On voit déjà surgir le spectre des «60 tonnes». Pour que le chemin de fer à travers les Alpes soit compétitif, il doit d'une part améliorer sa productivité et de l'autre suivre la tendance vers des semi-remorques. Ces véhicules ont tous aujourd'hui une hauteur aux angles de quatre

mètres. Si nous voulons les charger à bord des trains, il nous faut pouvoir proposer cette hauteur au-delà de la frontière nationale jusqu'aux terminaux en Italie.

*La hauteur aux angles est-elle le seul enjeu?*

Nous devons aussi pouvoir faire circuler des convois plus longs et plus lourds. Aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne, nous atteignons des longueurs de rames de 700 à 750 mètres avec un poids maximal de 2000 tonnes. Le but doit être d'atteindre ces paramètres, y compris une hauteur aux angles de quatre mètres, sur l'ensemble du couloir de fret de Rotterdam à Gênes. Ainsi seulement peut-on exploiter l'énorme potentiel du rail. Le tunnel de base du Gothard devient la pièce maîtresse d'un tel chemin de fer de plaine sauf que certaines lignes d'accès ne correspondent pas encore à ce standard.

*L'adaptation de ces lignes coûte beaucoup d'argent. Le couloir de ferroutage à travers la Suisse coûte environ un milliard de francs, Bözberg compris.*

Le message sur les NLFA rendu public et accepté par le peuple il y a 20 ans prévoyait déjà la conception de l'axe du Gothard comme chemin de fer de plaine pour le trafic marchandises. Voilà pourtant que l'argent vient à manquer pour les derniers kilomètres. C'est plus que discutable aussi d'un point de vue politique démocratique. Nous comprenons cependant les problèmes financiers. C'est pourquoi nous soumettons une proposition pour s'en sortir avec un minimum d'argent.

*Concrètement?*

Nous proposons de mieux exploiter à court terme les infrastructures existantes au lieu

d'attendre une extension de grand style. C'est surtout valable pour la diminution du trafic dans le sud. Si nous n'intervenons pas aujourd'hui, vingt années passeront entre l'inauguration du tunnel de base du Gothard et le contournement Est de la région encombrée de Milan. Nous proposons de revaloriser la ligne existante depuis Bellinzone via Luino et de l'adapter à des trains plus longs et une hauteur aux angles de quatre mètres.

*N'est-ce pas prévu de toute façon?*

Des travaux d'aménagement étaient en effet prévus dans le cadre de la «Piattaforma Luino». Mais on n'en entend plus parler. Le «Comité mixte», organe de coordination entre la Suisse et l'Italie, a voulu concentrer tous les efforts sur la ligne Chiasso-Milan. Cela nous a alarmés. Si la ligne via Luino est abandonnée, nous sommes confrontés à un grand problème. Elle prend aujourd'hui en charge 80 pour cent du trafic combiné via le Gothard et dessert directement les terminaux importants de Novare et de Busto Arsizio. Elle est la seule ligne de plaine au sud du Gothard et peut être adaptée à des trains marchandises d'une longueur de 750 mètres. Via Chiasso, il reste une inclinaison de 21 pour mille si bien que nous sommes toujours obligés de circuler avec deux locomotives.

*Peut-on dire que sans la ligne de Luino, l'impact des NLFA et du tunnel de base à travers le Gothard serait fortement affaibli pendant une longue période?*

La productivité du rail ne pourrait en tout cas pas être suffisamment augmentée si bien que la compétitivité par rapport à la route en souffrirait. Dans ces conditions, nous ne serions pas en mesure de faire avancer le transfert du





### Bernhard Kunz et Hupac AG

Zurichois d'origine, Bernhard Kunz (54 ans) est directeur de Hupac AG. Il a rejoint la société basée à Chiasso en 1988 en tant que chef de production. L'entreprise fondée en 1967 est considérée comme une pionnière du trafic combiné rail-route. Leader du trafic combiné à travers la Suisse, elle fait partie des principaux fournisseurs du marché européen. Hupac AG s'engage pour promouvoir le transport de marchandises par le rail plutôt que par la route. L'entreprise organise chaque jour environ 100 convois circulant entre les grands centres économiques européens. Le capital est détenu à 72 pour cent par la société de logistique et de transport et à 28 pour cent par les compagnies ferroviaires.

trafic comme nous le souhaitons.

*Combien coûterait l'aménagement de la ligne?*

Côté italien, on a un temps avancé le chiffre de 200 à 300 millions de francs. S'il permet de passer sans encombre les vingt prochaines années et de proposer une offre compétitive, cet investissement est tout à fait rentable.

*Ne faut-il pas aussi réaménager la ligne de Chiasso?*

Une adaptation en parallèle est en effet nécessaire. Mais pour exploiter pleinement ce trajet, il faut attendre l'entrée en service du contournement de Milan prévue vers 2035. Même si la ligne de Chiasso va gagner en importance, la ligne de Luino est plus urgente. Ce serait une erreur capitale de politique des transports de la négliger pendant cette longue période de transition.

*Pour que votre proposition ait une chance d'aboutir, il vous faut également convaincre les Italiens.*

Nous tentons en effet d'y associer également les régions italiennes. Un couloir de fret performant est aussi un atout pour l'industrie d'exportation italienne. A Novare et Busto, la logistique est un facteur économique essentiel qui crée beaucoup d'emplois.

*Le temps presse. Le tunnel de base du Gothard sera inauguré dans à peu près cinq ans.*

Absolument. C'est pourquoi nous mettons tout en œuvre pour sensibiliser les ministres des transports de Lombardie et du Piémont à cette question délicate. Loin de ne concerner que la Suisse, c'est un enjeu européen. Mais force est de constater qu'il n'existe pas en Italie une politique du trafic marchandises ferroviaire aussi soutenue qu'en Suisse.

*L'objectif du transfert de 650 000 camions maximum peut-il être atteint avec les aménagements que vous proposez?*

Pour ce qui est des capacités, le chemin de fer pourrait prendre en charge le trafic supplémentaire à condition de procéder également à une adaptation des terminaux. Reste cependant à connaître notre degré de compétitivité avec la route. Nous sommes toujours confrontés à certains problèmes.

*Lesquels?*

Nous devons faire face à une flambée des coûts dans l'entretien des wagons. Après l'accident et l'explosion d'un train de marchandises à Viareggio, les consignes de sécurité ont été énormément renforcées au niveau européen. Mais nous avons aussi un grand potentiel pour réduire les coûts. S'il n'existait par exemple plus qu'un seul système de sécurité des trains sur un couloir de fret, nous pourrions améliorer la circulation et économiser sur les locomotives. Nous en sommes très loin. L'Allemagne refuse d'introduire le système ETCS.

*Le manque d'interopérabilité est un vieux problème. Les chemins de fer devraient enfin se résoudre à faire leurs devoirs.*

Tout à fait. Si le rail ne réussit pas à devenir compétitif avec la route, il est clair pour moi que l'objectif suisse du transfert du trafic reste une illusion.

*Les prix des sillons constituent également un facteur important.*

Oui, si nous continuons à les augmenter, nous

risquons de nous retrouver dans un cercle vicieux. Les entreprises ferroviaires augmenteraient en effet leurs tarifs et le rail serait moins compétitif que la route.

*Le Conseil fédéral vient pourtant de décider une hausse des prix des sillons. Cela n'a pas dû vous plaire.*

Non. Déjà, nos tarifs sont supérieurs à ceux du reste de l'Europe. Pour être équitable, il nous faut cependant préciser que c'est le trafic voyageurs qui porte la part majeure de la hausse.

*Avec la bourse de transit alpin proposée par l'initiative des Alpes, le trafic routier serait plafonné. Quel est votre avis?*

Dans ses négociations avec l'Union européenne, la Suisse est en position faible. Si les autres pays alpins y participent, on peut réussir, sinon c'est plutôt improbable. Quoi qu'il en soit, nous devons tout mettre en œuvre pour être compétitifs même sans bourse de transit alpin. Tel est le credo de notre entreprise.

*De manière générale, le trafic marchandises ferroviaire est-il en position de devenir compétitif?*

Le trafic combiné peut déjà être rentable aujourd'hui. Ses opérateurs circulent sur toutes les lignes de plaine européennes, également dans le trafic Est-Ouest, sans recevoir un seul centime de subvention. Cela n'est pas encore possible dans l'arc alpin parce que nous sommes confrontés aux tracés de montagne et à des longueurs de trains nettement réduites.

*Attendez-vous de l'ouverture du tunnel de base du Gothard un transfert important des marchandises vers le rail?*

Certains aspects sont positifs. La durée du transport se raccourcit et les grosses dépenses pour franchir la montagne à l'aide de trois locomotives sont évitées. C'est en effet un progrès considérable.

*Mais ne faut-il pas des efforts supplémentaires pour exploiter pleinement les capacités des NLFA coûteuses?*

Absolument. Le grand potentiel du chemin de fer ne peut être pleinement exploité qu'en circulant sur l'ensemble du corridor de fret avec des trains longs et lourds, en y chargeant les semi-remorques attelées et en mettant à profit tout son potentiel.

Interview: Peter Krebs



Dans le Jura, une grande partie de l'eau s'infiltré dans le sous-sol calcaire. Mais on la retrouve dans de nombreuses gorges, grandes et petites, tantôt poétiques, tantôt imposantes. Nous vous proposons un tour des huit gorges pour échapper au quotidien.

Texte et photos : Peter Krebs

# Petites fugues dans les gorges du



Les eaux bouillonnantes ont formé et forment encore les gorges: ici celles du Taubenloch entre Bienne et Frinwillier.

## Le Chälen Graben sur le Blaueberg

La première gorge est plutôt un fossé. Elle s'appelle d'ailleurs Chälen Graben, fossé du Chälen. Mais ce fossé a déjà tous les ingrédients d'une vraie gorge du Jura. La limite entre un fossé et une gorge est fuyante à l'image de l'eau qui les creuse. Au Chälen Graben, il y a un ruisseau, des parois de rocher abruptes avec des cavités en forme de grottes, un sentier pédestre avec des marches et des ponts. Ce fossé a tout du romantisme qu'on s'imagine pour une gorge, fût-elle aussi courte que l'a été la période du Romantisme. Il s'ouvre sur le versant nord du Blaueberg. Le « Mont-Bleu » se dresse aux portes de Bâle, mais il appartient au canton de Soleure. Les possibilités de s'y rendre à pied sont nombreuses. Nous proposons de prendre le RER jusqu'à Grellingen. De là, nous montons au nord sur l'Eggflue, puis prenons de l'autre côté par le Chuenisberg pour gravir le Blaueberg. La descente commence au Blauepass. Nous passons aux Bergmatten (restaurant) devant une place de jeux et de pique-nique avant de descendre par le fossé en direction de Radmer. Nous voici à présent derrière le mont bleu. Par Vorhollen, nous rejoignons Mariastein, lieu de pèlerinage avec une église baroque qui vaut le détour. C'est le plus important lieu de pèlerinage catholique de Suisse après Einsiedeln. Il a été érigé après qu'un miracle, si l'on en croit la légende, se soit produit ici (un autre s'y est ajouté plus tard) : un garçon tombé dans le précipice pendant que sa mère dormait dans une grotte serait resté miraculeusement indemne. Il raconta à sa mère terrifiée et heureuse qu'une femme l'avait rattrapé. Pour son père, pas de doute : c'était la Vierge. Il fit construire une première chapelle sur le lieu du prodige. Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, la Chapelle de la Grâce a été installée dans la grotte où dormait la mère, au-dessous du couvent. Des ex-voto dans l'entrée témoignent de ce que la Vierge est encore active aujourd'hui (lors d'examens, d'accidents et de maladies). Les randonneurs et les pèlerins sont par ailleurs ravis qu'il y ait, à côté du couvent, un restaurant et un arrêt de car postal. ■

**Aller :** En train de Bâle à Grellingen.

**Retour :** En car postal ou à pied jusqu'à Flüh. Par le tram 10 jusqu'à Bâle, gare CFF.



Pas moins de 37 ponts traversent la Teufelsschlucht près de Hägendorf.

## La Tüfelsschlucht près de Hägendorf

**I**l n'y a pas que Marie du bon secours, mais aussi le diable, qui a de toutes autres intentions. Il sévissait déjà dans l'ancien temps. Par exemple dans les gorges du Cholersbach, au-dessus de Hägendorf, canton de Soleure également. Selon la légende, il s'y était divertit avec quelques compères, les sous-diables, et la baignade les avait rendus quelque peu exubérants. Les démons avaient arraché des arbres, le ruisseau puait le soufre, de la vapeur s'échappait des gorges (la centrale voisine de Gösgen n'existait pas encore). C'en était trop pour les habitants de Hägendorf. Ils appelèrent à la rescousse un père capucin d'Olten,

qui monta seul dans les gorges pour affronter le Mal. Le père sortit vainqueur. Mais le combat laissa ses traces. Ses cheveux et sa barbe blanchirent en quelques heures, et sur sa joue gauche une marque avait été laissée comme par une griffe de feu. Depuis lors, l'endroit s'appelle Gorges du Diable, Teufelsschlucht, ou Tüfelsschlucht en dialecte.

**Pour les profanes**, elles sont étonnamment authentiques. Le Verkehrs- und Verschönerungsverein Hägendorf (VVH), qui se voue à l'embellissement de la région, les a ouvertes aux promeneurs il y a plus d'un siècle, créant un accès direct au sana-

torium d'Allerheiligenberg. Le VVH aime la précision. Nous apprenons grâce à lui que le sentier pédestre des gorges est long de 2830 mètres, qu'il passe par 37 ponts et passerelles qui mesurent en tout 324 mètres. En chemin, nous franchissons 204 marches et pouvons nous reposer sur 25 bancs. Mais les chiffres ne disent pas toute la vérité. Car on ne sait rien encore de tout le charme de ces gorges tant qu'on n'a pas vu de ses propres yeux ses surprenants méandres et degrés, entendu de ses propres oreilles le clapotis et le murmure du Cholersbach et de ses cascades, et senti soi-même la pourriture, la mousse et la poix des arbres. A mi-hauteur, nous

entendons aussi l'autoroute A2, qui traverse la Tüfelsschlucht sur un viaduc pour disparaître aussitôt dans le tunnel du Belchen. Nous nous demandons alors si le père a vraiment vaincu le diable à l'époque. Bientôt nous nous demandons aussi par où poursuivre la randonnée. Les possibilités sont nombreuses.

**Monter jusqu'à la Belchenflue**, pour redescendre sur Waldenburg? Nous optons pour le sentier des crêtes et ressortons des gorges pour gravir à l'ouest la Höchi Flue. Là, nous faisons halte pour pique-niquer avec une vue unique sur l'échangeur d'Egerkingen. On distingue

clairement le bouchon en direction de Berne. Bientôt nous poursuivons notre marche par le Roggenschnarz et la Roggenflue jusqu'à Balsthal. C'est, sans ironie, l'un des plus beaux tronçons du sentier des crêtes du

Jura. Il n'y a du goudron que sur 800 mètres près de Tiefmatt, où nous découvrons un restaurant qui compense cet inconvénient par un dessert comme nous n'en aurions jamais imaginé d'aussi exquis en cet endroit reculé.

Pas plus que nous aurions pensé trouver à près de 800 m d'altitude une fine goutte titrant 93° Oechsle. ■

**Aller :** En train jusqu'à Hägendorf.

**Retour :** En train de Balsthal (Klus ou Talbrücke) à Oensingen, sur la ligne du Pied du Jura.

## La Verenaschlucht près de Soleure

**A** en croire les écrits publicitaires touristiques, chaque vallée suisse digne de ce nom est « d'un romantisme sauvage ». Et naturellement aussi chaque grotte et même le plus modeste fossé. Les professionnels du marketing ont un vocabulaire quelque peu limité. Ils ne regardaient pas assez par la fenêtre pendant les cours de français. Mais pour la Verenaschlucht aux portes de Soleure, cette qualification est adéquate, même si la part de romantisme l'emporte sur le caractère sauvage. Le rapport est

d'à peu près 60/40. Ces gorges ont elles aussi à voir avec le spirituel. Si nous montons depuis Soleure par le chemin semé de petits ponts aménagé en 1791 par l'émigré français de la Révolution Louis-Auguste de Breteuil, nous atteignons le saint des saints, l'Ermitage. Ici, à la sortie de la gorge, deux chapelles jouxtent la cellule de l'ermite. L'ensemble est d'un romantisme insurpassable. La cellule a l'air d'une maison de sorcière. Sa cheminée teint en noir la paroi de rocher en surplomb, sous laquelle elle s'abrite

Vues diverses de la Verenaschlucht avec son ermitage et ses deux chapelles. Le chemin a été construit à la fin du 18<sup>e</sup> siècle.





# Archipel des Eoliennes

Découverte en profondeur des îles Eoliennes où la priorité est donnée à l'approche des deux volcans actifs Vulcano et surtout Stromboli. Le temps de deux nuits, vivez pleinement l'ambiance de cette île incomparable. Vous explorez également Salina, véritable paradis des randonneurs, et Panarea, la plus chic.

**Archipel des Eoliennes** à partir de € 640.-

8 jours/7 nuits, 6 jours de randonnée

Uniquement les Eoliennes pour profiter

Douceur de vivre de ces îles

Nombreuses possibilités de baignade

Possibilité d'extension à l'Etna et/ou Syracuse

Davantage d'informations dans le programme détaillé\* ou sur [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)



# Criques, soleil et petits ports de Catalogne

Découvrez la Costa Brava version nature. Des criques isolées dans un relief chaotique et ombragé, des belvédères surprenants, des petits ports paisibles et des villages médiévaux... avec une mer baignée de soleil! Que rêver de mieux? Ah si, on oubliait la charcuterie et le vin local.

**Costa Brava: criques, soleil et petits ports de Catalogne** à partir de € 495.-

7 jours/6 nuits, 6 jours de randonnée

Sentiers littoraux et criques secrètes

Patrimoine bâti: ports et villages médiévaux

Activités ludiques possibles le 3<sup>e</sup> jour

Hébergements confortables et bien situés

Davantage d'informations dans le programme détaillé\* ou sur [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)

Réservations et conseils:  
tél. 0848 823 824, [info@voyages-via-verde.ch](mailto:info@voyages-via-verde.ch)  
[www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch)

**voyages via verde**  
En route vers la nature

\* à commander par la carte de commande dans le rabat de la couverture, par courriel ou via internet

Le partenaire voyages de l'ATE



tout comme la chapelle dédiée à saint Martin. La chapelle de sainte Verena, de l'autre côté du ruisseau, est à moitié creusée dans le rocher, duquel le vieux clocher surgit telle une trompette de la mort. Le câble qui actionne la cloche passe par un trou de dix mètres foré dans ce rocher.

**Sainte Verena**, qui a donné son nom à la chapelle et aux gorges, serait venue de Haute-Egypte et aurait émigré dans la région autour de l'an 300. Elle vécut des années durant dans une

caverne, soignant les malades et aidant les nécessiteux. Un jour elle en eut assez de sa Verenaschlucht. Elle décida de partir et descendit l'Aar sur une meule jusqu'à Zurzach, où elle poursuivit son œuvre de charité. L'ermitage est le seul de Suisse qui soit encore en fonction. Depuis trois ans, pour la première fois depuis sainte Verena, il est à nouveau occupé par une femme. Outre les chapelles, deux grottes rappellent le caractère éphémère des choses terrestres et la crucifixion de Jésus au Mont des Oliviers.

Soleure s'est créé au XVII<sup>e</sup> siècle « une 'Vallée de la Mort' unique dans notre pays et profondément impressionnante », écrit l'historien de l'art Paul L. Feser. Autrefois, durant la Semaine sainte, le Tout-Soleure défilait en procession méditative dans les gorges. Pour nous, c'est une station bienvenue en toutes saisons.

**La Verenaschlucht** est le premier tronçon de l'ascension du Weissenstein, sur lequel on ne peut plus monter en télésiège pour le moment. Nous rejoignons

donc le Kurhaus à pied par Falleren, Stiegenlos et Nesselboden. Pour la descente, nous avons le choix entre le chemin qui mène à Gänsbrunnen par le Hinter Weissenstein ou celui qui rejoint Oberdorf, sur le versant sud. ■

**Aller :** De la gare de Soleure, prendre le train Soleure-Niderbipp jusqu'à l'arrêt Solothurn Sternen. De là, traverser le quartier en direction du nord jusqu'à l'entrée des gorges.

**Retour :** En train d'Oberdorf à Soleure ou de Gänsbrunnen à Moutier.

## Les gorges du Taubenloch près de Bienne

**N**ous restons au pied sud du Jura, mais entrons en terre réformée. Dans le canton de Berne, même les gorges ont l'air plus terrestres ou en tout cas moins catholiques que dans le canton de Soleure. Avec les gorges du Taubenloch, près de Bienne, cela commence par le nom, pour l'origine duquel il existe plusieurs explications. La plus belle parle d'une jeune fille. Elle était si gracieuse que tout le monde l'appelait la Colombe, die Taube. Elle était de ce fait fort courtisée. Son cœur appartenait à un garçon de la région. Mais un méchant tyran de Rondchâtel voulait aussi attraper la belle. Pour échapper à ses poursuites, la Colombe ne trouva d'autre issue que de se jeter dans les gorges, car elle ne savait pas voler.

**C'est ainsi** que la jeune femme perdit la vie avant même d'y avoir goûté. Depuis lors, on appelle ce goulet le Taubenloch. C'est une cluse, qui perce le premier pli du Jura, donc une véritable

gorge. La Suze a eu 150 millions d'années pour la former. C'est le temps qu'il a fallu à la couche de calcaire atteignant jusqu'à 200 mètres d'épaisseur déposée au fond de Téthys, la mer primitive, pour se soulever et se plisser. Comme le temps passe !

**La Suze** a entre-temps donné son nom à un apéritif presque encore plus amer que le destin de la belle Colombe. Les gorges du Taubenloch ont servi très tôt de voie de communication entre le Jura et la région de Bâle. Cela a commencé avec les Romains, a continué avec les chemins de fer du Jura et s'est terminé provisoirement avec la Transjurane, l'autoroute qu'on voit même et qu'on entend gronder du fond des gorges. Depuis 1889, il y a là un sentier pédestre. Il permet d'accéder aux attractions, les cascades, les éperons rocheux, la Suze tantôt écumante, tantôt docile, et ses marmites bouillonnantes. Le sentier aménagé par le CAS est prisé, mais non sans

Les gorges du Taubenloch laissent bien apparaître les plis jurassiens dans la roche. La Suze les a libérés et lavés.



danger. Il est resté plusieurs fois fermé durant de long mois, ces dernières années, en raison de chutes de pierres et d'un tragique accident. Le bus des transports publics biennois a la bonne idée de s'arrêter à l'entrée des gorges. Nous quittons la ville par un

premier tunnel et nous retrouvons d'un coup en pleine nature archaïque. Trois kilomètres plus haut, à Frinvillier, nous pouvons prendre le train pour rentrer à Bienne ou poursuivre la balade jusqu'à Evilard. Pour les véritables grands randonneurs, la

gorge n'est que la première étape sur le chemin du Chasseral et des crêtes de l'anticlinal jurassien par où passe le chemin européen de grande randonnée qui conduit du lac Balaton aux Pyrénées. ■

**Aller :** Par le bus n° 1 ou 2 de la gare de Bienne à l'arrêt Taubenloch.

**Retour :** En train de Frinvillier à Bienne ou en funiculaire d'Evilard à Bienne.

## Les gorges de Douanne près de La Neuveville

Quelques kilomètres à peine à l'ouest de Bienne, s'ouvre déjà la prochaine entaille dans le calcaire déposé par Téthys. Les gorges de Douanne font un peu concurrence à celles du Taubenloch. Il y a des gens qui se demandent sérieusement laquelle des deux est la plus belle de tout le Jura. Nous ne pouvons tran-

cher, les trouvant toutes deux attirantes à leur façon et valant de toute façon le détour.

**Les gorges du Taubenloch** sont assurément plus imposantes, la Suze roule davantage d'eau. Elle écume, bouillonne, se précipite, gicle, gronde, mugit et coule plus fort que la Douanne. Mais

les gorges de cette dernière ont l'avantage de ne pas être une voie de communication si importante et de se passer d'autoroute. Elles sont un peu plus modestes, mais offrent aussi des perspectives et des visions impressionnantes. Le sentier est en partie taillé comme un long balcon dans le rocher vertical. C'est dans les gorges de

Douanne que Friedrich Dürrenmatt, dans son polar *Le Juge et son bourreau*, a fait assassiner le policier Schmied. C'était vers 1950, quand le dramaturge et romancier habitait tout près, à Gléresse.

**Les gorges** ont ainsi fait leur entrée dans la littérature mondiale. Tout comme le petit blanc de Douanne, auquel le commissaire Bärloch faisait volontiers honneur, et nous faisons de même à la fin de notre promenade: à Douanne (Twann en allemand), où nous prendrons plus tard le bateau pour Bienne, qui avait été le point de départ de notre excursion. Celle-ci avait commencé le matin par un trajet en funiculaire jusqu'à Macolin, haut lieu du sport. De là l'itinéraire traverse la forêt jusqu'à la montagne de Douanne, où commence bientôt la descente dans les gorges. Au lieu de Bienne, on peut aussi mettre le cap sur l'Île Saint-Pierre et parcourir ensuite le Chemin des Païens jusqu'à Cerlier. ■

**Aller :** En funiculaire de Bienne à Macolin.

**Retour :** En train ou en bateau de Douanne (Twann) à Bienne ou à Neuchâtel.



En maints endroits, le chemin forme un balcon à travers les gorges de Douanne.





© P. Saint Jean

## La Touraine: nature et châteaux

Sur les rives de la Loire et de ses affluents, les pistes cyclables sécurisées et les petites routes de campagne permettent la découverte d'un environnement naturel classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Villandry et ses jardins à la Française, le château Renaissance d'Azay, Rigny Ussé (le château de la Belle au bois dormant), la forteresse royale de Chinon, le château médiéval de Langeais sont autant de merveilleux édifices qui captiveront petits et grands. L'approche en canoë complètera votre découverte des lieux par un angle de vue différent.

**La Touraine: nature et châteaux** à partir de € 675.-

6 jours/5 nuits, 4 jours de vélo

Subtil équilibre entre vélo et découvertes culturelles

Canoë pour glisser sur la Loire; location de vélo comprise

Réalisable avec des enfants

Davantage d'informations dans le programme détaillé\* ou sur [www.voyages-via-verte.ch](http://www.voyages-via-verte.ch)



© P. Saint Jean

## Gorges de l'Allier en canoë

Reprenant les traces des anciens bateliers, c'est au fil de l'eau et à bord de votre embarcation que vous découvrirez les mystères des gorges secrètes. Au sud de l'Auvergne, entre les anciennes provinces du Velay et du Gévaudan, l'Allier a entaillé une vallée profonde qui offre des vues saisissantes: villages perchés, chapelles, églises et basiliques romanes, forêts aux multiples essences, gorges et colonnades basaltiques, escarpements de granit et de gneiss, anciens volcans... Une escapade idéale pour une première expérience en canoë.

**Gorges de l'Allier en canoë** à partir de € 250.-

3 jours/2 nuits, 3 jours de navigation

Descente ludique sur l'eau, idéale pour les familles

Succession de magnifiques villages; variété de la faune, loutres et saumons; un autre regard depuis la rivière

Davantage d'informations dans le programme détaillé\* ou sur [www.voyages-via-verte.ch](http://www.voyages-via-verte.ch)

Réservations et conseils:  
tél. 0848 823 824, [info@voyages-via-verte.ch](mailto:info@voyages-via-verte.ch)  
[www.voyages-via-verte.ch](http://www.voyages-via-verte.ch)

**voyages via verte**

En route vers la nature

\* à commander par la carte de commande dans le rabat de la couverture, par courriel ou via internet

Le partenaire voyages de l'ATE



Fiabilité - sécurité  
Membre de la Fédération Suisse  
des Agences de Voyages

## La Combe Grède sur les pentes du Chasseral

La Combe Grède est un de ces compromis trouvés par la nature entre gorge et fossé. Elle n'est pas entaillée très profondément dans le paysage, mais elle est terriblement abrupte. Du sommet du Chasseral, c'est la voie la plus directe pour descendre au nord dans le vallon de Saint-Imier. La ligne de chute pour ainsi dire. Nous l'avons faite au printemps, quand sur les prairies du Chas-

seral les crocus impatientes poussaient déjà gaiement près des derniers champs de neige. La Combe Grède était alors encore en plein hiver. Le chemin et ses échelles étaient verglacés, dans les cavités les glaçons résistaient vaillamment, et nous avons été heureux de laisser derrière nous sans incident le tronçon le plus raide. Mais c'était aussi une belle expérience, comme presque toutes les aven-

tures traversées sans dommage. En bas, la Combe finit dans une superbe forêt de hêtres. Quand nous en ressortons, nous sommes déjà à Villeret avec sa gare. Nous pouvons aussi longer la forêt en remontant le vallon pour prendre ensuite le train à Saint-Imier. Pour qui en a envie, on peut également prendre le funiculaire de Saint-Imier au Mont-Soleil et redescendre de l'autre côté dans les

des Franches-Montagnes à l'allure de parc, direction les Breuleux. ■

**Aller:** En bus des Prés d'Orvin ou de Saint-Imier au Chasseral.

**Retour:** En train de Villeret ou de Saint-Imier à Bienne. Ou par les Chemins de fer du Jura des Breuleux à Bienne via Tavannes et Sonceboz-Sombeval.

## Les gorges de l'Areuse près de Noiraigue

Nous voici maintenant dans le canton de Neuchâtel. L'Areuse coupe la chaîne du Jura entre le Val-de-Travers et le lac de Neuchâtel. Ce faisant, elle a creusé les gorges assurément les plus spectaculaires et les plus connues du Jura. 9,5 kilomètres séparent Noiraigue, à l'entrée, de Boudry, à la sortie des gorges. 17 ponts et passerelles traversent l'Areuse, qui écume et mugit sur les degrés de pierre telle un torrent

ou une cascade aux endroits où les hautes falaises ne lui laissent qu'un étroit passage.

**L'Areuse** est le principal cours d'eau du canton de Neuchâtel. Elle fournit de l'eau potable pour 70 % de la population et jaillit majestueusement d'une paroi de rocher dans la cluse de Saint-Sulpice. C'est la même eau qui, six kilomètres plus haut, s'infiltre sous le Lac des Taillères, qui n'a

pas d'écoulement en surface. Le sous-sol du Jura est plein de grottes, de cours d'eau cachés et de secrets. Près de Noiraigue, la rivière homonyme, longue de seulement 700 mètres, se jette dans l'Areuse. Elle sort également d'une source karstique au-dessus du village. Il vaut la peine d'aller voir ce phénomène naturel avant de descendre dans les gorges. D'après les historiens, l'Areuse servait dès le XIVe siècle à faire tourner des roues de moulin, des scieries, des laminoirs et des cimenteries. Des forges, des fabriques de poudre et la brasserie de Boudry se servaient aussi de son eau, qui a joué un rôle important dans le développement préindustriel du canton. Les gorges n'étaient alors pas encore accessibles de part en part. Cela a changé à la fin du XIXe siècle, quand on a construit les centrales électriques. C'est de cette époque que date le pont de pierre arqué qui, près du Saut-de-Brot, traverse les gorges en leur point le plus étroit et fait le bonheur des photographes.

**Les toponymistes** dérivent le nom de l'Areuse de *arrogium*, qui signifie rivière en latin tardif. Dans les anciens écrits, l'Areuse est orthographiée tantôt Arosa, tantôt La Reuse. Le même mot a donné Arroyo en castillan : l'Areuse a la même source linguistique que les Arroyos espagnols. A Champ-du-Moulin, il y a un restaurant. De là nous pouvons descendre les gorges jusqu'au joli village de Boudry, ou monter jusqu'à la gare et ensuite par le flanc gauche de la vallée traverser la forêt jusqu'à Chambrélien (très charmant). Et, bien entendu, un autre itinéraire part à droite du sentier des gorges et monte en lacets jusqu'au Creux-du-Van, l'imposant cirque rocheux qui s'est formé au bord de la cluse. ■

**Aller:** En train de Neuchâtel à Noiraigue.

**Retour:** En train de Boudry ou de Chambrélien à Neuchâtel.



Le pont du Saut-de-Brot traverse l'Areuse à l'endroit le plus étroit de la gorge.



## La Poëta-Raisse près de Môtiers

**B**eaucoup tiennent la Poëta-Raisse pour la plus belle des gorges du Jura. C'est assurément la plus enchantée. Elle est à l'écart et pas très connue, car elle se cache au sud de Môtiers dans une forêt au flanc du Chasseron et appartient pour moitié au canton de Neuchâtel (le bas) et pour moitié au canton de Vaud (le haut). L'ascension d'un canton à l'autre est une symphonie. Elle commence doucement, au début le sentier qui longe le ruisseau baptisé Breuil gagne imperceptiblement en altitude.

**La forêt** est sombre comme dans les contes. Les arbres et les pierres ont d'épais manteaux de mousse. Aux branches poussent des barbes de lichen vertes et grises. Les racines sont recouvertes d'un épais tapis de fougères. Puis le sentier devient plus raide et plus étroit, jusqu'à ce que nous arrivions devant les premiers degrés de pierre sur lesquels le Breuil saute en cascade joyeusement, infatigablement.

Escaliers, échelles, ponts et passerelles montent à travers et autour des rochers lisses et humides. Les attractions se succèdent sans répit, le ruisseau et les oiseaux des bois en jouent la mélodie. Après une dernière traversée nous quittons les gorges et atteignons un terrain plus ouvert.

**Le nom** de Poëta Raisse a fait déjà beaucoup philosopher. Raisse désigne en patois une scierie actionnée par l'eau, tout le monde est d'accord. Poëta, de son côté, est plus contradictoire : il n'a rien à voir avec la poésie ou un poète, comme l'homme moderne serait tenté de le croire, bien au contraire. En patois, langue morte depuis longtemps dans les cantons réformés de Suisse romande, poëta signifiait puant, mauvais, repoussant. Des adjectifs qu'on préférerait ne pas associer à la nature. Mais il est de fait que pour nos ancêtres, les gorges n'avaient rien de romantique. Cela n'a changé qu'avec le siècle des Lumières, puis

avec le Romantisme, précisément. Quelqu'un qui a beaucoup contribué à la revalorisation spirituelle de la nature est Jean-Jacques Rousseau. Il a habité de 1762 à 1765 une jolie maison à Môtiers, point de départ de notre balade. Il s'était retiré dans le canton de Neuchâtel pour échapper aux autorités françaises et bernoises. En ce temps-là, Neuchâtel appartenait tout comme Berlin au roi de Prusse Frédéric le Grand, souverain éclairé du Siècle des Lumières. On ne sait si Rousseau a jamais visité les gorges. Le chemin n'a été aménagé qu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Mais l'homme de lettres et philosophe a certainement fait en sorte, avec son enthousiasme pour la nature, que nous associons aujourd'hui la Poëta Raisse à la poésie plutôt qu'à la puanteur. Pour nous, elle est un élément inoubliable et pittoresque de l'ascension de Môtiers au sommet du Chasseron (compter cinq petites heures). Là, à 1600 m d'altitude, se tient un hôtel simple et accueillant. La



Même s'il paraît poétique, le nom de Poëta-Raisse a une toute autre signification.

descente vers Sainte-Croix peut donc attendre tranquillement le lendemain. ■

**Aller:** En train de Neuchâtel à Môtiers.

**Retour:** En train de Sainte-Croix à Yverdon-les-Bains.

# Vous recherchez? Vous proposez?

Une petite annonce dans le Magazine ATE vous permettra d'atteindre votre objectif! Réservez une annonce à l'adresse [www.ate.ch/magazine](http://www.ate.ch/magazine).

Renseignements au  
058 611 62 59

Association Transports  
et Environnement



Pour une mobilité d'avenir

Votre message  
sur 3 lignes  
pour Fr. 51.-!



## Pashley Guv'nor

Le Guv'nor est un pur produit design du constructeur britannique Pashley. Son cadre élégant et léger est basé sur la technologie de tubulure Reynolds 531. Sa selle Brooks Titanium, ses poignées en cuir cousu main, ses jantes noires à filet doré et ses pneumatiques crème lui confèrent un irrésistible look rétro.

DIVERSO

Walser & Ruffer, 6372 Ennetmoos  
Téléphone 041 6107126, [www.diverso.ch](http://www.diverso.ch)

THE ORIGINAL  
GUV'NOR

## BONUS ATE

Les membres de l'ATE bénéficient de conditions préférentielles pour une quarantaine d'offres-bonus. Les nouvelles offres concernent trois vélos électriques, les voitures de location Hertz, l'autopartage Mobility, un spectacle et deux guides de randonnées.

Détails en pages 42, 43 et 45

## ASSURANCES ATE

### Parfaitement assuré à vélo

L'ATE et son partenaire assureur de longue date Zurich Connect ont étendu leur offre d'assurances touchant au vélo. Lorsque des vélos de course, des VTT ou des vélos à as-



© adpic.de

sistance électrique (VAE) font partie du ménage, la somme d'assurance en cas de vol s'avère souvent insuffisante. C'est pourquoi l'ATE recommande la nouvelle assurance complémentaire vélo «Zurich-to go!» – une assurance vélo combinée vol – casco – dépannage.

Détails en page 46



© R. Mezonnet

## La saison du plein air

«Voyages via verte», partenaire de l'ATE, propose des idées pour nous projeter dans une véritable atmosphère de vacances. L'offre présentée par notre voyageur privilégié deux destinations. La première est «la Loire à vélo»: les petites routes de campagne vous permettront de pédaler et de naviguer dans un environnement naturel classé au patrimoine mondial de l'Unesco, à votre propre rythme. La seconde proposition est le sud de l'Auvergne en canoë. Cette région offre une grande richesse du patrimoine architectural et historique: abbayes, églises et chapelles romanes, croix et calvaires, vestiges de châteaux, ponts romains. Vous trouverez une sélection d'offres de voyages sur le site internet et tous les détails dans le catalogue «chamina voyages 2012». [www.voyages-via-verde.ch](http://www.voyages-via-verde.ch); tél. 0848 823 824

Plus d'infos en page 33; carte de commande dans le rabat de la couverture

### Sacoche à bandoulière City-Biker d'Ortlieb

Cette sacoche à bandoulière avec fermeture-rabat est particulièrement pratique pour la ville et les voyages. Imperméable et dotée d'un système de fixation QL3, la sacoche City-Biker se fixe en un tournemain au porte-bagages du vélo. Grâce à cette fixation, le dos de la sacoche reste plat, sans éléments dérangeants. Avec sa bandoulière rembourrée, escamotable sous le rabat, la sacoche s'emporte aisément en balade. Le fond et les côtés sont renforcés. L'intérieur est doublé et comporte une poche avec fermeture-éclair et mousqueton porte-clés. Un ordinateur de 13.3" ou des documents de format A4 y prennent place sans problème. Les membres de l'ATE peuvent obtenir cette sacoche pour Fr.145.- au lieu de Fr.175.-, dans la limite de stocks disponibles.

D'autres nouveautés figurent dans ce magazine. Tout l'assortiment est présenté sur [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch). Vous pouvez aussi contacter la Boutique ATE par téléphone au 0848 612 612.



© mad

## AVANTAGES POUR LES MEMBRES ATE

# L'essor du vélo électrique

Aujourd'hui déjà, un nouveau vélo commercialisé en Suisse sur sept est électrique. Cependant, le choix de ce mode de transport ne constitue une victoire pour l'environnement que s'il se substitue à des formes de mobilité motorisées telles que la voiture, la moto ou le scooter.



### Flyer

Proposant le plus large éventail de vélos électriques Flyer au monde, l'entreprise Biketec AG est leader du marché suisse dans son domaine. Elle a été la première d'Europe à produire en série des batteries lithium-ion (li-ion), le nec plus ultra des technologies de stockage d'énergie électrique. Leur légèreté (2 à 2,5 kg) et leur grande autonomie (30 à 60 km) représentent la plus grande amélioration dans la récente histoire du vélo électrique. Bien plus qu'une marque, Flyer est un vaste programme de prêt de vélos électriques qui emprunte le ca-

nal des offices du tourisme. Il permet aux voyageurs non entraînés de se lancer dans des excursions. Dès Fr. 2990.-.

**+ Un plus pour les membres de l'ATE:** à l'achat d'un Flyer neuf, vous recevrez une batterie supplémentaire à prix réduit: batterie de 8 Ah (26 V) pour Fr. 390.- au lieu de Fr. 590.-; batterie de 15 Ah (26 V) pour Fr. 590.- au lieu de Fr. 990.-; batterie de 8 Ah (36 V) pour Fr. 590.- au lieu de Fr. 790.-. Détails sur [www.bonus-ate.ch](http://www.bonus-ate.ch) ou auprès de Biketec AG, tél. 062 959 55 55.

### Le saviez-vous?

Sur 100 kilomètres, un vélo électrique consomme un peu plus d'un kilowattheure, ce qui correspond à une douche chaude de trois minutes. Recharger complètement sa batterie revient à environ 35 centimes (prix moyen du courant solaire).

Aujourd'hui, chaque ménage peut choisir la composition du courant qu'il consomme. Suspendre un drapeau antinucléaire à sa fenêtre et ne consommer que du courant nucléaire serait contradictoire: un simple coup de fil à votre fournisseur d'électricité permettra d'y remédier!

**Guide et conseils pour l'achat d'un vélo électrique:** [www.ate.ch/ebike](http://www.ate.ch/ebike)



### Stromer

En 1991, Thomas Binggeli fonde «Thömus Veloshop» à 17 ans. La marque doit surtout sa réputation à la sobriété du design de son vélo électrique «Stromer», dont la batterie est dissimulée dans le cadre. Ses adeptes sont disséminés tout autour du globe. La star de Hollywood Leonardo Di Caprio possède deux «Stromer». Stromer récupère l'énergie de freinage, ce qui augmente d'autant son autonomie. Lors de l'achat, un scanner établit le profil du client afin de déterminer la taille idéale du cadre

et des options. Avantage pour les membres de l'ATE: à partir de Fr. 3890.- au lieu de Fr. 4190.-.

**+ Un plus pour les membres de l'ATE:** jusqu'au 30 juin 2012, vous bénéficierez d'un rabais de Fr. 300.- à l'achat d'un «Stromer» (valable pour tous les modèles). En vente dans les magasins Stromer de Lausanne, Genève, Zurich, Bâle, Berne. Pour choisir les options de votre vélo électrique: [www.stromer.ch/vcs](http://www.stromer.ch/vcs), infos supplémentaires auprès de Thömus Veloshop, tél. 031 848 22 55.



### Dolphin

Propriétaire et père spirituel de l'entreprise Dolphin E-Bikes, le Bâlois Michael Kutter figure parmi les pionniers dans son secteur. En Suisse, il a construit les premiers vélos électriques en 1989. Dolphin vise la performance et les longues distances. Vrai concentré de puissance, il est parfois surnommé «Ferrari des vélos électriques». Son entraînement spécial breveté Evo-Drive (Electrically Variable Overdrive) est intégré à la roue arrière. Situé entre le pédalier et la roue arrière, son mécanisme de

variation progressive de vitesse évite les trop fréquents changements de vitesse: un avantage très appréciable dans le trafic urbain. La sensibilité de son capteur transforme son pédalier en une véritable pédale de gaz. Avantage réservé aux membres de l'ATE: dès Fr. 4212.- au lieu de Fr. 4680.-.

**+ Un plus pour les membres de l'ATE:** rabais de 10 % sur les modèles Dolphin. Détails: [www.bonus-ate.ch](http://www.bonus-ate.ch) ou auprès de Dolphin E-Bikes, tél. 061 363 09 50.

# Optez pour un véhicule «vert»

Dans sa «Green Collection», la société de location de voitures Hertz propose un choix de véhicules écologiques et économiques.

Dans la catégorie des véhicules de classe intermédiaire, la Toyota Prius hybride continue de remporter les tests de l'EcoMobiListe de l'ATE. Le niveau d'émission de CO<sub>2</sub> des véhicules de la «Green Collection» est inférieur à 120 g/km et leur consommation pour 100 km fluctue,

selon leur taille, entre 4,3 et 7,0 litres. Avant de remplir une demande de devis ou de réservation en ligne, préselez la gamme de modèles de la «Green Collection». Ces véhicules étant victimes de leur succès, il est conseillé de réserver assez à l'avance.



© Hertz

**+** **Un plus pour les membres de l'ATE:** en plus des rabais réservés aux membres de l'ATE, un bon de Fr. 20.– est accordé pour chaque réservation en Suisse (offre valable jusqu'au 31 août 2012). Il vous suffit de détacher le bon encarté dans ce magazine et de le remettre au guichet. Attention: lors de chaque réservation, précisez le numéro CDP de l'ATE (766 390). Détails sur [www.bonus-ate.ch](http://www.bonus-ate.ch) ou chez Hertz par tél. au 0848 82 20 20.

## CONCOURS



© Mobility

## Etre mobile sans posséder de voiture

Dès sa fondation en 1987, la société d'autopartage Mobility a préconisé la mobilité combinée, un engagement auquel l'ATE s'est pleinement associée. Un abonnement à Mobility vous donne accès à 2600 véhicules dans toute la Suisse, disponibles dans plus de 1300 emplacements, 24 heures sur 24.

### A gagner

- 1 abonnement annuel à Mobility, avec 1 bon de parcours de Fr. 100.–;
- 3 abonnements d'essai à Mobility, avec 1 bon de parcours de Fr. 50.–;

Participation au concours ouverte jusqu'au 31 mai 2012 à Magazine ATE, Service, case postale 8676, 3001 Berne ou sur le site internet [www.ate.ch/mobility](http://www.ate.ch/mobility)

**+** **Un plus pour les membres de l'ATE:** un abonnement annuel ne vous coûtera que Fr. 190.– au lieu de Fr. 290.– et vous bénéficierez d'un bon de parcours de Fr. 30.–. En cas d'abonnement d'essai (au prix de Fr. 70.–), vous recevrez un bon de parcours de Fr. 20.–. Inscriptions sur [www.bonus-ate.ch](http://www.bonus-ate.ch).

## ACTIVITÉS DE L'ATE

### Tour d'horizon des projets de l'ATE

L'Intellipède dresse un bilan: sa campagne «A pied, c'est sûr» a été l'un des temps forts de l'année 2011. Ses conseils sont plus que jamais d'actualité, car on déplore toujours plus de victimes sur les passages pour piétons. Mascotte de la campagne, l'Intellipède connaît des recettes pour lutter contre les dangers de la route. Pour la première fois, notre rétrospective 2011 est aussi une fenêtre ouverte sur les projets 2012 de l'ATE.



© ATE

Cette année, le Parlement fédéral débattera de l'initiative «Pour les transports publics», déposée en 2010 et munie de 139 653 signatures. Aux yeux de l'ATE, le contreprojet actuel du Conseil fédéral présente de graves lacunes – débats passionnés en perspective.

Vous pourrez télécharger la brochure de nos projets à l'adresse internet [www.ate.ch/projets](http://www.ate.ch/projets) ou la commander au 0848 611 613 (tarif normal).

### Offrir une adhésion à l'ATE

Par ce geste, vous nous permettez de renforcer notre engagement en faveur d'une mobilité respectueuse de la personne et de la nature. Vous offrez aussi un cadeau judicieux, assorti de nombreuses offres spéciales pour les membres. Pour une protection optimale, pourquoi ne pas offrir simultanément l'assurance dépannage? Valable jusqu'à fin 2012, la cotisation annuelle d'adhésion est réduite d'un quart à partir d'avril. Pour vous remercier, un «Rail Check» d'une valeur de Fr. 25.– vous permettra de mieux profiter du large éventail de l'offre de transports publics.



© Getty Images

Offrir une adhésion: [www.ate.ch/cadeau](http://www.ate.ch/cadeau), tél. 0848 611 613 (tarif normal)



## La protection juridique vous offre...

... l'équité en cas de litiges. Grâce à l'assurance protection juridique privée et circulation de l'ATE, vous restez décontracté en cas de litiges.

Vous bénéficiez de conseils juridiques professionnels et êtes défendu par un avocat si nécessaire.

Commandes et davantage d'informations: par tél. au 0848 611 613 (tarif normal) ou par internet à l'adresse [www.assurance-ate.ch](http://www.assurance-ate.ch).

Association Transports  
et Environnement

ATE

Pour une mobilité d'avenir



## AVANT-PREMIÈRE

### L'inspiration artistique de Jean Tinguely

Spectacle en plein air unique en son genre inspiré par Jean Tinguely, le «Cyclope» va voir le jour cet été à Bienne. Intégrant acrobatie, clownerie, danse, voltige et musique, la féerie du «Cyclope» et sa tête de douze mètres de haut émerveilleront le public de tout âge. Cette tête démesurée fait à la fois office de décor, de merveille mécanique et de protagoniste du spectacle. En montant «Cyclope», ses créateurs ont voulu rendre hommage à Jean Tinguely (1925–1991).

Ce sculpteur sur fer fribourgeois avait en effet créé avec «Le Cyclop» l'une de ses œuvres majeures: une gigantesque sculpture haute de 22 mètres sur laquelle les visiteurs peuvent déambuler à leur aise dans la forêt de Milly-la-Forêt, en région parisienne. Pour les réalisateurs du spectacle en plein air de



Bienne, cette œuvre de Tinguely incarne la libération du carcan des conventions, une vision à long terme et une créativité débridée. Le spectacle follement poétique de «Cyclope» aura lieu sur l'Expo.Parc de Bienne (ancien terrain de l'Expo.02), à seulement cinq minutes à pied de la gare, du 2 juillet au 15 septembre 2012.

**+** **Un plus pour les membres de l'ATE:** vous bénéficierez d'un rabais de 20 % sur le prix d'entrée. Le Magazine ATE n° 4/2012 (à paraître le 25 juin prochain) contiendra un bon détachable pour le forfait Railway (billet de train et entrée au «Cyclope»). Réservations sur [www.bonus-ate.ch](http://www.bonus-ate.ch). Informations au 032 325 47 42.

## DÉLICES DE LA VIE

### Le chou frisé se prête à tout

Le chou est un légume polyvalent. Si la récolte du chou frisé commence déjà à Pâques, elle se prolonge jusqu'à la fin de l'automne. Après avoir ôté le tronc et les grosses nervures, tremper brièvement les feuilles dans de l'eau bouillante, puis les aplatir. Le chou guérit les maux de ventre, les douleurs causées par la montée du lait et les crampes musculaires. Mais même si vous ne souffrez pas de crampes, cette recette de tarte flambée au chou vous ravira.

#### Recette de flammekueche au chou frisé

(pour 4 personnes)

- Mélanger 300 g de farine, 1 cc de sel, 1 cc de graines de cumin et 1 cc de levure séchée. Pétrir avec

225 ml d'eau tiède et 2 cs d'huile de noix jusqu'à obtenir une pâte homogène. Laisser reposer environ 1½ heure dans un endroit chaud.

■ Ôter les épaisses nervures de 600 g de feuilles de chou frisé et faire bouillir 3 à 4 minutes dans de l'eau légèrement salée. Rincer à l'eau froide, égoutter et couper grossièrement. Emincer 125 g d'oignon en fines tranches, râper 50 g de gouda de chèvre et 50 g de gruyère, découper 75 g de lardons en cubes de 1 cm.

■ Préchauffer le four (sans chaleur tournante) à 250°C. Diviser la pâte en deux parts égales, malaxer chaque moitié et enrober de farine. Former des galettes allongées d'environ 1 cm d'épaisseur, puis les placer sur deux plaques recouvertes de papier cuisson.

■ Garnir les galettes de 75 g de crème fraîche, légèrement saler les choux et les disposer sur les galettes, y ajouter l'oignon émincé, le fromage, 4 branches de marjolaines (petites feuilles), ajouter les lardons, du poivre noir fraîchement moulu. Glisser la plaque dans le rail inférieur. Cuire environ 20 minutes.

Recette: [www.livingathome.de](http://www.livingathome.de)



© Monika Berdan

## BONUS ATE

### Deux nouveautés pour les bouquetins

En train et à pied dans le Val Vigezzo et les Centovalli, à la découverte du parcours transfrontalier entre l'Italie et le Tessin. Le livre raconte l'histoire de ce chemin de fer et celle des villages qu'il traverse et propose, grâce à de nombreuses cartes détaillées, de parcourir à pied et en quelques jours le sentier de la Via del Mercato, de Domodossola à Locarno. Les étapes sont de taille modeste et donnent tout le loisir d'admirer cette région du sud des Alpes, ses richesses culturelles et ses spécialités locales.



© mad

Albano Marcarini: **«Le chemin de fer Domodossola-Locarno»**. 176 pages, Fr. 24.– au lieu de Fr. 32.– (frais de port compris)

Les 28 randonnées sont une invitation à la découverte des plus belles montagnes de Haute-Savoie. Montagnes de roc et de glace, de lapiaz et de forêts, d'alpages et de lacs... accessibles au plus grand nombre, ces randonnées privilégient la rencontre avec des paysages d'exception et une nature préservée. Les nombreuses photographies des auteurs illustrent les randonnées réparties sur sept massifs.



© mad

Daniel Grévoz, Danièle Chappaz: **«Paradis sauvages de Haute-Savoie»**. 184 pages, Fr. 44.90 au lieu de Fr. 59.90 (frais de port compris)

**+** **Un plus pour les membres de l'ATE:** les guides de randonnées des éditions Rossolis avec 25 % de rabais, valable jusqu'au 30 juin 2012. Les frais de port sont offerts par Rossolis. Commandes: [www.bonus-ate.ch](http://www.bonus-ate.ch) ou Rossolis, tél. 021 701 42 35.

# La nouvelle assurance vélo combinée

Le début de la saison de vélo 2012 coïncide avec la disparition d'une longue tradition helvétique: la vignette vélo. Mais l'ATE a pris les devants pour ses membres et a étendu son offre d'assurances touchant au vélo.

Lorsque des vélos de course, des VTT ou des vélos à assistance électrique (VAE) font partie du ménage, la somme d'assurance en cas de vol s'avère souvent insuffisante. C'est pourquoi l'ATE recommande la nouvelle assurance complémentaire vélo «Zurich - to go!» de son partenaire assureur Zurich Connect – une assurance vélo combinée vol – casco – dépannage.

*Magazine ATE: La vignette vélo 2011 n'est valable que jusqu'au 31 mai 2012. Quelles en sont les conséquences pour les assurés?*

Beat Kempter: Pour la majorité des cyclistes, aucune démarche n'est nécessaire. Les dommages qu'ils pourraient provoquer seront pris en charge par leur assurance responsabilité privée. Près de 90 % de la population suisse disposent d'une assurance responsabilité civile privée. C'est d'ailleurs le principal argument qui a convaincu le Parlement de lever l'obligation d'assurer son

vélo, vieille de plus d'un demi-siècle.

*Toutefois, avec la suppression de la vignette, beaucoup de personnes ne seront pas couvertes: 10 % de la population n'ont pas d'assurance responsabilité civile privée prête à prendre le relai. Que se passera-t-il en cas d'accident?*

En Suisse, l'assurance responsabilité civile privée n'est pas obligatoire. Si, en cas de sinistre, le cycliste responsable n'est pas assuré ou qu'il reste introuvable, un fonds national de garantie en assurera la couverture. Mais celui-ci pourra ensuite se retourner contre le cycliste fautif – et cela pourrait lui coûter cher s'il n'a pas conclu d'assurance responsabilité civile privée.

*Qu'en est-il de la couverture des VAE? Aujourd'hui, chaque septième vélo vendu est un VAE – et la tendance est en hausse.*

Les VAE avec assistance jusqu'à 25 km/h sont assimilés à des bicy-

clettes et sont donc couverts par l'assurance responsabilité civile privée. Par contre, les VAE avec assistance au-delà de 25 km/h sont considérés comme des cyclo-moteurs et nécessitent une plaque d'immatriculation, un permis de conduire et une assurance responsabilité civile spéciale.

*Quelle assurance l'ATE recommande-t-elle contre le vol?*

Par principe, nous recommandons d'assurer les vélos par l'intermédiaire de l'assurance ménage, en optant pour le complément «vol simple à l'extérieur». L'assurance ménage offre l'avantage de couvrir d'autres objets contre le vol tels qu'appareils de photo, valises, etc. à l'extérieur du domicile. Pour les nouveaux vélos et pour les personnes qui n'ont pas d'assurance ménage, nous recommandons la nouvelle assurance vélo «Zurich - to go!». Cette assurance peut être contractée uniquement via internet ([www.assurance-ate.ch](http://www.assurance-ate.ch)), et le paiement s'effectue par carte de crédit.

*Quelle autre assurance l'ATE recommande encore pour les cyclistes?*

Outre l'assurance responsabilité civile privée, l'assurance ménage «option vol» et la nouvelle assurance vélo «Zurich - to go!», nous conseillons également de contracter une assurance protection juridique circulation. En cas d'accident, le cycliste aussi apprécie d'être conseillé juridiquement. ■



Beat Kempter dirige depuis de nombreuses années le Secteur Assurances de l'ATE.

## Les assurances ATE pour la pratique du vélo

### «Zurich - to go!» assurance cycles<sup>1</sup>

La nouvelle assurance vélo combinée inclut vol, casco et dépannage et est destinée aux vélos neufs jusqu'à 3 ans depuis la date d'achat. Contrat sur deux ans pour une prime de Fr.130.-. Valeur de remplacement jusqu'à Fr.8000.-.

### Assurance responsabilité civile privée<sup>1</sup>

Outre les risques en responsabilité civile de la vie courante, l'assurance responsabilité civile privée couvre aussi les risques «vélo». Prime annuelle dès Fr.67.-.

### Assurance ménage<sup>1</sup>

En optant pour le complément «vol simple à l'extérieur» de l'assurance ménage, vous assurez aussi contre le vol votre VAE avec assistance jusqu'à 25 km/h. La somme d'assurance est librement définissable à partir de Fr.2000.-.

### Protection juridique circulation<sup>2</sup>

Un accident de la route est si vite arrivé et il est rarement aisé d'en déterminer la responsabilité – pas davantage entre cyclistes et piétons. L'assurance prend en charge les frais d'avocat, de tri-

bunaux, d'expertises et les dépens de la partie adverse jusqu'à Fr.250 000.-. Prime annuelle: Fr.90.-.

### Infos et contrat

[www.assurance-ate.ch](http://www.assurance-ate.ch)  
Tél. 0848 611 613 (tarif normal)

<sup>1</sup>Assureur: Zurich Compagnie d'Assurances SA

<sup>2</sup>Assureur: Protekta Protection juridique



© Brigitte Wolf

La forêt que l'on recherche est un lieu de randonnées.

# Comment s'appelle la grande forêt?

Cette forêt est un cas à part. A la fois un bois de prairie et la plus grande pineraie de Suisse, elle forme par ailleurs la frontière linguistique d'un canton bilingue. S'étendant sur 350 hectares, elle se distingue par son extraordinaire diversité. Ses biotopes sont peuplés par de nombreuses espèces animales et les oiseaux sont particulièrement bien représentés. On y trouve des espèces rares comme le pluvier guignard, le martin-pêcheur ou encore le rossignol. Font également partie de la faune volante les libellules et les papillons. La forêt est traversée

par une rivière si bien que la région convient également au castor, à la truite, aux amphibiens et aux reptiles.

En 1946 et 1947, la forêt a été hantée par un monstre qui a égorgé en quelques semaines une trentaine de moutons, plusieurs chèvres, un porc et un veau. La population a alors avancé les hypothèses les plus folles pour savoir de quel animal il pouvait s'agir. «S'agit-il d'un lynx, d'un loup ou d'une panthère?», s'est interrogé un journal local. On a évoqué une panthère parce que deux félins s'étaient peu aupara-

vant échappés d'un cirque ambulante à Turin. D'autres témoins avaient cru déceler la présence d'autres types de monstres issus d'un bestiaire fabuleux. Il a notamment été question de serpents géants et de tigres tibétains. Pour mettre la mystérieuse bête hors d'état de nuire, on a tendu des pièges, organisé des battues et mis en place des cages aux fauves.

Le coupable était finalement un loup qui a été abattu en 1947 par le paysan Marius Brunner. Mais comme il ne possédait pas de permis de chasse, c'est son

neveu Albinus Brunner qui s'est présenté aux autorités comme tireur. Il a gardé le secret jusqu'à sa mort et remis la prime de 500 francs à son oncle.

Le monstre était mort. En revanche, la forêt a survécu. Elle constitue aujourd'hui une réserve naturelle et doit son existence entre autres à un grand fossé qui recouvre régulièrement la vallée principale d'éboulis. C'est pourquoi la rivière ne peut pas être canalisée à cet endroit. Peter Krebs

**Comment s'appelle la forêt?**

## PROCHAIN NUMÉRO

### Voyager la conscience tranquille

A l'approche de la saison des voyages, l'ATE vous propose un grand choix de suggestions de voyages et de reportages en Suisse et en Europe. Nous vous emmènerons en randonnée à travers les

Pyrénées et en promenade le long des lacs. Nous vous tiendrons au courant des meilleures correspondances en train, des possibilités d'embarquer son vélo, et de bien d'autres choses encore.



© Peter Krebs

### A gagner: un vélo suisse TDS sans chaîne (valeur: Fr. 1500.-)

Une fois encore, un prix très attractif est offert aux lecteurs du Magazine ATE. S'ils découvrent le nom de la forêt mystère, peut-être gagneront-ils un vélo TDS.

**Prix du concours:** un vélo suisse TDS d'une valeur de Fr. 1500.-. Sa transmission sans chaîne ne demande pratiquement pas d'entretien. Ainsi, mains et pantalon souillés de cambouis appartiennent au passé. Sa transmission

révolutionnaire et les vitesses au moyeu en font une bicyclette de grande qualité pour une utilisation quotidienne. Pour davantage d'infos: [www.tds-rad.ch](http://www.tds-rad.ch)

**Veillez adresser votre réponse jusqu'au 23 avril 2012 à:** Magazine ATE, Concours, case postale 8676, 3001 Berne, [www.ate.ch/concours](http://www.ate.ch/concours) ou [concours@ate.ch](mailto:concours@ate.ch)



**Solution du concours précédent:** col de l'Ofen.

**Gagnants** - 1<sup>er</sup> prix: Bernhard Lütolf, Horriwil (vélo électrique de Flyer); 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> prix: Edwin Wirz, Hinwil; Pierrette Guillaume-Gentil, Blonay (casque cycliste KED Certus).

Les prix sont offerts par

**FLYER** **KED**  
(1<sup>er</sup> prix) Innovation in Mobility (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> prix)



Offres spéciales pour les membres ATE

# Boutique

## Fin prêts pour le printemps



W  
women

W M  
women / men



M  
men



W  
women

Prix hit

269.–

au lieu de 290.–



### ◀ VAUDE Sina Coat Women

Prêt à éclore! Le manteau de printemps Women's Sina Coat couvre le domaine de température d'entre-saison. Ce manteau élégant et imperméable se distingue par sa coupe féminine et est muni de deux poches latérales zippées. Sa fermeture éclair à double sens et ses passepoils réfléchissants le rendent parfaitement adapté pour les cyclistes également. Et son matériau écologique, fabriqué en épargnant les ressources, est fait pour réjouir la nature qui s'éveille. Poids: 605 g.

Tailles: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

Prix ATE Fr. 269.– (au lieu de 290.–)

8417.E4 VAUDE Sina Coat Women vert

### ▲ Protection ultralégère pour le voyage

Cette veste produite par The North Face, ultralégère et ne prenant quasi pas de place dans les bagages, est parfaite pour le voyage, la randonnée à pied ou à vélo. Imperméable et respirante, elle est légèrement cintrée et munie de deux poches latérales. Les généreuses ouvertures zippées sous les bras garantissent une ventilation optimale. Poids taille M: Women 380 g; Men 420 g.

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

Venture Jacket WOMEN **Fr. 169.–**  
6790.L6 **bleu**, 6790.L7 **framboise**, 6790.J4 **noir**

**MEN** Tailles: S • M • L • XL

Venture Jacket MEN **Fr. 169.–**  
6791.L9 **bleu**, 6791.L8 **vert**, 6791.J4 **noir**



### ▲ VAUDE sac cycliste à bandoulière Bayreuth

La sacoche arrière en forme de cartable est fabriqué en matériau solide d'aspect tissu, avec des coutures étanches soudées, absolument exempt de PVC. Il se fixe au porte-bagages par un rail de fixation réglable. Volume: 20 litres. Dimensions: 33 x 40 x 15 cm. **Made in Germany.**

Prix ATE Fr. 199.– (au lieu de 220.–)

8521.H1 sac cycliste à bandoulière Bayreuth **anthracite**

### Scarpa Mojito – solide et polyvalent ▶

Pour la balade ou pour tous les jours: cette chaussure basse en cuir est légère et bien amortie, et s'adapte bien au pied grâce à son long laçage. Pied sûr grâce à la semelle de caoutchouc solide de Vibram, à pointe sans profil et partie talon et plante du pied adhérente.

**WOMEN** Pointures: 36 – 42

Chaussure Scarpa Mojito Women **Fr. 149.–**  
8007.W1 **bleu** 8007.B2 **vert**  
8007.B3 **turquoise**

**MEN** Pointures: 40 – 47

Chaussure Scarpa Mojito MEN **Fr. 149.–**  
8008.W1 **bleu** 8008.B5 **olive**  
8008.B4 **brun**



W M  
women / men



W  
women



M  
men



The independent industry textile standard

## Vêtements chics pour toute l'année

**W**  
women



merino

**M**  
men



### Pull et veste en mérinos: chics, légers et pour toute l'année

Les vêtements indémodables et élégants d'icebreaker sont fabriqués uniquement à partir de la plus fine laine mérinos, produite dans des fermes sélectionnées des Alpes méridionales de Nouvelle Zélande. Tous les pulls icebreaker réunissent les qualités de la laine mérinos 1<sup>ère</sup> classe: Ils sont délicieusement doux, neutres aux odeurs et offrent une régulation de température et d'humidité exceptionnelle.

#### icebreaker Bliss Cardigan Women

Tailles: XS • S • M • L • XL

**Prix ATE Fr. 139.90** (au lieu de 149.90)

8413.J6 **asphalte**

#### icebreaker Pullover Aries V Men

Tailles: S • M • L • XL

**Prix ATE Fr. 199.90** (au lieu de 219.90)

8415.K8 **acier**

**Marmot**

**M**  
men



**W**  
women



### Ceinture en tuyau d'incendie

La ceinture en tuyau d'incendie usagé sont des objets uniques fabriqués à la main dans des institutions sociales de Suisse. Dimensions: env. 115 x 4.2 cm. La ceinture peut être raccourcie.

Ceinture en tuyau d'incendie **Fr. 58.-**

8473.AH **gris mousse**, 8473.BH **rouge rétro**



### Sacoche de vélo VAUDE Newport

Une combinaison raffinée de sac bandoulière chic avec rail de fixation dissimulable pour le porte-bagage. Sac idéal pour le quotidien, avec de la place pour l'ordinateur et des documents A4.

**Prix ATE Fr. 119.-** (au lieu de 130.-)

8522.H1 **noir**

### A l'air d'un Jeans, mais bien plus pratique!

La nouvelle génération de jeans de Marmot en a l'aspect, tout en étant en même temps un pantalon d'extérieur fonctionnel. La qualité stretch offre une liberté de mouvements maximale, et le Coolmax intégré transporte l'humidité corporelle à l'extérieur.

Tailles: XS • S • M • L • XL

8138.B4 Rock Spring Jeans **WOMEN** **Fr. 119.-**

8137.B4 Blithedale Jeans **MEN** **Fr. 139.-**



**Nécessaire + linge de bain ATE gratuit**

**Offre set**  
**39.80**  
au lieu de 68.80

### Nécessaire BOX Wash Center

Ouvrir, suspendre et voilà! Spacieux, offre une bonne vue d'ensemble. Deux compartiments avec de nombreux supports pour tout garder bien en ordre. Dimensions: 25 x 7 x 10 cm

Nécessaire BOX Wash Center **Fr. 39.80**

4916.X1 **noir**, 4916.X5 **vert**, 4916.X4 **bleu**

4916.X3 **orange**, 4916.X2 **bleu glace**

### Linge de bain ATE

Ce linge ultraléger en microfibres se plie tout petit et absorbe l'eau comme une éponge. Une fois essoré, il est sec en un rien de temps. Dimensions: 60 x 120 cm

7448 Linge de bain ATE **bleu** **Fr. 29.-**

### Offre set nécessaire + linge de bain ATE gratuit

**Prix ATE Fr. 39.80** (au lieu de 68.80)

7475.X1 **noir**, 7475.X5 **vert**, 7475.X4 **bleu**

7475.X3 **orange**, 7475.X2 **bleu glace**

**Prix hit**

**99.-**  
au lieu de 139.-



### Sac à dos Bike & Hike

Le sac à dos Bike & Hike de Deuter est polyvalent, et convient tout aussi bien pour le vélo que pour la randonnée. Sa forme bien étudiée et son système Aircomfort permettent un port très confortable et une très bonne évacuation de la transpiration. Dimensions 47 x 31 x 22 cm, volume 26 litres, poids 1300 g.

**Prix ATE Fr. 99.-** (au lieu de 139.-)

6168.F9 **bleu**, 6168.J3 **brun**

## Action casque cycliste ATE

Jusqu'au 15 mai 2012

20 francs de rabais sur tous les casques cyclistes

### Casque cycliste KED VS

Ce casque a été conçu pour la randonnée et la ville, et convient donc parfaitement pour tous les jours. Le système de réglage simple permet de l'adapter de manière optimale. Poids: 300 g. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): M (52 – 59 cm) • L (57 – 61 cm)

**Prix ATE Fr. 69.–, Fr. 20.– de rabais inclus** (au lieu de 89.–)

8162.D3 rouge-argent, 8162.L4 noir-argent

### Casque KED Certus pour vélo électrique et normal

Solide casque pour tous les jours en ville, avec partie arrière renforcée offrant une meilleure protection de la nuque. Le casque idéal pour le cycliste conventionnel ou l'e-cycliste, très agréable à porter. Poids: 300 g. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): M (52 – 58 cm) • L (55 – 63 cm)

**Prix ATE Fr. 79.–, Fr. 20.– de rabais inclus** (au lieu de 99.–)

8535.K1 argent, 8535.L1 noir



KED VS



KED Certus



## Pratique en voyage



40 LUMENS



Accu Petzl Core



La livraison comprend des adaptateurs pour tous les téléphones mobiles courants et un coffret de voyage.



### Chargeur de piles P1 & piles-accus rechargeables

Ce chargeur intelligent pour piles rechargeables des grandeurs standard AA Mignon et AAA Micro, charge les accus en les ménageant. Pour une longue durée de vie des accus. Livré avec câble de connexion pour bloc d'alimentation AC (100–240V), DC (12–24V), USB (5V).

7782 chargeur P1	Fr. 28.–
6921 piles rechargeables AA, set de 4 pièces	Fr. 14.80
6920 piles rechargeables AAA, set de 4 pièces	Fr. 12.80

**Prix ATE Fr. 35.40** (au lieu de 38.50)

7783 Set chargeur P1 + 4 piles rechargeables AA

### Lampe frontale Petzl TIKKA 2

Lampe frontale multi-usages, compacte, avec trois variantes d'éclairage. La pile Accu Petzl Core conçue pour la série de lampes frontales TIKKA2 est en option une alternative avantageuse aux piles conventionnelles.

Lampe frontale Petzl TIKKA 2	Fr. 39.–
7623.M1 bleu, 7623.B1 gris	
8547 Accu Petzl Core	Fr. 25.–

### PowerMonkey Extreme – réserve de courant pour le voyage

L'accu solide et étanche peut se charger via ses cellules solaires ou sur le réseau via l'adaptateur; c'est donc une réserve de courant compacte et légère lorsqu'on est en voyage. Accu réserve d'énergie: 33.3 Wh. Poids: 460 g.

**Prix ATE Fr. 169.–** (au lieu de 179.–)  
8328 PowerMonkey Extreme

## Nouvelles lampes LED

NOUVEAU

800 LUMENS

### Lampe LED 13 Watts à 800 lumens

En avril arrive sur le marché une lampe LED de 13 Watts. En matière de luminosité, elle peut remplacer une ampoule à incandescence de 60 Watts, et même des ampoules de 75 Watts suivant la direction de son rayon.

Flux lumineux: 800 lm  
Consommation d'énergie: max. 13 W  
Couleur de température: 2'700 K, blanc chaud  
Index de rendu des couleurs: Ra = 90  
8622.B Lampe LED, 13 W, E27 **Fr. 49.50**



### Spot LED MR16 7 Watts, GU10

Solution de rechange idéale pour spots jusqu'à 50 Watts.  
Flux lumineux: 320 lm  
Angle de rayonnement: 35°  
Couleur de température: 2'700 K, blanc chaud

8619.C Spot LED MR16 7 W, GU10 **Fr. 31.50**

### Spot LED MR16 5 Watts, GU10

Solution de rechange idéale pour spots jusqu'à 35 Watts.  
Flux lumineux: 230 lm  
Angle de rayonnement: 35°  
Couleur de température: 2'700 K, blanc chaud

8620.C Spot LED MR16 5 W, GU10 **Fr. 28.50**



7 Watts GU10  
**320** LUMENS



5 Watts GU10  
**230** LUMENS

Action dès 3 pièces à choix

10% rabais

## T-shirts en mérinos – parfaits pour les journées d'été



La laine mérinos de première qualité est parfaitement adaptée à la vie en ville et en voyage: elle a un effet rafraîchissant par grosse chaleur, ne prend pas les odeurs, possède une protection UV naturelle et sèche vite. Elle est en outre incroyablement légère et a contact doux sur la peau.

### T-shirts mérinos WOMEN

Tailles: XS • S • M • L • XL

- |  |           |
|--|-----------|
| 1 débardeur Retreat Tank   | Fr. 69.90 |
| 8411.E7 <b>asphalte</b> , 8411.J5 <b>menthe</b>                        |           |
| 2 T-shirt Tech T Lite  | Fr. 79.90 |
| 7307.J2 <b>corail</b> , 7307.J3 <b>turquoise</b> , 7307.A1 <b>noir</b> |           |
| 3 T-shirt Scoop Scatter  | Fr. 99.90 |
| 8409.J3 <b>turquoise</b> , 8409.E7 <b>asphalte</b>                     |           |
| 4 T-shirt Tech V   | Fr. 89.90 |
| 8410.J4 <b>violet</b> , 8410.J5 <b>menthe</b>                          |           |

### T-shirts mérinos MEN

Tailles: S • M • L • XL

- |   |           |
|---|-----------|
| 5 T-shirt Tech T Lite Alps                                      | Fr. 89.90 |
| 8416.K9 <b>bleu</b> , 8416.L1 <b>gris</b>                       |           |
| 6 T-shirt Tech T Lite   | Fr. 79.90 |
| 7311.J8 <b>vert</b> , 7311.J7 <b>gris</b> , 7311.A1 <b>noir</b> |           |



## Comme à pieds nus

Les souliers pieds-nus soutiennent le déroulement naturel du mouvement de la marche sur tous les terrains, grâce à la parcimonie observée dans la quantité de matériau utilisée, et à une semelle Vibram extrafine et solide qui protège parfaitement le pied. C'est la deuxième paire idéale en voyage et en randonnée.

Chausse petit, aussi il est préférable de commander un numéro plus grand que normalement.

### Chaussure légère Bare Access Arc WOMEN

Pointures: 37 – 42,5, aussi demi-pointures

8419.Z1 **noir-violet** Fr. 125.–

### Chaussure légère Merrell Trail Glove MEN

Pointures: 40 – 47, aussi demi-pointures

8418.Q1 **noir** Fr. 145.–



Just you  
[www.myibex.ch](http://www.myibex.ch)



**SI VOUS DEVEZ ALLER VITE...**

CLEVER & SMART  
AROUND  
THE  
CLOCK



**45**  
**KM/H**

**IBEX**