

idées mobiles

SEMAINE DE LA MOBILITE - 16 AU 22 SEPTEMBRE 2005

WWW.SEMAIN-DE-LA-MOBILITE.CH



page 28 «Vacances»



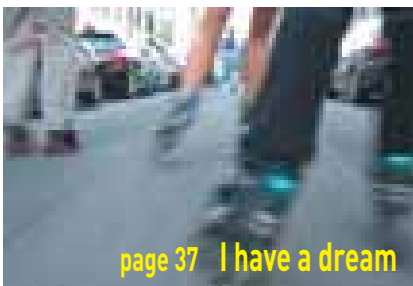
page 8 Air mortel



page 4
Cité de l'énergie



page 16 Santé



page 37 I have a dream



page 25 rencontre



montage © Plonk & Replonk

page 20
Des idées
mobiles

Inserat



www.energiecite.ch
www.suisse-energie.ch



Helsana swiss running walking trails.



● **Déjà en service:**

Aarau, Alt St. Johann, Arosa, Bellinzona, Berne, Bienne, Braunwald, Brigue, Couvet, Davos, Ebikon, Engelberg, Flims, Frauenfeld, Fribourg, Genève, Gstaad, Langnau i.E., Laufon, Lausanne, Lenk, Lenzerheide, Lugano, Nottwil, Rheinfelden, Saas Fee, Scharans, Seengen, Stoos, Thoune, Uster, Wetzikon, Winterthour, Zofingue, Zurich (Adlisberg, Zürichberg), Zurzach

▲ **Inauguration en 2005:**

Appenzell, Baden, Bettmeralp, Dietikon, Genestrerio, Hertenried, Homburg, Kerenzberg, Macolin, Mettau, Rümliang, Schaffhouse, Scuol, Sion, Weggis

Pour plus d'informations:

www.helsana.ch/trail/fr



HELSANA
swiss
running
walking
trail

Les joies de la mobilité

La mobilité et le mouvement caractérisent la société moderne, et c'est bien ainsi: mobilité rime avec liberté, qualité de vie, communication, joie de vivre, efficacité. La liberté, quant à elle, s'arrête là où la mobilité montre ses limites ou présente des effets néfastes pour la santé de l'être humain et pour la nature. Embouteillages, émissions irritant les poumons, accidents de la route et réchauffement climatique: la mobilité a aussi son revers de la médaille. Ces inconvénients peuvent toutefois être évités, à condition de se déplacer intelligemment: pourquoi prendre la voiture, lorsque le tram s'arrête juste devant chez soi? Pourquoi ne pas aller travailler à vélo lors d'une belle journée d'automne? Pourquoi ne pas aller à Berlin en train de nuit, plutôt qu'en avion?



Ainsi, le trajet qui dure le plus long n'est pas forcément le plus désagréable: en roulant à vélo, on améliore sa santé et arrive en pleine forme au travail; en prenant le train de nuit, on arrive à destination reposé et on a tout le temps pour profiter de la ville; en voyageant en tram, on peut lire le journal. Autrement dit: en combinant habilement les différents modes de transport, on adopte le comportement adéquat en termes de mobilité durable. Agir de la bonne manière, au bon endroit et au bon moment augmente le plaisir de la mobilité et accroît la liberté de tous les usagers de la route.

Toute l'Europe se mobilise le 22 septembre, c'est désormais une tradition. Des centaines de milliers de gens dans des centaines de villes et de communes montrent alors que l'on peut être mobile autrement, de manière plus détendue et plus ciblée. Cette journée symbolise non seulement la mobilité durable du 21^e siècle mais aussi une forme d'indépendance vis-à-vis des véhicules motorisés. L'objectif de cette journée est de nous montrer, pour le restant de l'année, quelles sont les autres possibilités de se déplacer.

**Michael Kaufmann, vice-directeur
Office fédéral de l'énergie, Directeur du programme SuisseEnergie**



On ne perd jamais son temps en marchant

Tôt le matin, accompagner à pied ses enfants sur le chemin de l'école, c'est leur donner l'habitude de marcher et de rester en bonne santé. C'est aussi leur assurer un itinéraire plus sûr entre la maison et l'école et, d'une certaine manière, leur apprendre à devenir indépendants, surtout lorsqu'ils se sentiront assez grands pour rentrer seuls ou avec les copains. Le chemin de l'école c'est aussi le lieu des échanges entre les parents et les enfants, voire avec les habitants du quartier.

Nos journées et celles de nos enfants sont aujourd'hui rythmées par de nombreuses activités: déjeuner, travail, repas, cours, achats, sport, cinéma... plus une seule minute de répit pour se reposer, discuter, se rencontrer ou échanger des idées. Les Pédibus, ou bus pédestres, offrent aux parents la possibilité d'accompagner ou de conduire leurs enfants à l'école en groupe et à tour de rôle. Au lieu des 2 à 4 trajets par jour, les parents accompagnent les enfants 2 à 4 fois par semaine. Un temps précieux libéré.

Organiser un Pédibus dans son quartier, c'est parier sur la capacité des habitants à faire d'une question individuelle, à savoir assurer la sécurité de son enfant sur le chemin de l'école, une question collective. De simple habitant, il devient acteur dans son quartier. Marcher, seul ou accompagné, ce n'est jamais une perte de temps. On améliore sa santé et celle de nos enfants, on réduit les risques de maladies et d'accidents et on participe à l'amélioration de la qualité de vie, tout en s'engageant en faveur du développement durable. Marcher, c'est aussi avoir les idées mobiles... www.pedibus.ch

Monique Corbaz, coordinatrice des Pédibus du collège de Montriond à Lausanne.

Mentions:

les idées mobiles, le journal des nouvelles formes de mobilité – édition septembre 2005

Éditeur SuisseEnergie pour les communes c/o Nova Energie GmbH, Ruedimoosstrasse 4, 8356 Ettenhausen, www.energiestadt.ch. Adresse maison d'édition & rédaction KILO&GRAMM GmbH, Manessestrasse 8, 8003 Zurich, Téléphone 043 317 97 81, Téléfax 043 317 97 82, zeitung@kilogramm.ch, www.mobilitaetsberatung.ch, projet de marketing et réalisation KILO&GRAMM GmbH, Zurich, Direction Claude Wegmann, Impression Tamedia AG, Zurich

Team at work Direction Kurt Egger, Rédaction responsable Pia Wertheimer / Dr. Walter Roth (Suisse), Franz Kuster (Berne), Rolf Marty (Berne), Lorenz Steinmann (Zurich), Nicole della Pietra (Tessin), Marcel Mühlestein (Genève), Remy Zinder (Neuchâtel), Marie-Christine Savary (Lausanne), Commission de rédaction Kurt Egger (Directeur), Claude Wegmann, Monika Tschannen, Andreas Blumenstein (Suisse), Franz Kuster (Berne), Lorenz Steinmann (Zurich), Claudio Caccia (Tessin), Marcel Mühlestein (Suisse romande), Marie Kolb (Suisse romande), Remy Zinder (Neuchâtel)

cité de l'énergie

4

Entretien avec Valérie Garbani, Conseillère communale à la Ville de Neuchâtel.

Neuchâtel est Cité de l'énergie depuis 10 ans, quel a été le chemin mené en une décennie?

Avant tout la pérennité de la politique énergétique. L'enthousiasme pour reconquérir le label n'a jamais faibli. Des passerelles ont été instituées avec l'Agenda 21 local, et dans un contexte d'austérité budgétaire, la lutte contre le gaspillage énergétique et financier est la bienvenue.

Quel rôle jouent les actions de mobilité dans la politique énergétique de Neuchâtel?

Certainement un très grand rôle, grâce à l'engagement et l'enthousiasme de notre délégué à la mobilité. Nous avons fait entrer dans les mœurs de l'administration communale l'utilisation des scooters électriques, des véhicules Think, et des voitures Mobility. Mais les transports publics doivent passer en priorité. La commune est dépositaire pour les employés communaux et pour les habitants de cartes journalières CFF permettant de voyager sur l'ensemble du réseau de l'abonnement général. Il y a aussi l'action Neuchâtel roule (offre gratuite de vélos à la journée) qui fonctionne très bien.

Qu'est-ce que l'engagement de la commune a apporté à la population?

Une sensibilisation par des moyens concrets. Nous avons rénové beaucoup de bâtiments locatifs communaux, et les locataires ont vu leurs charges de chauffage baisser de manière très appréciable. Les démonstrations des véhicules Think City ou la ru e sur les cartes journalières des CFF montrent qu'une information en continu et régulière tout au long de l'année porte ses fruits.

Quels sont vos buts pour l'avenir, et par quels moyens allez-vous les atteindre?

Le label a été élargi au niveau européen avec des exigences supplémentaires. Notre prochain objectif est d'obtenir le label «European Energy Award Gold».

«Il faut communiquer en continu»

texte: Matthieu Chenal



photo: Ville de Neuchâtel

En 2004, Neuchâtel a mis en service 3 véhicules électriques Think City pour les déplacements professionnels des employés communaux

Valérie Garbani, avocate, Conseillère nationale d s 1999, Conseillère communale (exécutif)   la Ville de Neuchâtel depuis 2004, en charge de l'Urbanisme, des Transports et des Affaires culturelles.



Pour y arriver, il faut que les actions actuelles perdurent. Nous préparons un Plan directeur de mobilité douce pour faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes et un Plan de mobilité d'entreprise où nous essayons de sensibiliser tous les employés communaux, dans le cadre de leurs déplacements professionnels. Nous travaillons au développement du réseau de transports publics, en particulier sur l'axe horizontal du littoral. Nous devons aussi élargir l'offre de Parc & Ride. Et au niveau énergétique, nous aimerions offrir du conseil au public et nous avons pour mission de produire notre propre énergie renouvelable, non pas pour vivre en autarcie, mais pour auto-approvisionner nos besoins de mobilité et de chauffage.

Neuchâtel, ville pionnière en Suisse romande.

La Ville de Neuchâtel est devenue Cité de l'énergie en 1995. Première commune de Suisse romande à avoir obtenu ce label, elle est depuis lors dans le peloton de tête des villes les plus engagées dans une démarche pragmatique de développement durable et de maîtrise de la consommation énergétique. Le processus Cité de l'énergie fait partie intégrante de l'Agenda 21 de la Ville de Neuchâtel. Le délégué à l'Agenda 21 est également délégué à la Mobilité durable.

cité de l'énergie

Le label Cité de l'énergie marque, au niveau local, pour de nombreuses communes et villes une contribution au développement durable. On est parvenu à reduire la consommation d'énergie, à soutenir les sources d'énergie renouvelables et à obtenir également de solides avantages économiques.

Entreprises actives

- Les entreprises ont été invité à rendre attentifs leurs collaboratrices et collaborateurs aux aspects de l'environnement et de la santé lors de leurs trajets au travail.
- En beaucoup de lieux on informe sur les alternatives de mobilité et l'on introduit même de nouvelles offres. Toutes les entreprises actives en ce sens là seront récompensées et participent automatiquement à un concours et doté de prix intéressants.

Participez - vous?

Vous trouverez de plus amples informations sur le label «Cité de l'énergie» et sur SuisseEnergie pour les communes sous www.energiecite.ch ou auprès de Brigitte Dufour-Fallot, Bio-Eco Sàrl, rue du Prieuré 2, 1304 Cossonay, 021 861 00 96, info@bio-eco.ch
Exemples pratiques pour les communes:
www.mobilservice.ch (rubrique pratique)

Ce label permet d'obtenir une meilleure qualité de vie, plus d'emplois, des lieux d'habitation agréables, une mobilité plus écologique ainsi que des prestations de service offrant aux clients des solutions pour l'économie d'énergie. Ces avantages ont profité aux communes, villes, régions de Suisse et frontières, qui ont été honorées par le label «Cité de l'énergie» depuis son introduction. La



liste regroupe aujourd'hui 120 Cités de l'énergie et 2 Régions-Cités de l'énergie, ce nombre ayant tendance à croitre. Chaque communauté peut devenir Cité de l'énergie: les exemples vont de Zeihen (AG) avec 800 habitants à la ville de Zurich avec 350000 habitants.

Les 122 Cités de l'énergie de Suisse



**Nous en faisons partie
– Et vous?
Multiplions les Cités de l'énergie**

Le label Cité de l'énergie est en effet le résultat principal pour les communes du programme fédéral SuisseEnergie. Les participants ne représentent pas seulement les 2,8 mio d'habitants soit 37% de la population domiciliée en Suisse mais aussi les communes et les cantons, le monde économique ainsi que les associations écologiques. Le label est un certificat de performance pour une politique énergétique communale conséquente et consciente de son but. Cette politique énergétique est orientée vers les objectifs principaux de SuisseEnergie, à savoir: la stabilisation de la consommation d'électricité, la réduction de la consommation des énergies fossiles ainsi que le développement de l'emploi des énergies renouvelables.

Concours pour les entreprises, les prix du sponsors

- 1er prix: AG pour entreprises (première classe) d'une valeur de Fr. 7'600.-. L'abonnement est transférable dans votre entreprise et donne à une personne à la fois une liberté de voyage illimitée.
- 2e prix: Bon de Mobility d'une valeur de Fr. 5'000.-
- 3e prix: Toitures «Omega» pour deux-roues de Velopa d'une valeur de Fr. 4'830.-
- 4e prix: Plusieurs vélos de BikeTec en essai pendant une semaine d'une valeur de Fr. 3'600.-

AG OFFER



AG OFFER



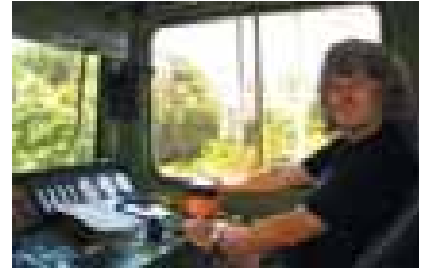
Avec les CFF d'une porte à l'autre.

RailLink, le complément idéal à votre voyage en train. Vous trouverez davantage d'informations sur P+Rail, Car-Sharing, la location de vélos, etc., sous www.cff.ch/raillink.

Les machines lourdes et la technique exerçaient déjà très tôt une fascination sur le petit John-Uli Tritten et il a réalisé son rêve en devenant conducteur de locomotive. Habitué à manœuvrer des centaines de chevaux-vapeur, John-Uli Tritten renonce dans son temps libre à se servir d'une voiture. «J'ai décidé de vendre ma voiture au moment où le prix de l'essence passait au-dessus de 1.- fr.»



cabine de conduite de la locomotive «Isabelle von Siebenthal» du Golden-



locomotives a changé. Les pauses sont devenues plus courtes, la technique a

Le globe-trotter dans la cabine de conduite

Le souhait de marcher dans les traces de son père était déjà présent quand John-Uli avait quatre ans. Et malgré de nombreux encouragements de la part de son père d'embrasser une autre voie – telle que celle de charpentier – il était décidé à aller au bout de ses rêves. «Un travail qui paraissait très intéressant, car les tâches qui se présentaient étaient très variées», répond John-Uli Tritten lorsqu'on le questionne sur son apprentissage de mécanicien au sein des BLS à Spiez.

«J'ai décidé de vendre ma voiture au moment où le prix de l'essence passait au-dessus de 1.- fr.»

pass Classic qui part de Zweisimmen en direction de Montreux. Attentivement il observe les agitations sur le perron. Un bourdonnement – le signe de départ donné par le contrôleur – invite John-Uli Tritten à mettre la locomotive en mouvement. La famille qui attendait le départ du «monstre» impressionnant est récompensée par un sifflement qui rompt l'idylle. «C'est ma manière de dire merci pour l'estime qu'ils manifestent pour moi et la locomotive», sourit John-Uli Tritten. Recommanderait-il sa profession aux petits admirateurs qui l'observent le long de son trajet: «Peut-être...» dit-il hésitant et pensif. «Car la situation professionnelle des conducteurs de

remplacé le deuxième homme dans la cabine de conduite. Dans mon cœur je suis devenu un salarié comme un autre. J'ai peu à peu laissé tomber mon rêve», explique John-Uli Tritten. Et concernant les répercussions que les changements ont eu sur son rêve professionnel: «Aujourd'hui mes voyages sont devenus prioritaires, à peine de retour je rêve à ma prochaine destination.» Ses voyages l'ont mené dans presque tous les coins du monde, où il s'adonne à sa passion pour les grandes machines et les locomotives, sa caméra en main.

Qui sait sur quel continent se trouve le prochain arrêt de la vie de John-Uli Tritten après avoir concrétisé son rêve professionnel...

Un clin d'œil au hasard

Le diplôme de mécanicien dans la poche et l'école de recrue accomplie, le destin modifia le parcours professionnel du jeune John-Uli Tritten. Il manqua peu pour qu'il signe un contrat dans une entreprise qui entretenait des voies de tramway. A ce moment même, les chemins de fer Montreux – Oberland bernois (MOB) lui ont soumis une offre d'emploi en tant que conducteur de locomotive. C'est ainsi qu'a commencé l'histoire d'amour entre le globe-trotter et les locomotives. John-Uli Tritten conduit désormais depuis 25 ans les machines lourdes des MOB à travers le paysage pittoresque de l'Oberland bernois.

Laisser tomber un rêve

Aujourd'hui, l'homme à la crinière grise plein de joie de vivre est assis dans la



Les transports publics ont la réputation d'être plus écologiques que les transports individuels. Cette renommée est en principe tout à fait justifiée. La veste blanche des transports publics a toutefois une tache noire: les bus.

La plupart des bus des transports publics fonctionnent au diesel. Ce combustible les rend plus efficaces et plus écologiques en ce qui concerne la production du CO₂, en comparaison avec un fonctionnement à l'essence. Même si seulement un trolleybus pouvait éliminer cette problématique définitivement, un bus diesel représente une partie de la problématique bien connue du CO₂.

Celui qui utilise le bus au lieu de son véhicule privé part du principe qu'il s'offre et offre à l'environnement un service... Faux! Car cette conclusion ne s'applique actuellement pas à toutes les entreprises de transport public, leurs bus émettent des suies de diesel. Conformément aux indications de l'OFEFP, 1388 tonnes de suies de diesel ont été répandues sur les routes suisses en 2005, 85 par les bus diesel.

En comparaison avec d'autres sources de PM10, par exemple faire tourbillonner de la poussière, l'abrasion des pneus ainsi que les tapis routiers (56%) et la combustion du bois (8%), les PM10 produits par les moteurs diesel (17) ne sont pas très importants. L'ironie amère est que les gaz d'échappement des moteurs diesel se composent en grande partie de particules de suie qui sont cancérigènes. L'organisation mondiale de la santé (WHO) estime 3300 décès en Suisse par année engendrés par la pollution atmosphérique. Les PM10 sont considérées comme les composantes les plus dangereuses du mélange de polluant contenu dans notre atmosphère.

Il existe, selon l'OFEFP une possibilité de réduire la production du PM10 d'au moins 99% – le filtre à particules. Après avoir corrigé considérablement les maladies de jeunesse – maladies qui sont apparues en Allemagne en 1989 lors des premières tentatives - qui est aujourd'hui prescrit en Suisse par exemple pour les

Air mortel

Exemplaire

- 100% Bâle (BS) (12 à gaz naturel)
- 100% Bienne
- 100% Frauenfeld
- 95% Zurich (VBZ)
- 83,33% Davos
- 69,23% Lugano
- 57,14% Burgdorf
- 56,00% Fribourg
- 52,17% Rheintal Bus

Mauvais exemples

- 43,75% Wil SG
- 41,94% Bâle (BL)
- 29,41% Liestal
- 17,65% Soleure
- 4,10% Baden-Wettingen
- 0,00% Lausanne
- 0,00% Locarno
- 0,00% Saint-Gall

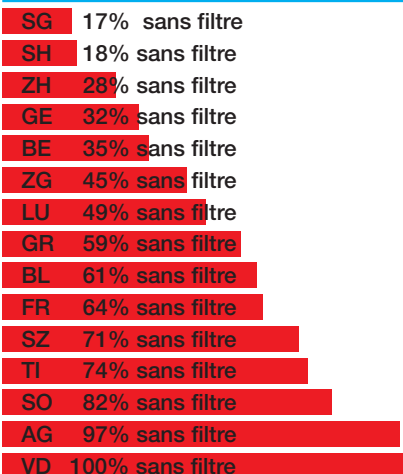
Nombre de bus équipé d'un filtre à particules en pourcentage.

Source de la statistique: Association Transports et Environnement



Liste des cantons:

BS: a 59 bus, tous sont équipés avec un filtre à particules!!



grandes machines de chantier. Cette obligation se base sur l'annexe 2, point 88 de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) de la Confédération. «Il n'y a malheureusement pas d'article similaire dans l'OPair pour d'autres installations ou véhicules. Par la suite aucune obligation particulière n'existe pour d'autres catégories de véhicules», explique Felix Reutimann, collaborateur scientifique de l'OFEFP. En outre, les normes européennes, appliquées également en Suisse, limitent le poids des différents polluants. Les particules les plus fines et les plus légères sont justement ceux-ci émises par les diesels. Par conséquent, des réductions ne peuvent pas être atteintes efficacement avec les normes européennes en vigueur. «Les normes devraient fixer en plus le nombre de particules qui sont émises. Une méthode de mesure appropriée a été développée et se trouve actuellement dans une phase d'essai», ainsi Reutimann.

Le bilan – un manque encore d'une base juridique pour obliger l'utilisation d'un tel filtre, malgré une nécessité urgente, aussi bien pour l'homme que pour l'environnement, d'équiper ainsi les moteurs de diesel.

Premièrement: Un règlement a été publié et stipule que les particuliers, précisément les entreprises de construction, devraient équiper leurs appareils avec des filtres à particules.

Deuxièmement: Le combustible diesel est subventionné par la Confédération, c'est-à-dire des milliers de véhicules publics équipés de moteur diesel circulent avec une aide de l'Etat.

Troisièmement: La confédération, les cantons aussi bien que les communes apparaissent souvent en tant que propriétaires des véhicules des transports publics.

Conclusion: Il faut équiper les bus des transports publics avec des filtres de particules, même si le législateur n'a pas (encore) promulguer la contrainte d'une disposition juridique.

Une enquête de l'association Transports et Environnement (ATE) montrait en mai 2004 toutefois un résultat étonnant: 35% des véhicules dans le service public sont équipés de filtres à particules! (Dans seulement 32 cas sur 68 entreprises interrogées, les personnes étaient prêtes à donner des renseignements quant à l'équipement de leurs véhicules diesel.)

Comment les pouvoirs publics peuvent-ils publier des dispositions sans agir elles-mêmes? Les transports publics, ne sont-ils pas conscients de leur rôle précurseur du point de vue écologique? «Nous respectons les dispositions juridiques», argumentent les autorités argoviennes à la question pourquoi n'obligent-elles pas les entreprises cantonales à équiper leurs véhicules avec des filtres à particules. Le motif: raisons financières.

L'entreprise CarPostal est la plus grande entreprise d'autobus et la seule à être représentée dans toute la Suisse. La flotte se compose d'environ 2000 véhicules, seuls 295 sont équipés actuellement avec les filtres en question! CarPostal avance l'argumentation suivante: «Les cantons décident non seulement de l'offre dans le transport public, mais aussi de l'équipement avec ou sans filtre. Là, où les cantons soutiennent les filtres, les cars postaux disposent aujourd'hui déjà à trois quarts de tels filtres et sont régulièrement complétés dans leur équipement.»

Seulement 6% de la suie de diesel produite par la combustion parvient des bus de ligne, c'est proportionnellement faible. Cependant, cette petite quantité ne devrait-elle pas pour le transport public être un tremplin pour servir d'exemple et lui permettre d'afficher sa fonction de modèle? ■

Du 10 mai au 5 juin 2005, près de 1600 collaboratrices et collaborateurs des coopératives Migros se sont rendus à leur travail à vélo par groupes de quatre. Si tous ces adeptes de l'exercice physique étaient volontaires, l'initiative en revenait au projet pilote «Bike to Work» de la CI Vélo Suisse.

Le plaisir retrouvé

«Bike to Work 2006» Participer et engranger de beaux prix.

«Aller quotidiennement au travail à vélo est l'une des recettes les plus efficaces pour promouvoir la santé et les performances individuelles», a déclaré Adolf Ogi, qui patronnait l'action. Il a vivement encouragé l'initiative, parce qu'elle permet à chacun et à chacune de prendre activement sa santé en main, et ce de manière simple. La Fédération des coopératives Migros a montré l'exemple de ce qu'Adolf Ogi et la CI Vélo attendent d'un grand nombre d'entreprises, à savoir qu'elles s'engagent pour promouvoir la santé de leur personnel et abordent dans un esprit ludique, par leur participation à l'action, la question générale de la mobilité et des trajets professionnels. «A vélo au boulot» vise en effet à inciter un maximum de personnes à ne pas réserver le vélo aux loisirs exclusivement, mais à s'en servir aussi pour se rendre au travail.

L'idée a rapidement convaincu Migros, qui s'est volontiers prêtée au rôle de l'entreprise pilote dans le cadre de cette action: «Bike to Work s'inscrit pleinement dans la priorité Migros de cette année, la santé. L'action de la CI Vélo nous fait bouger au sens le plus littéral du terme», commente Gisèle Girgis, membre de la Direction générale de la Fédération des coopératives Migros. Tout le monde espérait, certes, que l'action enthousiasmerait également le personnel de la grande entreprise, mais les réactions ont largement dépassé les attentes. L'accueil reçu est confirmé par les premiers chiffres que l'Office fédéral des sports publie à titre complémentaire. Plus d'un tiers des participants au projet pilote n'auraient pas eu l'idée de se rendre au travail à bicyclette sans cette action. Ils se sont donc convertis au vélo pour la durée de l'action. «Des incitations et une approche ludique du vélo comme moyen de transport sont très importantes pour obtenir des résultats. Il faut convaincre les gens des avantages réels du vélo tels que la promotion de la

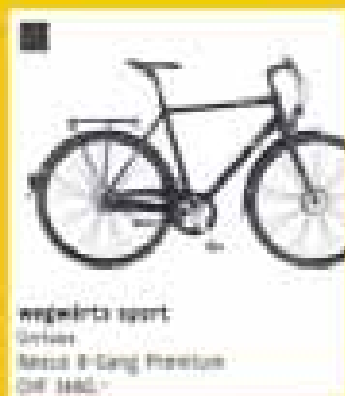




Mehrmals täglich.

simpel.ch

Das Netz für den Alltag



Aktive Velofahrerinnen in der ganzen Schweiz zählen auf unsere Fahrräder.

Tag für Tag und bis zu 1000 Kilometer im Jahr. Unsere wartungsarmen Velos lassen sie nicht im Stich.

Bei unserem Direktvertrieb stellen wir Ihnen viel Velo für's Geld. Jedes simplen.ch-Velo wird von uns fachmännisch montiert und fahrbereit vor Ihre Haustüre geliefert. Wann profitieren Sie?

Mehr Infos im Internet unter www.simplen.ch oder Telefon 0848 55 44 55

santé individuelle, les économies et parfois les gains de temps, la réduction du stress et, dans le cadre de l'action, la perspective de gagner un prix», explique Gregor Zimmermann, responsable du projet auprès de la CI Vélo Suisse.

«J'ai découvert les avantages de la formule combinée train et vélo.»

2006 – comment participer

Participation: Pour que les collaboratrices et collaborateurs puissent participer à l'action, leur employeur doit s'inscrire. L'entreprise remplit un formulaire d'engagement, désigne un coordinateur interne et se charge de l'échange d'informations ainsi que de la promotion de l'action auprès de son personnel.

Equipes: Les collaboratrices et collaborateurs forment des équipes de 4 personnes, ou même de 2 ou 3 dans les petites entreprises.

Le trajet: Les membres d'une équipe n'ont aucune obligation de parcourir le même trajet. Chaque personne peut définir son propre itinéraire pour se rendre au travail et, selon les cas, choisir de combiner le vélo et les transports publics. La condition est simplement d'effectuer au moins une partie du trajet à vélo.

Objectif des participants: Toutes les personnes qui, durant l'action, ont utilisé le vélo pendant au moins la moitié de leurs jours de travail répondent aux conditions pour participer au tirage au sort du concours.

Les entreprises peuvent s'annoncer aujourd'hui déjà pour 2006 à l'adresse suivante :

CI Vélo Suisse
Gregor Zimmermann
Téléphone 031 318 54 13
gregor.zimmermann@igvelo.ch



Raymond Place, 33 ans, chef du département Développement de Chocolat Frey SA, prend depuis deux ans sa voiture pour se rendre de son domicile à Zurich à son lieu de travail à Buchs près d'Aarau. Dans le cadre de l'action «Bike to Work», menée durant un mois, il a renoncé à sa voiture et s'est déplacé à vélo en combinaison avec le train. Pour ce faire, il s'est procuré un abonnement général (AG) des CFF, valable un mois, et un nouveau vélo. Dès lors, il prenait chaque jour soit le vélo, soit le tram pour atteindre la gare de Zurich. Arrivé à Aarau, il enfourchait son nouveau vélo parké à la vélostation d'Aarau pour rejoindre le siège de la firme à Buchs en quelque 15 minutes.

Vous êtes-vous décidé à participer à l'action dès que vous en avez eu connaissance?

Non, il m'a fallu quelques jours pour me familiariser avec l'idée de ne pas me rendre au travail en voiture pendant un mois.

Qu'est-ce qui vous a incité à y prendre part?

L'idée d'y participer en équipe a facilité ma décision de tenter l'expérience. La santé et le surpoids ont été d'autres raisons personnelles importantes.

Aviez-vous envisagé précédemment d'utiliser d'autres moyens de transport que la voiture pour aller travailler?

Avant l'action, la combinaison train et vélo me paraissait trop compliquée.

A quoi vous attendiez-vous avant cette action?

Je prévoyais que la durée du trajet serait plus longue et que je serais parfois trempé jusqu'aux os.

Et quelles ont été vos expériences?

J'ai été surpris une fois par une grosse averse. Ceci mis à part, je suis presque toujours arrivé sec à destination. La durée du trajet légèrement plus longue en train et à vélo est largement compensée par les avantages de cette formule combinée. J'ai beaucoup plus de temps pour lire, je suis plus frais en arrivant à mon lieu de travail, je me sens plus sportif et je suis plus détendu à mon retour à la maison. En outre, les autoroutes sont déjà assez encombrées comme ça. Je rends volontiers ce service aux autres automobilistes et surtout à nos descendants. La nouvelle mobilité est pour moi un enrichissement.

Continuerez-vous à vous rendre au travail à vélo?

Oui, si possible toujours, sauf par temps de pluie, de neige ou de verglas. J'ai découvert tous les avantages d'une formule combinée train et vélo, et compte bien en faire plus largement usage dans ma vie privée également.



Gisèle Girgis (DG HR, cultur et sociale) ainsi que Jacqueline Fehr (Prés. CI Vélo Suisse et PS-conseillère nationale).

photo: LT/Marc Latzel



périphérie, réaménagement des lignes TL avec l'ouverture du m2, notamment.

Tout pour les transports publics?

Il serait naïf d'imaginer que le développement de l'agglomération ne repose que sur les transports publics. La part du trafic privé doit diminuer, mais elle restera incontestablement importante. Réduire les nuisances qui en découlent

primordial, pour le bien des habitants, mais aussi pour permettre un développement de l'agglomération aujourd'hui menacé par le dépassement des normes de protection de l'air. Un certain nombre de projets concernent aussi le trafic privé, notamment la création d'une autoroute urbaine destinée à délester l'Ouest lausannois, une interface autoroute - parking d'échange -, transports publics dans l'Est lausannois ou encore, à long terme, le déplacement de l'autoroute en traversée de Morges.

Quelle agglomération pour Lausanne et Morges?

La région lausannoise s'est engagée, sous l'égide du Canton et de la Confédération, dans l'élaboration d'un projet d'agglomération visant à mettre en œuvre une planification concertée de l'aménagement du territoire et des transports, à l'échelle de la trentaine de communes constituant l'agglomération Lausanne-Morges.

la ville, limitation du développement de la périphérie, valorisation en priorité des zones desservies par les transports publics. Réorienter la croissance, la maîtriser, mais aussi se donner les moyens de favoriser le développement de l'agglomération, voilà les buts du projet d'agglomération.

Pourquoi planifier?

A ce jour la croissance de l'agglomération découle d'autant de planifications qu'il y a de communes dans le périmètre concerné. A ce manque de coordination s'ajoute une croissance extensive, repoussant les limites de la zone d'influence de l'agglomération toujours plus loin, basée sur le développement de l'habitat individuel en périphérie et une croissance explosive des mouvements pendulaires.

Quelle agglomération?

Le projet d'agglomération vise à contre-carrer ces tendances: concentration de la croissance au centre, densification de

Des projets ambitieux

A cela s'ajoute le développement de projets en matière de transports: développement des transports publics en site propre, avec le m2, le renforcement de la ligne de métro existante m1, l'amélioration de la desserte du LEB ou encore l'étude d'un moyen de transport transversal d'est en ouest (Lutry - Bussigny), par exemple avec un tram. Un autre grand projet vise à améliorer la desserte de l'ouest de l'agglomération par le train, avec la création d'une gare à Malley, qui implique aussi la construction d'une voie CFF supplémentaire entre Lausanne et Bussigny, voire Morges. D'autres projets moins importants sur le plan financier viendront compléter le dispositif: développement des parkings d'échange en

Et la mobilité douce?

Elle aussi est concernée par le projet, avec des propositions de développement des itinéraires piétons et cyclistes dans l'Ouest lausannois notamment, reposant sur un concept d'ensemble en cours d'élaboration.

Volonté régionale affirmée

La mise en œuvre de ce programme demandera des moyens importants, sur le plan financier, mais aussi en termes de gestion concertée du dispositif. A cet effet, un projet institutionnel est en cours d'élaboration. Il permettra aux autorités communales de s'engager dans une agglomération dotée de compétences effectives, travaillant en concertation avec le Canton et la Confédération.

Genève fait son choix

**Quelle mobilité pour Genève?**

Les projections de l'Office cantonal des transports et de la circulation prévoient une augmentation en déplacements de 40% d'ici 2020. La question de la circulation à Genève doit être abordée en conséquence, en prenant en considération l'ensemble des acteurs privés et institutionnels du bassin genevois, tels que la Ville et le Canton de Genève, la France voisine et le Canton de Vaud.

Une mobilité pour tous

Afin de répondre au mieux aux enjeux de ce développement, les infrastructures d'aménagement et de transport devront s'inscrire dans une approche durable et globale répondant à la fois aux questions d'accessibilité, d'équité, de santé publique, de partage de l'espace public et de protection de notre environnement, comme nous y engage le Protocole de Kyoto, entré en vigueur cette année. Une «mobilité pour tous» signifie également ne pas favoriser un mode de déplacement au détriment d'un autre et faciliter l'accessibilité et la circulation des personnes âgées ou handicapées.

La Qualité de vie et vie de quartier

Notre qualité de vie doit être préservée, voire améliorée. Pour ce faire, il importe

de retrouver des espaces de vie plus agréables, et ceci malgré la pression croissante du trafic. Ainsi, il s'agit de promouvoir la marche et le vélo afin de lutter contre les maladies de la sédentarité et les pollutions, mais aussi de favoriser la complémentarité entre les modes de déplacements (transports publics, covoiturage, autopartage) afin de réduire l'encombrement des rues et les dangers de la route. Dans le but d'augmenter la sécurité et de faciliter la vie de quartier, plusieurs zones de rencontre (20 km/h) et 30 km/h ont été réalisées à Genève. Tout comme le réseau des pistes cyclables dont le réseau a été réalisé à 80%, selon le plan directeur.

Transports publics régionaux

Outre le projet du CEVA, le RER reliant Cornavin, les Eaux-Vives à Annemasse, le réseau des Transports publics genevois va connaître de nombreuses extensions. Fin 2005, le nouveau tram 17 reliera les gares des Eaux-Vives à Lancy-Pont-Rouge. En 2006, les lignes 13, 15 et 17 connaîtront des changements et en 2007, la gare de Cornavin sera reliée au quartier des Avanchets, en attendant le prolongement de la ligne à Meyrin en 2008, et au CERN en 2009.



Recevez vos informations relatives à l'agenda21 local, mobilité dans les entreprises, mobilité dans l'administration, aménagements cyclables, location de vélos, covoiturage, transports publics, etc. de la Ville d'Aigle par SMS. Prenez votre mobile et envoyez le message: START AIGLE AGENDA 21 au no 939. Pour arrêter: STOP AIGLE AGENDA 21 au même numéro. CHF 0.40/sms. En envoyant START AIGLE FORUM au 939, vous pouvez apporter vos questions ou vos réponses aux autres interlocuteurs.

Genève

Jeudi 15: 21 h, Café-débat au Plaine-Lune «Les mamans-taxis», av. Mail 14b

Vendredi 16: 11 h, inauguration au parc des Bastions. Dessins d'enfants sur le «respect» dans les transports publics 20 h 30, Café-débat aux Recyclables: «Les Bourlingeurs», le rythme du voyage, N. Bouvier et de E. Maillart, rue Carouge 53.

Samedi 17: 15 h, Spectacles déambulatoires et Championnats suisses des coursiers à vélo. «La Rue est à Vous» et bourse aux vélos.

Dimanche 18: 9 h, Marché du lac au quai du Mt-Blanc. 14 h, visites guidées. 9h, «3 balades en tram» à Plainpalais.

Lundi 19: 11 h, Vélos pliables au Molard. 20 h, pl. Neuve, balade à rollers.

Mardi 20: Plan de mobilité d'entreprise. 16 h, Atelier PME. 17 h 30, «First Tuesday» de rezonance.ch. 20 h, l'état de la planète.

Mercredi 21: La santé par le jeu. 14 h, parcours enfants, réservation obligatoire. «Carnet des jeux d'autrefois» et goûter offerts.

Jeudi 22: «A pied à l'école... à Pedibus» et «En ville, sans ma voiture!». Fête aux écoles: Geisendorf, Ouches, Pâquis, Peschier, Crêts-de-Champel, Trembley et Franchises. Transports publics gratuits 20 h, Café-débat «Les sens du voyage» au Café des Bastions: «récits de voyages de non-voyant(e)s».

Toujours plus mobile, notre société donne du fil à retordre à des villes comme Genève, Lausanne et Neuchâtel. Elles sont partagées entre la nécessité d'éviter une surcharge routière et le besoin de relier au mieux leurs différents centres et agglomérations. Le CEVA genevois, le m2 lausannois et le «Transrun» neuchâtelois permettront à ces villes romandes de garantir la mobilité de demain.

métro m2 une réalisation d'envergure pour Lausanne et le canton de Vaud

Le métro m2 ainsi que la restructuration du réseau des transports publics lausannois vont parfaire l'image d'une région qui investit pour son avenir et qui s'engage à développer des idées novatrices et porteuses. Sans oublier l'impact économique pour tout le canton.

Le m2 est un projet de construction majeur, dont une partie se déroule au cœur de Lausanne. Dès lors, sa réalisation va entraîner avec lui une profonde réorganisation des transports collectifs de surface (Réseau tl 08), ainsi que de nombreux aménagements en ville de Lausanne.

«Notre siècle sera celui de la mobilité urbaine.» La prophétie d'Olivier Français, directeur des travaux de Lausanne, se réalise à la vitesse grand V. Plus de la moitié des tunnels sont creusés et ce ne sont pas moins de 22 chantiers qui sont en cours dans le sol lausannois. Quinze automotrices à pneus franchiront les 375 mètres de dénivellation (pentes à 12%) sur les 6 km du tracé entre Ouchy et Epalinges. Ce nouveau concept de mobilité permettra à quelque 25 millions de voyageurs de traverser chaque année Lausanne en 20 minutes. Aux portes nord de la capitale, le P+R de Vennes sera le point principal de transfert modal, entre la voiture et le nouveau métro. Le m2 facilitera et raccourcira l'accès au lieu de travail à des dizaines de milliers de personnes par jour (un emploi vaudois sur huit).

Le futur profil des lignes de bus va s'articuler autour du métro, véritable épine dorsale des liaisons verticales. Il prévoit la desserte de nouveaux quartiers et communes, et l'extension de liaisons transversales avec un minimum de transbordements. Le Réseau tl 08 rail/route favorisera la qualité de l'environnement. De plus, la part des lignes exploitées avec des véhicules électriques atteindra

**Trois
villes
•
Trois
projets**

71% de l'offre totale. Enfin, pour assurer l'intégration du futur réseau dans le tissu urbain, les communes concernées consentent de gros efforts pour réaliser les aménagements routiers et techniques nécessaires à l'exploitation d'un réseau performant.



Une haveuse fore un tunnel du futur m2

photo: M. Schobinger/MLOSA

Genève – Le projet de liaison ferroviaire CEVA Cornavin - Eaux-Vives - Anemasse est un projet de raccordement des réseaux suisses et haut-savoyard.

Cette infrastructure, de 15 km principalement en souterrain, comprend la création de 5 nouvelles gares en milieu urbain, et sera la colonne vertébrale d'un réseau de transport public au

centre d'un bassin transfrontalier d'environ 40 km de rayon. Genève a besoin d'un réseau ferroviaire régional de type RER, comparable à celui de villes suisses comme Berne ou Zurich. Cet important projet pour la région sera en service à l'horizon 2010-2012. Pour Genève qui est comme les autres agglomérations suisses, confrontée à une croissance continue de la mobilité, CEVA permettra de répondre aux besoins des gens, en favorisant la diminution de la congestion urbaine, ceci dans un souci de qualité de vie.

Mais CEVA est aussi un projet d'aménagement important pour l'ensemble du bassin de vie franco-valdo-genevois. Pour la réalisation des 5 gares et stations, une procédure de mandats d'étude parallèles a été mise en place concernant l'architecture, les aménagements intérieurs et les abords immédiats. C'est le groupement franco-suisse piloté par



Gare futuristique du CEVA

l'architecte Jean Nouvel qui a été choisi par le collège d'experts. Le concept du lauréat utilise le verre comme matériau principal, ainsi la lumière naturelle pénètre à l'intérieur de la gare même lorsqu'elle est souterraine; ce concept s'adapte à chaque lieu comme une infrastructure de quartier tout en gardant une identité très forte.

Par ailleurs, une simple voie se déployant actuellement en surface des Eaux-Vives à la frontière sera enterrée et doublée. La surface de cette future

tranchée couverte sera aménagée en voie verte avec un axe de mobilité douce. Ce sera donc un nouvel itinéraire destiné aux piétons et aux cyclistes.

«Transrun»

Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds en moins de 20 minutes. Utopie ou projet d'avenir?

Ces deux centres urbains sont distants à vol d'oiseau de 14 km mais sont reliés par une ligne ferroviaire de 30 km! Le trajet en voiture est de 15 à 20 minutes, alors qu'en train le temps de parcours est de 32 minutes! La lenteur du tracé ferroviaire combiné à une faible fréquence des lignes a pour conséquence une répartition modale largement en défaveur des transports collectifs. Sur les 25000 déplacements quotidiens, moins de 3000 s'effectuent en train. De plus, le nombre de véhicules empruntant chaque jour le tunnel routier de la Vuoddes-Alpes a augmenté de 40% depuis 1995.

Face à ce constat, une étude de faisabilité d'un nouveau système de transport public entre le haut et le bas du canton, appelé «Transrun», est actuellement en cours. Ce projet essentiel permettrait d'offrir une réelle alternative aux pendulaires, renforcerait l'attractivité du canton de Neuchâtel et rapprocherait les villes entre elles.



texte: Dr. Mikael Rabaeus

La sédentarité – le manque d'activité physique – apparaît de plus en plus comme un facteur majeur affectant la santé publique. Elle a été qualifiée en 2002 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme le principal facteur de risque de mortalité sur la planète, venant juste après tous les facteurs ayant trait aux infections. A l'heure actuelle, environ 2/3 de la population suisse sont considérés comme sédentaires au sens médical, effectuant moins d'une demi-heure quotidienne d'un effort quelconque, souvent même moins de 10 minutes.

Quel risque court le sédentaire? Il a été prouvé de façon très convaincante que le sédentaire court un risque de 2 à 3 fois plus important de: crise cardiaque, attaque cérébrale, diabète, problèmes de pression, de cholestérol, ostéoporose, arthrose, cancer du sein, du colon, maladie d'Alzheimer.

son bébé chez le pédiatre. Mon grand-père devait marcher 10 km pour courtiser la jeune fille qui allait devenir ma grand-mère. Puis danser et revenir.

Tout cela a complètement changé avec les progrès technologiques, permettant de nous déplacer sans nous fatiguer, y

fisante pendant l'effort); et châssis (les os, articulations, muscles et tendons doivent pouvoir résister). L'absence de tout effort conduit à un mauvais fonctionnement de l'organisme en raison de l'absence de stimulus normal. Nous sommes des formules 1 qui ne dépassent pas le 30 km/h: ça tombe en panne.

Etes-vous auto-mobiles?



Les problèmes de surpoids sont toujours dus au déséquilibre entre la quantité de calories consommées (nutrition) et la quantité dépensée (efforts physiques). Comment en sommes-nous arrivés là? Depuis toujours, tout déplacement impliquait un effort physique. L'environnement nous imposait donc des efforts prolongés, plus ou moins intenses. Ce n'est pas si vieux: en 1952, une de mes patientes devait pousser son landau pendant 1 heure et quart pour amener

compris d'ailleurs avec les transports publics. Nous ne sommes pas sédentaires par paresse, mais en raison du changement de notre environnement! L'activité physique obligatoire a sélectionné notre bagage génétique pendant des millénaires: nous sommes conçus pour bouger, les contraintes se manifestant sur le plan circulatoire (la pompe et la tuyauterie doivent pouvoir augmenter considérablement le débit sanguin); énergétique (il faut disposer d'énergie en quantité suf-

Ainsi, pour la première fois de notre histoire, une activité physique régulière est le fruit d'une décision consciente, qui n'est plus imposée.

Que faire?

Bien entendu, le sport est a priori une excellente solution évidente, mais tout le monde n'aime pas le sport et cela demande souvent un temps non négligeable. Pour des raisons majeures de santé, notre société doit donc favoriser au maximum les déplacements et les activités demandant un effort physique: la marche et le vélo. Plusieurs études des pays scandinaves ont pu montrer l'impact non seulement important, mais même rapide, de telles mesures sur la santé de l'individu (aménagement de la ville d'Odense au Danemark).

Ce n'est plus une question de politique partisane ou d'écologie, c'est une question pure et simple de survie en bonne santé.



Marcher, c'est...

Marcher, c'est...

bon pour la santé. Mais pourquoi attendre le week-end prochain? Pour beaucoup d'entre-nous, le trajet quotidien motorisé pour aller au travail, à la gare, à l'école, est facilement praticable à pied, en moins de temps qu'on ne l'imagine.

Marcher, c'est...

bon pour la santé. Et aussi pour le portemonnaie. Pas de carburant, pas d'impôt, pas d'abonnement, pas de place de parc. Et bientôt, plus de frais médicaux.

Marcher, c'est...

bon pour la santé, et c'est la liberté de déambuler à sa guise, de rentrer au plus

vite ou de s'arrêter sur un banc, de faire du shopping, de rencontrer l'âme sœur, de respirer l'air des saisons.

Marcher, c'est...

aussi bon pour l'environnement. Le moteur humain est celui qui émet le moins de gaz à effet de serre! Et qui ne consomme que de l'énergie renouvelable.

Marcher, c'est...

consacrer un peu de temps à son bien-être, et c'est même peut-être gagner du temps. Vous n'y croyez pas? Faites l'essai. Comparez honnêtement votre temps de trajet motorisé (comptez tout, le trajet, le stationnement, l'heure de

piste Vita compensatrice) avec le trajet à pied. Vous serez peut-être aussi gagnant de ce côté-ci.

Marcher, rend...

attractif, car l'air frais et le mouvement quotidien génèrent un corps attirant et sain. Le résultat est évident: rapidement vous ne marcherez plus en solitaire.

Marcher, rend...

heureux. Il est prouvé que l'air frais ainsi que le soleil ont de l'influence sur l'humeur humaine. Comment résister à un sourire chaleureux du piéton qui vous croise?

unireso



**Cart@bonus unireso.
Jusqu'à 20% d'économie
sur tous vos trajets.**



ImmoStreet.ch

33'000 offres en vente et location

ImmoStreet



Copenhague

La flexibilité offerte

Les «bycyclers» de Copenhague sont devenus une célébrité, voire même une attraction touristique dans la Venise du Nord. Non seulement les visiteurs du monde entier profitent de la liberté d'avoir accès aux plus petits recoins de la ville, mais les habitants sont également fascinés par la flexibilité offerte par les vélos de la capitale danoise. Ce moyen de locomotion est si pratique qu'ils ne pourraient plus s'en passer.

Le succès des city-bikes de la ville nordique reflète son caractère de grande ville verte et plate. Le design moderne des vélos permet une approche ludique de la vie urbaine à Copenhague.

City-bike ONE

Même l'ancien président des Etats-Unis, Bill Clinton, n'a pas pu y renoncer en 1997 et s'est vu offrir un modèle personnalisé portant le fier nom «City-bike ONE».

Les «bycyclers» attendent leurs utilisateurs à différents endroits du centre-ville. Il faut compter 20 kroner pour ouvrir le cadenas. Cet argent est rendu lors de la remise du vélo. Par ce système, ces derniers ne peuvent être utilisés que dans la cité. Un fait contrôlé soigneusement par les city-bike patrouilles qui prennent également soin de la réparation des vélos.



Tokyo

Un record du monde

Au Japon, on dénombre 1 vélo pour 1,5 habitants, soit l'un des scores les plus élevés du monde. Environ 15% des Japonais se rendent au travail ou à l'école à vélo. Pourtant, le vélo est peu valorisé au Japon si l'on considère le manque de planification, d'espace réservé aux cyclistes et de mesures de sécurité à son égard.

L'abandon de vélo

La plupart des cyclistes vivent à moins de 2 km d'une gare, le plus souvent à moins de 500 m. Dans le pays, il manque 700000 places de parking à vélos, dont 200000 à Tokyo. Faute de place ou de parking bien placé, des centaines de vélos sont laissés sur la route à proximité des gares. Face au phénomène de l'abandon de vélos, l'administration les enlève régulièrement. Le district de Toshima a décidé de prélever une taxe auprès des compagnies de chemins de fer, afin qu'ils assument une partie des frais liés aux abandons de vélos et participent à la construction de parkings à vélos.

Location – la solution

Le système de location de vélos «Rentacycle» offre un élément de solution. Tôt le matin, des cyclistes rejoignent les gares de la périphérie où ils laissent leur vélo avant de prendre le train ou le métro. Arrivent des collégiens qui les empruntent à leur tour pour pédaler jusqu'à l'école. Ce système repose sur les différences d'horaires de deux groupes d'usagers et réduit l'espace nécessaire aux parkings à vélos.

A quand une telle solution en Suisse?

«Extrait d'un article paru dans *La Revue Durable* numéro 14, février-mars 2005, www.la-revuedurable.com

Tokyo: texte original de M. Shinichi Mochizuki, architecte et urbaniste à Tokyo, coordinateur national de la journée du 22 septembre «En ville, sans ma voiture».



photo: Ville de Vevey

Vevey

Madeleine Burnier (photo), conseillère municipale, responsable entre autres, de l'Agenda 21 de la Ville de Vevey, nous livre ses habitudes de déplacements: «Pour me rendre à mon travail, je prends mon vélo. Dès l'arrivée du froid, je me déplace principalement à pied. J'utilise également ma voiture lorsqu'il fait mauvais temps ou que mes engagements professionnels m'imposent des déplacements hors du périmètre de la ville. Le vélo représente pour moi une certaine liberté – parcage au bon plaisir, contraintes réduites... –, enfin c'est le top.»

Alors que nos sociétés prennent conscience des conséquences environnementales qu'impliquent nos déplacements quotidiens et des coûts directs et indirects qu'ils engendrent, les collectivités sont de plus en plus nombreuses à promouvoir des modes de transport durables, et donc économes en énergie et permettant de réduire significativement les nuisances telles que le bruit ou la congestion routière. Campagnes de sensibilisation, aménagements cyclables ou piétonniers, réduction du trafic au centre ville, les initiatives sont nombreuses.



Les collectivités montrent l'exemple

texte: Sandra Piriz, Fabienne Rostan, Marion Nemchi (Genève), Marie Kolb (Bio-Eco), Remy Zinder (Neuchâtel)

Ceux qui promeuvent un changement dans les habitudes de déplacement, mettent-ils en pratique ces principes?

La Ville de Genève a décidé de montrer l'exemple. Pour ce faire, elle a mis au point un plan de mobilité pour l'administration municipale, nommé «Bouquet de transports», qui propose aux 3500 employés des solutions alternatives à la voiture individuelle pour leurs déplacements professionnels et pendulaires. Mis en place en 2002, le Bouquet de

transports comporte différentes prestations susceptibles de convenir à chacun.

Prenons l'exemple de Monsieur P. qui habite dans la campagne genevoise et travaille au centre ville. Chaque matin, il quitte son domicile en voiture, parfois accompagné d'un collègue qui habite dans son voisinage, et se rend dans un P+R (parc et relais). Là, il dispose soit de son vélo, laissé dans un nouvel abris fermé et réservé aux abonnés, soit du trolleybus qui passe toutes les 4 minutes. Si le temps est maussade et qu'il opte pour le bus, il ne lui reste plus qu'à lire tranquillement le journal jusqu'à ce qu'il soit déposé à son lieu de travail une douzaine de minutes plus tard. Monsieur

P. doit souvent se rendre à l'extérieur dans le cadre de son travail. Il utilise fréquemment les vélos de fonction disponibles sur les différents sites de l'administration municipale. C'est le moyen de transport le plus rapide en ville et il lui permet de faire de l'exercice. Les collègues moins téméraires peuvent emprunter un abonnement des Transports publics (TPG) «de service».

Lors de transports professionnels de matériel lourd ou encombrant, Monsieur P. utilise un véhicule «Mobility CarSharing» (autopartage, véhicules disponibles sur abonnement et facturés selon la durée d'utilisation et la distance parcourue) qui remplace avantageusement

un véhicule de service. Ainsi, seuls les frais effectifs sont à la charge de l'administration, et Monsieur P. peut librement choisir un véhicule adapté à ses besoins du jour. Le bilan à la Ville de Genève après trois ans est très positif. Les mesures proposées sont réellement utilisées par les collaborateurs, qui les jugent «très avantageuses», «pratiques» ou encore «incitatives» (résultats des questionnaires et des entretiens de 2005).

Covoiturez!

Tous les jours, des milliers de véhicules circulent sur nos routes, occupés par une seule personne: le conducteur. A l'arrivée, c'est le ballet incessant pour la recherche d'une place de stationnement, souvent rare et chère. Imaginez maintenant que tous ces conducteurs s'organisent pour partager leur véhicule avec une ou plusieurs personnes sur un trajet commun. C'est autant de fluidité gagnée dans la circulation, autant de places de parking libérées, moins de bruit et de pollution pour les riverains. Et les frais de déplacement sont partagés! Une rubrique est à disposition des entreprises qui souhaitent promouvoir le covoiturage auprès de leurs employés. Cette pratique, relativement nouvelle en Europe, connaît un succès grandissant.

C'est simple! Consultez le site internet www.covoiturage.ch qui regroupe les offres et demandes de covoiturage sur la région genevoise. Pour pratiquer le covoiturage en Suisse romande www.e-covoiturage.ch

Pédalez!

Le vélo en ville c'est une question d'habitude, et les gens qui font l'effort d'essayer l'adoptent en général. C'est le meilleur moyen de déplacement, rapide, écologique et permettant de faire de l'exercice physique. Le vélo c'est dangereux? Une idée reçue, le vélo n'a jamais été dangereux, c'est l'intensité de la circulation qui donne ce sentiment d'insécurité. Comme pour apprendre à conduire, apprenez à circuler à vélo dans le trafic. Il existe des cours organisés par les associations de cyclistes. www.aspic.ch / www.cyclic.info / ProVélo Neuchâtel

Le «prix mobilité d'entreprise»

Devenez entreprise exemplaire en terme de mobilité durable! Afin de soutenir la réalisation de plans de mobilité d'entreprises, le Canton de Genève, le Canton de Vaud et la Ville de Genève instituent le «prix mobilité d'entreprise» d'une valeur de 10000 francs, destiné à récompenser une entreprise privée ayant œuvré, sur le canton de Genève ou le canton de Vaud, à une réalisation exemplaire dont l'impact est positif en terme de mobilité durable. Le prix vise à promouvoir les initiatives émanant des milieux privés favorisant une mobilité pendulaire et professionnelle durable des employés et/ou visiteurs de l'entreprise candidate. Les réalisations doivent contribuer à changer les habitudes de déplacement, en encourageant l'utilisation des transports publics, du vélo, de la marche, du covoiturage et/ou de l'autopartage au lieu de la voiture individuelle. Les réalisations doivent être conformes aux principes du développement durable, prenant en compte les dimensions environnementale, sociale et économique.

L'entreprise primée bénéficiera, outre le prix, d'une mise en valeur en tant qu'entreprise exemplaire en termes de mobilité. Le lancement de ce prix aura lieu à Genève et à Morges le 20 septembre 2005. Informations dans la rubrique «Agenda».

Et ça fonctionne!

Hôpitaux universitaires, Genève

En cohérence avec sa vocation d'établissement de soins, l'hôpital cantonal incite ses employés, visiteurs et patients ambulatoires à se déplacer à pied, à vélo et en transports publics, pour un maintien en bonne santé. Des plans des temps de parcours à pied, à vélo et en transports publics à destination de l'hôpital ont été édités. Les employés bénéficient d'un abonnement de transports publics à tarif réduit. Des vélos de fonction sont à leur disposition, ainsi qu'une page de covoiturage.

Procter&Gamble, Genève

Afin de faciliter l'accès à l'entreprise, mais aussi par souci environnemental, Procter&Gamble encourage l'utilisation des transports publics. L'abonnement annuel des transports publics genevois est entièrement remboursé à tous les collaborateurs qui ne demandent pas de place de stationnement. 45% des employés profitent de cet arrangement.

Dép. des infrastructures (DINF), Vaud

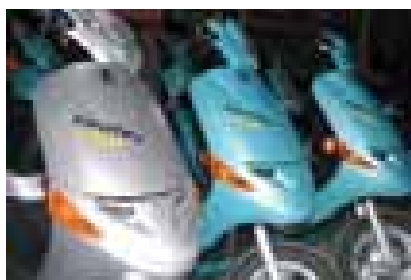
Le personnel de l'Etat travaillant sur le site de la Riponne à Lausanne est encouragé à rationaliser ses déplacements afin de réduire l'utilisation de la voiture privée pour les trajets pendulaires et professionnels. Hormis des offres avantageuses pour l'utilisation des transports publics, une flotte de véhicules Mobility est tenue à disposition durant les heures de bureau, pour les déplacements professionnels des employés. En 2004, l'ensemble des mesures de gestion de la mobilité sur le site de la Riponne a permis d'économiser la somme de 130 000 fr.!

Mobilisez votre entreprise!

Vous souhaitez en apprendre plus, rencontrer des personnes ayant développé un plan de mobilité ou des prestataires de transport? Rendez-vous au forum «Plans de mobilité d'entreprises» le mardi 20 septembre 2005 dès 16 h 00 à UniMail, boulevard du Pont d'Arve 40, 1205 Genève. (Entrée libre)

Organisation: Ville de Genève, Rezonance.ch, Sustainable Management in Action 2005 (SMIA.05)

Renseignements et inscriptions: Ville de Genève, Service de la mobilité, tél. 022 418 82 66, sandra.piriz@ville-ge.ch, www.rezonance.ch, www.semaine-de-la-mobilite.ch



véhicules électriques en 2 et 4 roues

Vers une mobilité durable en ville de Neuchâtel

La mobilité représente à la fois un des plus grands acquis et une des plus grandes sources de nuisances et de consommation de ressources de notre civilisation. Pour être compatible avec un développement durable, la mobilité, sans pour autant la réduire, doit être orientée vers les modes les plus respectueux de notre environnement. Neuchâtel y travaille depuis que le Conseil général a adopté un rapport dans ce sens en 2002.

Les mesures de sensibilisation et de promotion en faveur de la population sont nombreuses: subvention aux abonnements des transports publics – subventions à l’achat d’un deux-roues électrique ou d’un véhicule à gaz – organisation de cours Eco-Drive - vélos gratuits (Neuchâtel roule) mise à disposition de cartes journalières CFF ou encore accès gratuit à des bornes de recharge pour deux-roues électriques.

Quant à l’administration communale, la flotte de véhicules de service est composée entre autre de scooters, de voitures (Think City) et de vélos électriques dont le «carburant» est issu d’une installation solaire photovoltaïque. Elle est complétée par des véhicules de la

société Mobility Carsharing. Par ailleurs, près d’un quart des véhicules de service sont propulsés au gaz naturel et la majorité des utilitaires sont munis d’un filtre à particules.

Actuellement, l’administration élabore un plan de mobilité dont l’objectif est de diminuer les impacts économiques, sociaux et environnementaux liés aux déplacements dans le cadre des activités de l’administration communale. En qualité de plus grand employeur de la commune, la Ville de Neuchâtel se doit de montrer l’exemple.

L’avenir de l’entreprise

«Un plan de mobilité vise à promouvoir une offre de transport alternative à la voiture individuelle.»

Pollutions, encombrements, stress, maladies, les grandes villes de Suisse et d’ailleurs croulent sous le trafic. Et ce phénomène prend de l’ampleur. Les déplacements liés aux activités professionnelles représentent 30% du trafic journalier en Suisse et le nombre de véhicules motorisés ne cesse de croître. En 2000, plus de 49% des personnes se sont rendues au travail en voiture. L’usage de plus en plus fréquent de la voiture dans les déplacements pèse à la fois sur les habitants des villes, les entreprises, les salariés et la société dans son ensemble.

Nombreuses sont les entreprises qui se trouvent confrontées à des difficultés provoquées par le trafic qu’elles génèrent. Congestion aux abords du lieu de travail, manque de places de stationnement et d’espace, coût de l’entretien des voitures de service et des indemnités de déplacement. Afin de maîtriser et de rationaliser ces coûts, les entreprises doivent s’engager dans une démarche de gestion de la mobilité (plan



photo: Ville de Neuchâtel

de mobilité) qui leur permet de réaliser des économies financières tout en assurant de meilleures conditions d'accès à leur site, tant pour leurs clients que pour leurs employés. Les dépenses liées aux déplacements professionnels et aux espaces de stationnement (coût du terrain, coûts de construction, coût de l'entretien et de la surveillance, coût de la location, etc.) diminuent tout en offrant une meilleure rentabilité des terrains et la possibilité de récupérer des surfaces pour, par exemple, agrandir les locaux de l'entreprise. De plus, leur image s'en trouve valorisée puisqu'elles participent à la lutte contre l'effet de serre et à la protection de l'environnement. L'employé aussi a tout à y gagner, puisque l'entreprise lui propose des solutions de transport novatrices, moins coûteuses et plus conviviales

pour ses déplacements pendulaires comme professionnels, telles que des navettes d'entreprises, du covoiturage, de l'autopartage, des vélos gratuits et des abonnements transmissibles. Quant à la collectivité dans son ensemble, elle appréciera un environnement plus calme, un air plus sain, une sécurité des déplacements piétonniers et cyclistes accrue, un espace public plus convivial et agréable.

Mais qu'est-ce qu'un plan de mobilité d'entreprise?

«Un plan de mobilité vise à promouvoir au sein du personnel d'une entreprise une offre de transport alternative à la voiture individuelle pour les déplacements professionnels ainsi que du domicile au travail.» Comment mettre en place un plan de mobilité? Les autorités encouragent le développement

de plans de mobilité d'entreprises et proposent conseils et soutien logistique aux entreprises qui s'engagent dans une démarche de gestion de la mobilité. Elles mettent à disposition des supports d'information tels qu'expositions, plans d'itinéraires cyclables et pédestres, horaires des transports publics, documents de sensibilisation divers ainsi que la brochure «Plan de Mobilité d'Entreprises», éditée par l'Etat de Vaud et l'Etat de Genève.

Même sans avoir réalisé leur plan de mobilité, les entreprises peuvent, comme les communes, franchir un premier pas en s'équipant de véhicules moins polluants. Lausanne, Lutry, Prilly et d'autres ont remplacé avec satisfaction une partie de leur parc de voitures traditionnelles par des véhicules électriques, à gaz ou «hybrides».

Les nombreux prestataires de transports (transports publics, entreprises de prêt et location de vélos, groupements «santé», coopérative d'autopartage, sites de covoiturage, etc.) sont de précieux partenaires pour le développement d'actions concrètes et ciblées sur les besoins particuliers de l'entreprise. Si le plan de mobilité peut être mené à l'interne par une personne compétente pour ce travail, son développement peut également être confié à l'un des bureaux privés spécialisés dans ce domaine.



foto: Marcel Mühlestein



photo: Neuchâtel Roule

Veillez à respecter les consignes suivantes:

- Enlever les objets inutiles du véhicule (poids)
- Contrôler régulièrement la pression des pneus (résistance au roulement)
- Porte-skis et porte-bagages doivent être démontés après utilisation
- Ne pas donner de gaz pour démarrer le moteur
- Accélérer franchement avec 3/4 de gaz
- Engager la vitesse supérieure le plus tôt possible
- Rouler avec la vitesse la plus élevée possible (cela préserve les nerfs, la mécanique et le carburant)
- Regarder loin en avant pour éviter des freinages inutiles
- Ne pas laisser tourner le moteur inutilement (signalisation lumineuse, passage à niveau)
- Patience et tolérance caractérisent les professionnels.

Un samedi après-midi, un groupe de conducteurs expérimentés participe à un cours donné dans une auto-école

L'ordinateur de bord en point de mire
Les participants effectuent le parcours prédéfini en conduisant comme ils en

Une offre multiple
Une vidéo du Veltheim Driving Center démontre clairement de quelle façon il

mode d'emploi

Les prix des carburants prennent l'ascenseur. Il est d'autant plus intéressant, dès lors, de consommer moins durant ses déplacements. Cela s'apprend sans grande difficulté.

texte: Martin Winkel

afin d'apprendre à conduire en utilisant le moins possible de carburant. Auparavant, ces conducteurs ont dû estimer approximativement leur consommation et l'économie qu'ils espèrent réaliser. Nombreux sont ceux qui ont de grandes attentes, et leur but n'est pas si difficile à atteindre.

Il y a, parmi eux, les deux participants les plus âgés, Elisabeth et John. Ils bénéficient d'une expérience conséquente mais ont obtenu leur permis à une époque où la conduite respectueuse de l'environnement n'était pas un sujet d'actualité. On trouve également Armin, un conducteur qui parcourt un grand nombre de kilomètres en roulant très sportivement. Il pense, lui aussi, économiser une certaine quantité de carburant. Et voici Stéphanie, jeune conductrice ayant passé son permis aux Etats-Unis, là où on ne parle pas de consommation de carburant. Pour elle comme pour de nombreux jeunes, la conduite automobile représente la liberté et l'autonomie.

ont l'habitude. Un ordinateur de bord expressément installé pour les besoins du cours fixe avec précision les valeurs. Les instructeurs prennent quelques notes durant le trajet dans le but d'améliorer le style de conduite. Après environ une heure, retour à la salle de théorie. Le prix du cours s'élève à 100 fr. Dans certaines villes, ces cours sont subventionnés jusqu'à concurrence de 80% dans le cadre du projet «Gentle Driver». La dénomination de ce cours «Gentle Driver» ne signifie pas que l'on se transforme en obstacle pour les autres usagers de la route et pour le flux de la circulation. Cela veut dire qu'il faut agir sur la pédale de l'accélérateur de manière nuancée et respecter les 4 règles d'or qui sont:

- Accélérer franchement
- Passer le rapport supérieur à 2500 tours et rétrograder le plus tard possible
- Engager le rapport le plus élevé possible
- Anticiper et rouler de manière régulière

faut se comporter. Là-bas, du reste, on peut aussi participer à des cours de ce genre au prix de 240 fr. par jour. Quelques sections du TCS proposent également une offre. Une formation d'une demi-journée coûte 150 fr. pour les membres et 200 fr. pour les non-membres. On est très rapidement convaincu, dès le second parcours, en fait, que l'investissement consenti est rentable. Les instructeurs apportent les corrections nécessaires et l'on constate que les prévisions faites par les participants sont souvent nettement dépassées. Armin, le chauffeur parcourant beaucoup de kilomètre économise plus de 23% de carburant ce qui peut représenter jusqu'à 1'000 fr. par année, et cela uniquement sur l'achat du carburant pour autant qu'Armin applique les conseils prodigués durant le cours. Aucun doute, son samedi après-midi fut profitable.

www.eco-drive.ch / info@eco-drive.ch
ou Michel Alder (027 322 41 33),
ipc@span.ch

Marie-Claude Ormond relie depuis trois ans son domicile – Chaumont – à son lieu de travail – le centre-ville de Neuchâtel – en vélo électrique! Pleine d'énergie, cette femme de 62 ans raconte qu'il lui faut une heure et quart pour remonter la montagne.

«Au plat, c'est jouissif! On a l'impression que quelqu'un nous pousse, c'est très agréable. Et à la montée, il y a tout de même un effort physique à fournir. Ça me permet d'arriver chez moi avec le sentiment d'avoir fait quelque chose!» Marie-Claude Ormond vit à Chaumont et travaille à Neuchâtel, au faubourg de l'Hôpital. Depuis trois ans, cette femme de 62 ans, employée de la Conférence universitaire de Suisse occidentale (CUSO), relie régulièrement sa maison et son lieu de travail en vélo électrique. «A

texte: Virginie Giroud



née!» Mais dès que le temps le permet, Marie-Claude Ormond recharge ses accus, enfile son casque et enfourche sa bicyclette. «A la montée, je roule à 10 kilomètres à l'heure. Et à la descente,

quantité de kilomètres: «Mais je ne peux pas vous dire précisément combien. J'avais un compteur que j'ai perdu! J'ai dû rouler trop vite!»

Cyclistes curieux

Car rouler vite, c'est aussi ce que permettent les vélos électriques. «Surtout au plat!», précise la Neuchâteloise.

Marie-Claude Ormond relie son domicile – Chaumont – à son lieu de travail – le centre-ville de Neuchâtel – en vélo électrique!

La réaction des cyclistes quand celle-ci les dépasse sans grand effort? «Lorsqu'il s'agit de bikers qui se prennent pour des jeunes hommes bien alertes, ils me regardent tout étonnés, puis scrutent

«Quand je les dépasse sans grand effort, les cyclistes me scrutent, tout étonnés!»

la descente, je couvre les quinze kilomètres en trente minutes.» Et pour remonter le soir, il lui faut environ une heure et quart. «Quand je les dépasse sans grand effort, les cyclistes me scrutent, tout étonnés!»

Subventions de la Ville

Son vélo électrique, Marie-Claude Ormond l'utilise par souci d'écologie, mais aussi pour son «équilibre mental et psychique»: «Ces trajets me permettent de bien vieillir!»

«J'avais un compteur mais je l'ai perdu. J'ai dû rouler trop vite!»

Cet hiver pourtant, l'habitante de Chaumont s'est vue privée de ce moyen de transport en raison de l'enneigement exceptionnel de la route. «Mon vélo, je ne peux pas l'utiliser tous les jours de l'an-

j'atteins les 60 kilomètres à l'heure, c'est pourquoi j'ai jugé plus prudent de me munir d'un casque.» La cycliste précise qu'elle ne doit rien oublier avant de grimper sur son vélo: «Je prends toujours un accus de recharge, car une batterie ne suffit juste pas pour descendre et remonter la montagne de Chaumont.»

Ce qui a conduit la Neuchâteloise au vélo électrique? «Je n'arrêtais pas de me plaindre qu'à Chaumont, en habitant à quatre kilomètres du funiculaire, je n'avais pas d'autre moyen de transport que la voiture! Et je trouvais assez stupide d'aller en voiture jusqu'au funiculaire!» Une connaissance bernoise lui a alors fait l'éloge du vélo électrique, un moyen de transport bien répandu en Suisse allemande. «En apprenant que la Ville de Neuchâtel accordait des subventions, j'ai sauté sur l'occasion.» Depuis, Marie-Claude Ormond a avalé une grande

mon véhicule avec intérêt!» La cycliste fait beaucoup de rencontres grâce à son vélo: «Quand je change ma batterie en bordure de route, il arrive que l'on s'ap-



Chaque jour Neuchâtel - Chaumont: 15 km et 600 m de dénivellation!



Voilà 10 ans que Perrelet s'active au coeur des transports publics. Pour marquer cette étape, nous invitons la population lausannoise et nos clients-voyageurs à

une journée portes ouvertes
samedi 1er octobre 2005, entre 10h et 17h
au centre de Perrelet à Renens
 (entrée libre)



KILO&GRAMM GmbH • MANESSESTRASSE 8 • CH-8003 ZUERICH
 T +41 (0)43 317 97 81 • F +41 (0)43 317 97 82
 INFO@KILOGRAMM.CH • WWW.KILOGRAMM.CH

KILO&

proche de moi, par curiosité, et que l'on me demande comment ça fonctionne. C'est une occasion de nouer des contacts!» Lorsqu'on vit à Chaumont et qu'on se déplace en vélo électrique, on vote écolo? «Oui», répond la Neuchâteloise, en toute franchise. «J'ai une conscience écologique très développée.

«Certains automobilistes considèrent la route de Chaumont comme une piste de rallye»

D'ailleurs je regrette que les Neuchâtelois ne soient pas plus sensibles à cette cause. En circulant sur la route de Chaumont, j'ai constaté que certains automobilistes considéraient ce trajet comme une piste de rallye!»

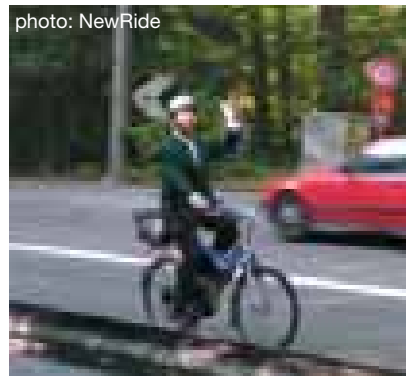
Suisse-sallemands respectueux

Marie-Claude Ormond, qui a vécu à Berne, a le sentiment que les Suisse-sallemands sont plus respectueux de l'environnement que les Romands. «Nous utilisons peu les transports publics! Quand je prends le funiculaire, je

vois surtout des écoliers et des étudiants. Les adultes se font rares...» Prochaine étape pour cette habitante de Chaumont, la voiture électrique? «Malheureusement, ça n'est pas possible. J'ai besoin d'un 4x4 pour rentrer chez moi, en hiver...» D'ailleurs, l'habitante des hauts de Neuchâtel ne troquerait



pas de si tôt sa bicyclette, son bol d'air quasi quotidien. «Ça me fait du bien, à la fin de la journée, de me dépenser au milieu de la forêt. Et lorsque je suis à plat après le boulot, j'ai une solution de recharge...» Marie-Claude Ormond confie, en rigolant, qu'il lui arrive – «mais pas souvent!» – de remonter chez elle en funiculaire, son vélo sous le bras!



Deux-roues électriques à Neuchâtel

Dans le cadre de l'Agenda 21, la Ville de Neuchâtel propose à ses habitants d'importantes réductions à l'acquisition d'un deux-roues électrique (vélos et scooters). Cette action s'inscrit dans le cadre du programme NewRide de l'Office fédéral de l'énergie et a pour but de favoriser une mobilité durable par la promotion en milieu urbain de modes de déplacement respectueux de l'environnement. Ces véhicules particulièrement performants, silencieux et peu polluants, peuvent être testés à l'occasion de nombreuses séances d'essais publiques organisées par la Ville de Neuchâtel. Autre avantage: ils ne consomment que très peu d'énergie et le «plein» est gratuit. Quatre bornes de recharge sont mises à disposition du public en ville de Neuchâtel.

Informations:

www.newride.ch

www.neuchatelville.ch/mobilite



Le prochain projet de **Bertrand Piccard**, faire le tour du monde avec un avion léger équipé de cellules solaires bats son plein, l'avion est déjà en construction. En 2008, les premiers vols d'essai doivent être effectués. Selon Bertrand Piccard, la difficulté sera la nuit. L'emménagement d'énergie sur les cellules solaires pendant la journée devrait permettre d'avoir suffisamment d'autonomie pour voler de nuit malgré l'absence de source d'énergie. Ce projet n'est pas uniquement un besoin d'assouvir des rêves d'aventurier mais égale-

ment un travail marketing dans le but de développer des énergies alternatives. Il s'agit pour Piccard de démontrer qu'il existe un nouveau marché pour de nouveaux produits, des produits qui n'endommagent pas l'environnement. Pour le pionnier de la navigation aérienne, il est clair que le transport des différentes sources d'énergie doit tirer son utilisation. «Il est important d'investir dans le développement et la consommation d'énergie durable soit l'énergie solaire, l'énergie hydraulique, ou géothermique au lieu de consommer les réserves entières de pétrole.» Le véhicule qu'il mettrait à disposition au grand public aussi bien qu'aux privés, aurait un moteur plus léger que ceux qui sont utilisés aujourd'hui, qui consommeraient moins et qui à coup sûr fonctionnerait avec des énergies alternatives. «Je me déplace moi-même avec un véhicule hybride et je pense qu'il faudrait investir dans de telles voitures puisqu'elles donnent la même autonomie que les véhicules traditionnels sans dégrader pas la planète.»



Qu'est ce qui fatigue, qui pollue et qui a des roues? Les départs en week-end le vendredi et les sorties du samedi soir! En effet, qui ne s'est pas retrouvé bloqué dans les embouteillages en se rendant à la montagne ou en traquant une place de parc pendant des heures pour aller essayer le nouveau resto du coin? Pourtant, là n'est pas le but recherché pour nos loisirs: on aspire tous au calme, à l'air pur et à la convivialité.

Pour découvrir la Suisse à un rythme agréable, rien de mieux que le vélo. La fondation «La Suisse à vélo» a pour but de relier tout notre pays par des itinéraires cyclables partant des gares et balisés selon les mêmes standards. Chaque année, des cyclistes aguerris ou amateurs parcourent environ 150 millions de kilomètres sur les neuf itinéraires de «La Suisse à vélo».

Ce ne sont pas seulement les périodes de vacances ou les week-ends qui génèrent le plus de trafic: nos loisirs quotidiens ne sont pas innocents. En effet, combien de fois prenons-nous la voiture pour aller faire du jogging ou jouer au tennis? Alors qu'en nous rendant au sport à pied, à rollers ou à vélo, nous faisons du sport... en allant au sport, tout en donnant un petit coup de pouce à l'environnement. Si le centre sportif est

Donnons des vacances à notre voiture!

Quel prix sommes-nous d'accord de faire payer à l'environnement?

Toujours plus avides de détente (grâce à une diminution de notre temps moyen de travail), nous sommes de plus en plus mobiles dans nos loisirs: près de la moitié du volume total du trafic voyageurs de la population suisse est due aux loisirs. Et environ 70% de ces déplacements se font en voiture (www.are.ch). Mais pour nos loisirs, quel prix sommes-nous d'accord de payer, et quel prix sommes-nous d'accord de faire payer à l'environnement?

Changer nos habitudes en nous déplaçant par nos propres forces et en oubliant notre voiture nous permettrait de bénéficier d'une meilleure santé et d'un environnement de qualité. Avec ses paysages connus dans le monde entier, la proximité de ses régions touristiques et son réseau de transports publics le plus dense au monde, la Suisse regorge d'idées de loisirs sans voiture.

Qu'est ce qui fatigue, qui pollue et qui a quatre roues?

Si l'on est passionné de paysages alpins, on découvrira avec plaisir que certaines stations touristiques de montagne ont renoncé à la voiture. La Cité de l'énergie Saas Fee en est un exemple: la ville est interdite de circulation automobile. D'autres stations sans voiture se regroupent sur le site www.gast.org.

Pour ceux que l'hiver et la montagne ne refroidissent pas et qui n'attendent que ça pour enfourcher leurs skis de randonnée, les transports publics sont de meilleurs coéquipiers que la voiture. Grâce aux itinéraires de «Mountain wilderness», finis les allers-retours et les boucles pour revenir au parking. Sur son site, l'organisation propose plusieurs randonnées avec, pour le départ et l'arrivée, l'indication des transports publics et de leurs horaires.

vraiment trop loin, nous préférons les transports publics ou le partage d'une voiture.

Si l'on est moins sportif et que l'on préfère les promenades, on peut simplement regarder autour de chez soi. Non qu'il faille rester cantonné dans son quartier tous les week-ends, mais on découvre parfois des lieux surprenants à deux pas de chez soi. Les habitants de la campagne n'ont qu'à explorer la forêt ou la rivière qui se cache derrière leur maison, tandis que les citadins peuvent faire confiance aux innombrables guides révélant les balades en ville!

Informations:
www.suisse-a-velo.ch
www.mountainwilderness.ch
www.sportlichzumsport.ch



Alle Komponenten für Ihre Medienwünsche inklusive Solartechnik

tamedia: Druckzentrum

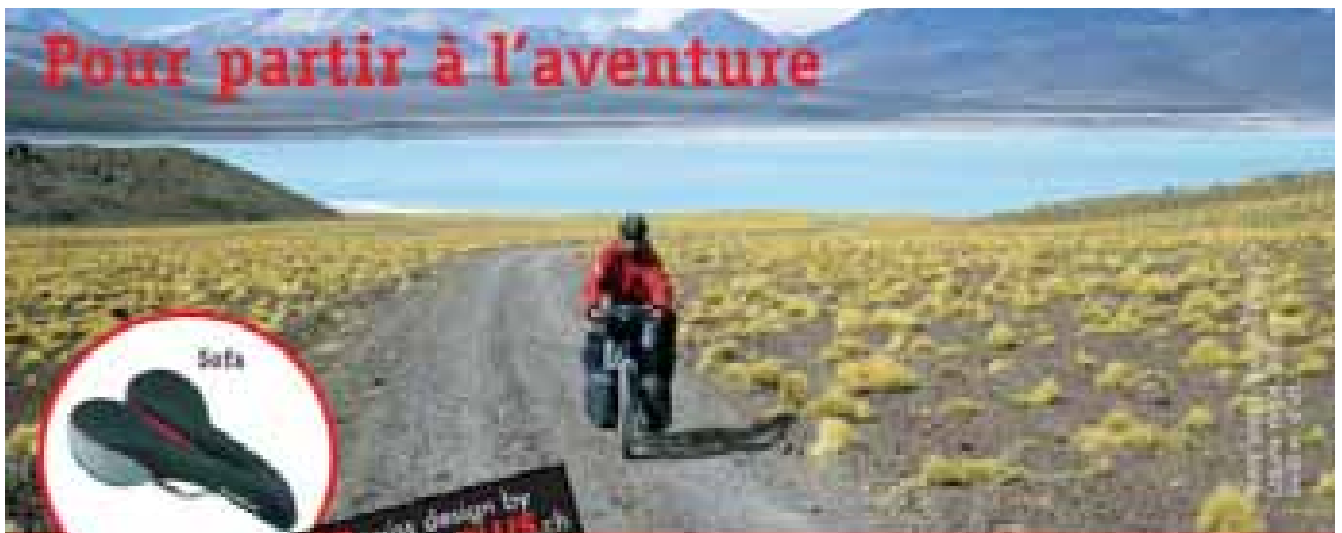


Druck von Tages-, Wochen- und Monatszeitungen zuverlässig und termingerecht. Verlangen Sie Offerten für den Druck und Vertrieb Ihrer Zeitung oder Beilage.

Tamedia AG Druckzentrum,
Weidstrasse 21, Postfach,
CH-80021 Zürich
Telefon +41 (0)44 249 61 60
verkauf.kundenzeitungen@tamedia.ch

Berufsweg nach 801 9001 und 10000

Pour partir à l'aventure



Shifa



La marque de confiance. Pour la votre aussi par vos commandes chez votre magasin de vélos préféré. Et plus...

Gratuitement, Manuel du cycliste d'une valeur de Fr. 8.-

Ce bon équipement est un guide de référence. Notre "Manuel" propose plus de 1000 articles pour la pratique du vélo, du VTT et du trekking. Chaque article à 200 mots et imprimé par des membres de l'association VELOPLUS. Recommandations - tests - infos.



Mlle Lutzmann, 14, Bärenwendigen Strasse, 55, Marbach près de la gare - Tel. 01 811 50 55, info@veloplus.ch, www.veloplus.ch. Shop, forum, actions, conseils pratiques.

Je commande chez **VELOPLUS** (numéro de tel. 01 811 50 55) au prix suivant:

- l'ensemble gratuitement le Manuel du cycliste d'une valeur de Fr. 8.-
- le commando au prix suivant au prix de Fr. 10.- 10.- 15.- 20.- (selon le type de vélo)

Nom: _____ Prénom: _____

Ad: _____

Matricule: _____

DES IDEES MOBILES

Balades, promenades, excursions
www.balades.ch

Excursions autour de Genève
www.lalibellule.ch
079 785 63 90

Association neuchâteloise de tourisme pédestre
www.touripedestre-ne.ch
032 889 68 95

Association genevoise de tourisme
www.agtp.ch

Balades dans le canton de Genève
www.samediduvelo.ch

Recyclage de vélos
www.ecocycle.ch
078 714 77 82
Péclôt 13
www.peclot13.ch
Prix cantonal du développement durable 2005

Itinéraires à vélo pour toute la Suisse
www.suisse-a-velo.ch
031 307 47 40

Routes fermées aux voitures et à disposition des cyclistes entre autres
www.slowup.ch
031 307 47 40

Tourisme dans les Alpes
www.alpesonline.ch
031 370 18 64

Excursions d'un jour
www.excursionsdunjour.ch

Promotion de la marche
www.fussverkehr.ch
032 724 32 82

Site internet sur la marche à pied
www.walk21.ch
044 252 40 70

Bus pédestres pour les écoliers Pour tout savoir sur le ramassage scolaire à pied
www.pedibus.ch
062 956 56 56 (ATE)

Pédibus Genève
www.pedibus-geneve.ch
076 344 25 27

Pédibus Lausanne
www.lausanne.ch/pedibus
021 315 68 36

Pédibus Neuchâtel
www.rpn.ch/cer

Association défendant les intérêts des cyclistes
www.igvelo.ch
031 318 54 11

à Genève
www.aspic.ch
022 329 13 19

Promotion du vélo
à Lausanne
www.cycltic.info

à Neuchâtel
ProVélo 032 721 23 31

Prêt de vélo
Genève Roule
www.geneveroule.ch

Berne et Thoun Roule
www.bernrollt.ch

Lausanne Roule
www.lausanneroule.ch

Neuchâtel Roule
www.neuchatelroule.ch

Coursiers et cyclomessagers
Genève
www.lavelopostale.com
022 321 18 28

www.krick.ch
022 329 60 60

Lausanne
www.velocite.ch
021 624 24

Association de cyclocoursiers
www.rouelibre.org
079 507 73 52

Véhicules électriques
www.a-e.ch
022 341 08 74

Promotion des deux roues électriques
www.newride.ch

Association suisse des véhicules routiers électriques et efficients
www.e-mobile.ch
031 560 39 93

Liste des véhicules économiques du point de vue énergétique
www.suisse-energie.ch/internet/00806/index.html?lang=fr

Conduite économique et respectueuse de l'environnement
www.eco-drive.ch
043 344 89 89

Autopartage
www.mobility.ch
0848 824 812

Covoiturage
Pour pratiquer le covoiturage sur Genève et sa région
www.covoiturage.ch

Pour pratiquer le covoiturage en Suisse romande
www.e-covoiturage.ch

Revues, Presse
Revue bimestrielle sur le développement durable
www.larevuedurable.com
026 321 37 10

Revue sur les animaux et sur les plantes
www.salamandre.ch
032 710 08 25

Environnement (publication de l'OFEFP). www.environnement-suisse.ch

Site internet favorisant la qualité de vie et le développement durable
www.nicefuture.com
021 647 25 30

Informations générales sur la mobilité

Association Transports et Environnement (ATE). Association qui promeut les transports publics et la protection de l'environnement
www.ate.ch
062 956 56 56

Groupe et journal sur l'aménagement de l'espace public
www.rue-avenir.ch
032 724 32 82

Plate-forme pour une mobilité d'avenir
www.mobilservice.ch
022 734 64 76

Ecomobilité et tourisme
www.mobiltour.ch
081 420 22 55

Bureaux et conseils en mobilité
www.energiecite.ch

Les prêts de vélos gratuits s'étendent à toute la Suisse romande. En 1998 à Genève, 2004 à Lausanne et cette année à Neuchâtel!

texte: Elina Salo, directrice Genève roule

L'association Genève roule est active depuis 1998, après avoir été un programme de la Croix-Rouge genevoise. Elle est devenue indépendante en 2002 et a conservé ses principaux buts qui sont l'occupation d'une centaine de requérants d'asile et de chômeurs en fin de droit. Ils reçoivent une formation concernant toutes les tâches liées au prêt et à la location de vélos de même que de petites réparations mécaniques.



née Mondiale de la Santé, la Fête de l'Espoir, les Journées du Développement Durable, la Journée du Patrimoine et la Semaine de la Mobilité.

Suisse. Le vélo offre des atouts indéniables sur l'environnement et la santé, Lausanne roule et Neuchâtel roule s'efforcent d'en faire bénéficier toutes les personnes.

En route...

Quatre lieux de prêt sont ouverts de mai à octobre à Genève. Lausanne roule et Neuchâtel roule connaissent pour l'instant qu'un lieu de prêt. Sur présentation d'une pièce d'identité et d'un dépôt d'une caution de 50 fr. resp. 20 fr. les vélos sont prêtés gratuitement toute la journée. Chaque année, 25000 personnes utilisent ces vélos gratuits. Parallèlement, Genève roule offre également toute l'année un service de location (VTT, vélos de randonnée, tandem, vélos avec siège pour enfant, remorques enfant en marchandise, etc...) à des prix particulièrement bas. La location de vélos aux entreprises est un volet important de Genève roule qui fournit des vélos «clef en main» à l'année aux institutions et assure l'entretien de ces derniers. Déjà trois projets sont en phase opérationnelle et s'inscrivent à part entière dans un programme de gestion efficace de la mobilité urbaine. Elle s'associe également à de nombreuses manifestations locales, telles que la Jour-

Au fil des ans, les services de prêts de vélos gratuits sont devenues des acteurs incontournables de la mobilité douce en

Informations:

www.geneveroule.ch

www.lausanneroule.ch

www.neuchatelroule.ch



...pas de voiture à gagner! Mais un

- Ne gaspillez pas votre essence. Lors du tirage au sort un bon pour un cours Eco-drive d'une journée au Driving Center Veltheim ou auprès du TCS. www.eco-drive.ch
- Un sac en bandoulière de style facteur. Ce modèle très actuel, est conçu en Nylon Cordura; il est idéal pour les achats. Il est orné de bandes réfléchissantes 3M et du logo de [simpel.ch](http://www.simpel.ch). www.kuriertasche.ch
- Une belle promenade pour tous! Gagnez une carte-famille valable toute l'année ou une carte journalière. www.zoo.ch
- Gagnez un weekend (prolongé) pour deux personnes
Hotel Belvoir ***
7524 Zuoz
www.hotel-belvoir.ch



- Gagnez un weekend (prolongé) pour deux personnes Eco-Hotel Cristallina, 6678 Coglio-Vallemaggia www.hotel-cristallina.ch

• Ou encore, l'un des nombreux autres prix tels que: Un vélo modèle «wegwärts II», de la maison [simpel.ch](http://www.simpel.ch). Un deux-roues bien équipé mais, très maniable. Convient particulièrement aux déplacements quotidiens. Grâce à une technologie spéciale, le changement de vitesse Shimano Nexus, les freins et la dynamo sont fixés sur le moyeu et permet une grande fiabilité et sécurité routière. Ce modèle est disponible en diverses grandeurs, dans les versions homme ou femme.

- Pédaler confortablement? Aucun problème avec la nouvelle selle «Sofa-Sattel» de [Veloplus](http://www.veloplus.ch). www.veloplus.ch

Nous remercions tout particulièrement nos partenaires pour le concours:

VELOPLUS

SPORTXX

graubünden

simpel.ch

OLYMPUS

e myriade d'autres prix magnifiques!

- Gagnez un weekend (prolongé) pour deux personnes Sporthotel Scaletta***
7525 S-chanf
www.hotel-scaletta.ch



- Gagnez un de ces livres fantastiques:
«Meine 100 besten TV-Rezepte von Annemarie Wildeisen» ou «City-Hotels für wenig Geld» ou «Die schönsten Gratwanderungen der Schweiz» ou...
www.at-verlag.ch

Promotion:

Conditions de participation:

remplir le coupon et le renvoyer par courrier postal o u électronique sur le site: www.mobilitaetsberatung.ch, et... croiser les doigts! **Délai d'envoi: Lundi 10 octobre 2005**

Envoyer le talon à: «Mobilitätszeitung», Concours, Case postale 8820, 8036 Zurich ou s'inscrire sous www.mobilitaetsberatung.ch. Les gagnants seront tirés au sort et informés par écrit. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du concours. Tout recours juridique est exclu.

- Connaissez-vous Max? Il s'agit d'un chariot aux multiples talents! Idéal pour le shopping, les petits transports et les loisirs. Son système d'accroche permet de le fixer à un vélo. www.sportxx.ch

- Mais, peut-être préférez-vous la photographie? 8 millions de Pixel contenus dans un élégant écrin de métal au design élégant: c'est la nouvelle DIGITAL 800, une véritable référence en matière de photographie digitale. Son boîtier résiste aux intempéries. La nouvelle technologie Bright-Capture garantit des prises de vues optimales, même de nuit ou avec une luminosité problématique. L'écran Hyper-Crystal de 6,5 cm diffuse instantanément toutes les images au moyen d'un écran limpide à lumière so laire. www.olympus.ch

Prénom

Nom

Adresse

CP/lieu

Age

Téléphone

Mail



www.map-zh.ch

«Verbier à 20 km/h?»

Monsieur Gaillard, est-ce qu'il est difficile de circuler à Verbier?

En hiver, oui. Avant tout durant les fêtes de fin d'année et durant les vacances de février, périodes de fortes affluences. Sinon, le trafic est important mais n'est pas catastrophique. La Place Centrale est en vérité le nœud du problème; comme l'indique son nom, c'est là que se concentre tout le trafic. Aux alentours immédiats de la place, le trafic est tout spécialement ralenti par un grand nombre de piétons et une surcharge ponctuelle de véhicules.

A la rue de Médran, vous avez mis en place une zone de rencontre en phase test. Quelles règles régissent cette zone?

Dans cette zone, les piétons ont la priorité. Des éléments de bois ont été installés provisoirement. Ce n'est pas encore abouti du point de vue esthétique, mais ces éléments servent d'obstacles pour empêcher une circulation trop rapide et sont assez solides pour supporter l'hiver, résister au déblaiement de la neige et au

Le test d'une zone de rencontre à Crans-Montana durant les saisons d'été et d'hiver nous montre qu'il est possible de concilier tranquillité et trafic dans une station touristique, même si cela ne va pas sans heurts. L'exemple donné par cette région pilote valaisanne est soutenu par le Plan d'action environnement et santé de l'Office fédéral de la santé publique et inspire d'autres stations. A Verbier notamment, le conseiller communal Robert Gaillard nous explique de quelle manière sa commune peut profiter de l'expérience de Crans-Montana.

vandalisme. Pour les automobiles, la vitesse est limitée à 20 km/h. Nous désirons par ce biais réduire l'importance du trafic et permettre une meilleure cohabitation entre piétons et conducteurs.

Quelle fut la réaction à l'annonce de ces nouvelles règles?

Les propriétaires des commerces de la rue de Médran se sont montrés, pour la plupart, favorables et ont surtout apprécié la restriction de vitesse. Ils ont aménagé des terrasses dont la clientèle a déjà pu profiter en février. En été, les commerçants pourront encore mieux exploiter cette zone. Nous imaginons que,

par exemple, un marché et de l'animation de rue seront organisés.

Des critiques?

Bien sûr, il y en a eu aussi. Ces aménagements ne sont pas du goût de tous – ce que je peux comprendre. Je rappelle que nous sommes en période d'essai. Lorsque l'on innove, il faut savoir accepter les critiques et attendre que les gens s'habituent aux changements. Or, dans notre cas, pour beaucoup de personnes, cela n'allait pas de soi.



L'exemple de Crans-Montana





photo: Peter Schneider

Comment la commune va-t-elle répondre à ces critiques?

Nous allons poursuivre cette phase d'essai à la rue de Médran durant l'été, afin que les tests soient réalisés durant les deux saisons touristiques. Nous ferons ensuite un sondage d'opinions et, selon le résultat obtenu, nous envisagerons les mesures à adopter dans l'immédiat. Ensuite et en fonction de la volonté d'aménagement, un concours d'idées devrait être lancé pour l'ensemble de la zone de rencontre.

Quel bilan pouvez-vous tirer de votre expérience d'une zone de rencontre?

Notre but est de répondre aux questions suivantes: Comment Verbier veut-il poursuivre son développement? Quelles sont nos préoccupations concernant la mobilité interne et externe? Quelles sont les solutions possibles? Une zone de rencontre est une nouveauté non seulement pour Verbier, mais pour l'ensemble du territoire, puisqu'elle découle d'une législation très récente. Je pense que même les personnes récalcitrantes vont petit à petit se rendre compte de l'intérêt de ces zones de rencontre. Dans l'ensemble, notre expérience est semblable à celle de Crans-Montana. Il est difficile de ne pas dépasser 20 km/h, surtout sur une route en pente. On y roule trop vite de manière générale. Malgré une information préalable, la population a trouvé, au début, que la signalisation manquait de clarté. Beaucoup n'ont pas compris de quoi il s'agissait. Mais bien sûr ces problèmes peuvent trouver une solution.

Vous est-il possible de profiter directement de l'expérience de Crans-Montana?

Nous avons suivi les règles édictées par le PAES pour les régions pilotes. Nous avons discuté avec les autorités communales et les commerçants de Crans-Montana afin de trouver un concept qui puisse être réalisé chez nous. Lors de notre première prise de contact, une bonne collaboration s'est établie et ce, certainement, grâce au bureau d'ingénieurs conseil Pierre-François Schmid, qui nous a fait profiter de l'expérience acquise à Crans-Montana où la problé-

de rencontre, appelée également «zone conviviale», a un effet bénéfique sur les indigènes et les hôtes de la station, à condition que l'on se donne la peine d'utiliser ces zones. C'est pourquoi je suis convaincu que ce concept est une solution d'avenir pour nous.

A Crans-Montana, la possibilité de créer une zone piétonne est déjà en discussion. La question se pose-t-elle pour Verbier?

Ce thème a été abordé et le sera encore par le groupe de travail que je préside et qui est chargé d'établir un concept gé-

«L'échange d'expériences est un gain pour tous.»

matique est identique à la nôtre. Cependant, notre travail est facilité puisque, pour nous, il s'agit d'une seule et même commune, alors que Crans-Montana a dû trouver une entente entre les six communes du Haut-Plateau.

Est-ce qu'en Valais les stations touristiques de montagnes ne sont pas en concurrence?

On remarque très bien que bon nombre de stations partagent les mêmes problèmes, raison pour laquelle elles ont intérêt à échanger leurs expériences sans esprit de concurrence. Nous aussi, à Verbier, nous partageons nos connaissances avec d'autres et avons, à cette fin, établi des contacts avec Zermatt de même qu'avec des stations françaises de Haute Savoie.

Une zone de rencontre, est-ce une solution pour les problèmes de circulation?

Une tranquillisation du trafic favorise le tourisme. Verbier ne doit pas se laisser enfermer par des problèmes de mobilité et veut trouver des solutions intelligentes et harmonieuses pour l'avenir. Une zone

néral de circulation, de définir l'image de Verbier en terme de développement durable, de déterminer les besoins internes et externes en matière de mobilité et de proposer des solutions à l'intention des autorités.

entretien: Isabel Küffer



Santé et environnement vont de pair

Depuis 2001, le Plan d'action environnement et santé (PAES) associe, pour la première fois de manière systématique et innovatrice au niveau national, les domaines de l'environnement et de la santé. Le programme de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP), qui court jusqu'à 2007, met en œuvre ce plan. Avec ses nombreux projets, dont les thèmes prioritaires (mobilité et exercice physique, habitat et vie en commun ainsi qu'alimentation et agriculture) sont mis en œuvre dans les régions pilotes de Crans-Montana, de Thal et d'Aarau, le PAES entend motiver un large public à conjuguer au quotidien des réflexes sains et un comportement respectueux de l'environnement et, de la sorte, à contribuer à un développement durable. www.paes.ch

Le secteur du tourisme mise sur les zones piétonnes

Le tourisme occupe une place de choix dans l'économie du Valais. Une étude, menée sur mandat du Département «Économie et territoire» de ce canton en 2001, le montre: une nature préservée (paysages, air pur) joue un rôle primordial pour les touristes. Les raisons qui les incitent à se rendre dans le Valais, été comme hiver, sont les activités sportives (en été, pour pratiquer la randonnée, et en hiver, pour faire du ski) ainsi que la recherche du repos et de la distraction. Ils apprécient par ailleurs fortement les possibilités offertes par le réseau routier, les transports publics ainsi que par le réseau ferroviaire en montagne. Mais le moyen de transport privilégié des touristes du Valais reste le véhicule privé. En effet, l'étude nous montre que la voiture est de loin la plus utilisée par les locataires d'appartements de vacances alors que les résidents d'hôtels lui préfèrent les transports publics ou se déplacent plus souvent en combinant voiture et transports en commun. Yvan Aymon, vice-président de Valais tourisme, est catégorique: «Bannir la circulation est la condition sine qua non pour pouvoir proposer des destinations de vacances attractives.» Selon lui, une zone de rencontre représente peut-être la solution rêvée pour les villes, mais une station thermale doit répondre à d'autres besoins. Les curistes aspirent davantage au repos et à la détente. Selon M. Aymon, «les zones piétonnes: voilà la clé du succès». Tous les efforts faits à Crans-Montana, ont-ils été vains? «La solution d'une zone de rencontre n'a jamais réellement contenté personne ici», déclare Yvan Aymon, «nous avons perdu du temps et avons mis notre crédibilité en jeu, aussi bien auprès des touristes qu'auprès des prestataires de services locaux.» Une double décision a été prise pour la région Crans-Montana: les conseils communaux responsables ont décidé que Montana deviendrait une zone de rencontre, tout en suggérant qu'elle pourrait être transformée plus tard en zone piétonne. Crans, toutefois, deviendra une zone où la vitesse sera «seulement» limitée à 30 km/h. Pour l'instant, la procédure de consultation publique est en cours. Pour Yvan Aymon, il est d'ores et déjà évident que si cette solution persiste, «Montana, bénéficiaire d'une zone piétonne, deviendra rapidement le centre de la station à proprement parler».

Eco-Drive®, ça rapporte.

Utiliser la 5^{ème} plus souvent, et économiser 10% de carburant.
Anticiper pour éviter ralentir et accélérer.

-10%

ECO-DRIVE

Qualité Allié à Eco-Drive®, 0% émissions. C'est possible. 022 219 57 57 - Documentation et cours: www.eco-drive.ch



(M. L. King)

«I have a dream!»

texte: Alex Perina

Vous rêvez? Patiner librement sur la chaussée, traverser la ville sans devoir s'arrêter aux carrefours ou aux feux rouges? Ce rêve s'est réalisé pour 100000 Suisses chaque année. Combien sont-ils outre-Sarine à faire le même rêve?

Zurich, fin des années 90; un groupe d'amis pratiquant le «Inline» (patins à roulettes en ligne) se retrouvent certains lundis soirs pour une balade à travers la ville. L'idée est tellement simple et belle que le succès est vite au rendez-vous. En 1999, la manifestation devient officielle et la ville de Zurich intègre intelligemment l'événement à son offre de loisirs et d'action en faveur de la santé: le Monday Night Skate (MNS) est né. Le succès semble contagieux, car d'autres villes accueillent l'événement. Un record en 2004, le MNS rassemble 100000 personnes à travers 10 villes de Suisse alémanique! Le temps est venu de franchir la Sarine et de rencontrer la Suisse romande. A Genève, début 2005, une petite équipe genevoise et zurichoise enthousiaste prend le taureau par les cornes. La Semaine de la mobilité et le

bureau de conseil Mobilidée sarl apportent leur soutien à l'association Monday Night Skate. Très rapidement il s'avère que l'entreprise est plus difficile que prévue: il faut surmonter les craintes et les idées reçues.

De difficultés en refus d'autorisations

Où est donc passé l'esprit d'ouverture de la Genève internationale? Un dossier complet est remis au Département de Justice, Police et Sécurité (DJPS) du canton de Genève et aux Transports publics genevois (TPG), puisque les lignes de bus et de trams peuvent être perturbées. Les TPG donnent rapidement un préavis favorable. Dès lors, il semble que l'on soit sur la bonne voie, mais il ne s'agit que d'une illusion. Après avoir remanié et redessiné le parcours à plusieurs reprises, l'autorisation est malgré tout refusée.

Raisons invoquées

1. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière qui interdit d'aller en patins à roulettes sur la chaussée.
2. La surcharge de travail de la police qui ne peut assumer la sécurité de ce genre de manifestation.

Première interrogation: Comment font-ils dans les dix autres villes? Qu'en est-il des autres manifestations telles que par

exemple la «Slow up» aux Fêtes de Genève, n'a-t-on plus le droit de marcher sur la chaussée?

Quand à la surcharge de la police, il faut avouer qu'elle est bien réelle. Mais dans le cas des MNS, comme dans les autres villes, deux agents à moto ouvrant le cortège auraient suffi, d'autant plus qu'il ne s'agit que d'une tranche de 2 heures le lundi soir, une fois par mois en été (et uniquement par route sèche). Mais alors, où est le problème?

En réponse au refus des autorités cantonales, un recours a été déposé. Dans l'attente, il reste les zones de rencontre (20 km/h et 30 km/h), sur lesquelles il est fort heureusement possible de patiner librement.

Informations:

www.mondaynightskate.ch
www.semaine-de-la-mobilite.ch

AGENDA mobilité suisse du 22 septembre 2005

Lausanne

Le collège de Montriond et ses Pédibus sont doublement motivés pour y participer! Comment: le matin, à 8 heures, nous proposons, même pour un petit bout de chemin, à tous les élèves, petits ou grands, enseignants, parents et tous ceux qui en ont envie de prendre l'un des cinq Pédibus de leur quartier pour se rendre à l'école.

Nous nous retrouverons tous dans la cour de l'école pour chanter la chanson du Pédibus. A midi: grand pique-nique canadien sur la rue, fermée à la circulation. A quatre heures: goûter sur la rue. Durant la journée: Ateliers: confection de banderoles, silhouettes, ribambelles, qui seront ensuite posées le long des chemins, routes... empruntés par les enfants pour se rendre à l'école, afin de les rendre visibles aux automobilistes. Elles resteront en place pour quelque

temps. Le même jour, le tronçon de l'av. Dapples situé au sud du collège de Montriond, entre le bas du chemin du Crêt et l'av. de Milan sera fermé à la circulation de 7 h 30 à 17 h 30.

Confignon

Journées du patrimoine (17 et 18.9). Portes ouvertes à la Mairie de 10 à 17 heures et exposition Mengel (peintures et sculptures). Découvrez la voiture «Mobility» stationnée devant la salle communale (20.9). Rejoignez des élus de la Commune pour inaugurer l'itinéraire Cyclévasion 103 et allez au travail à vélo ce jour là (22.9)! Participez aux différentes lignes Pédibus et inscrivez votre enfant.

Morges

Le 20 septembre 2005, de 17 h à 19 h 30, la Ville de Morges et le canton de Vaud organisent une conférence à Beausobre sur le thème du management de la mobilité. Cet «Apéro-Mobilité» est destiné aux entreprises qui cherchent des solutions innovantes pour mieux

maîtriser le trafic généré par leurs collaborateurs et leurs visiteurs. C'est à cette occasion qu'aura lieu le lancement du Prix mobilité d'entreprise (c.f. rubrique mobilité). Informations et inscriptions (gratuites): Service des travaux, énergie et services industriels, Morges, tél: 021 804 96 80.

Fribourg

Le 17 septembre se profile sous le thème de la mobilité et de la technologie. Le 21 septembre est réservé à une action pour la sécurité sur le chemin de l'école. Enfin, le 22 septembre prévoit une action pour promouvoir la mobilité des cyclistes et des conférences sur les thèmes de la mobilité, de l'énergie et du climat.

Delémont/Porrentruy

Apéro-Mobilité (20.9), soirée-débat (21.9), et mise à disposition de vélos électriques à Delémont, Table ronde et animations ainsi que «A pied à l'école» à Porrentruy (22.9). Sensibilisation chez les élèves du secondaire I et II et raid VTT.

annonce

Vous sortez à 2 et payez pour 1

...dans 32 restaurants, 17 musées, 4 théâtres et un cinéma de Lausanne et région

Dans ce magazine idées mobiles, une offre Topdeal sur le guide *La Clef Lausannoise* :

50% de rabais



- Offerte avec le guide : une carte Galaxy de CHF 10.- utilisable directement sur tout le réseau TL.
- Dans le guide : un index des lignes et arrêts de bus pour chacune de vos destinations
- Edition 2005, valide jusqu'au 31 mars 2006

COMMENT CA MARCHE :

Vous réservez au restaurant et au théâtre, ou allez directement au musée qui vous intéresse.
En présentant votre carte numérotée (jointe au guide), vous bénéficiez d'un repas ou d'un billet d'entrée offert.
Valable pour deux personnes au minimum, vous payez avec l'offre et vous êtes trois ou plus ...

Exemple : Vous optez manger à deux. Vous prenez un menu à 55.- et un à 55.-
Vous ne payez que 45.- pour les deux au lieu de 110.- soit une réduction de 58% sans frais de service

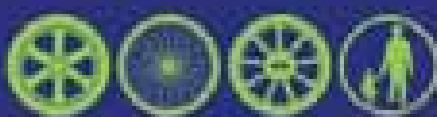
Plus d'informations sur www.cleflausannoise.ch ou au 021 647 50 57

Assurance dépannage gratuite pour les nouveaux membres de l'ATE

Adhérez maintenant pour seulement
60 francs et recevez gratuitement l'assurance
dépannage ATE jusqu'à fin 2006.

En plus de l'assurance dépannage, du carnet d'entraide
et de la protection juridique, l'ATE propose aussi
des abonnements de train avec des bonus, l'assurance
cascos vacances et l'assurance vélo.

Les automobilistes et motocyclistes respectueux
de l'environnement bénéficient de primes d'assurances
avantageuses et de prestations sensationnelles.



Plus d'informations:
www.ate.ch
tél. 0800 55 65 60

Association Transports
et Environnement

ATE

Ball - Assurances - Boutique - Politique