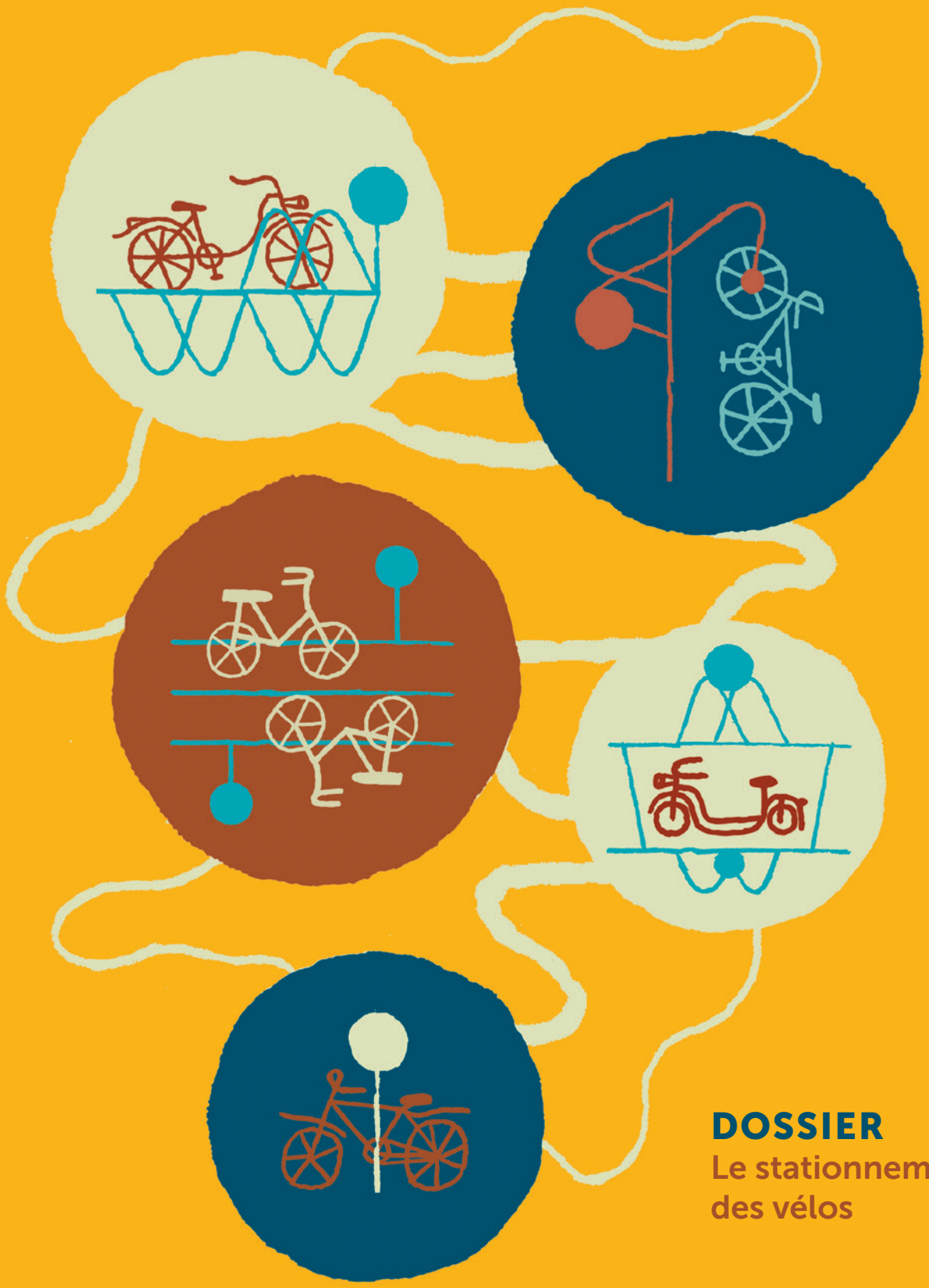
PRO VELO info

Nº **27** – **Février** 2014

Pour le vélo au quotidien
Le journal des associations
romandes et tessinoise PRO VELO



DOSSIER
Le stationnement des vélos

BIENNE FRIBOURG GENÈVE JURA LA CÔTE LAUSANNE MORGES NEUCHÂTEL RIVIERA TESSIN VALAIS YVERDON

Soirées cyclovoyageurs

Chaque mois, des voyageurs à vélo viennent raconter leurs aventures à la Maison du Vélo

19 FEVRIER 2014

Pierre-Yves Schütz : de Genève au cap Nord, à la découverte de la Russie.

26 MARS 2014

La famille Tu Quoc à la rencontre de ses origines, de Genève à Hanoi en passant par Madagascar et la route de la soie (photo du haut).

23 AVRIL 2014

William Gosselin : 14'000 kilomètres à travers l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Asie. Des hauts et des bas, à vitesse humaine.

14 MAI 2014

Nathalie et Michel Courtet repartent pour un périple de huit mois du Kazakhstan à Delhi. Diaporama consacré à la partie himalayenne du voyage (photo du bas).

19h00 - Entrée libre
Maison du Vélo
Place de l'Europe 1b
Lausanne

PRO VELO
REGION LAUSANNE

Vélostation
Gare de Lausanne

Mettez votre vélo au sec!

www.lausanne.ch/velo

Lausanne

DYNAMIC DISTRIBUTION

Le rangement des vélos n'est plus un casse-tête!

- Le Wheelylift permet de ranger votre vélo sans effort et vous permet de gagner jusqu'à 40% de place. Il soulève votre vélo à la verticale contre le mur et le vélo peut se rabattre pour gagner encore plus de place.
- Il peut soulever des vélos jusqu'à 30 kg, y compris les vélos électriques.
- Le Wheelylift est idéal pour ranger les vélos dans les garages ou locaux de particuliers. Il est aussi tout indiqué pour permettre d'avoir de l'ordre dans les locaux à vélo des immeubles ou en PPE.

WHEELYLIFT.COM

D'avantage d'informations sont disponibles sur le site du distributeur pour la Suisse:

www.dynamic-distribution.ch – Tél: 079 961 84 58

HIBERNATION CYCLISTE ?

Quand je raconte que je travaille chez PRO VELO, on me demande souvent : vous faites quoi d'octobre à mars? Eh bien je vais vous le dire : ce n'est pas parce qu'il fait froid et que les chaussées sont glissantes qu'on chôme ! Ni qu'on s'arrête de faire du vélo d'ailleurs.

Finances, partenariats, mise en ligne, communication, tout cela se prépare minutieusement avant la phase visible de l'iceberg : le moment où les membres et le public entrent en contact avec nos projets, en même temps qu'avec les premiers rayons de soleils (ou du moins c'est comme cela qu'on se l'imagine).

Il n'y a qu'à voir : vous n'avez encore rien remarqué ? Vous tenez entre vos mains un PRO VELO info qui a fait peau neuve, grâce au travail de Frédéric Fivaz. Il a repris progressivement le graphisme du journal effectué par Simone Kaspar durant six années auparavant.

Il en va de même avec les infrastructures. Souvent, l'hiver permet de faire mûrir, voire éclore, de nouveaux fruits. Comme à Lausanne, Delémont et Neuchâtel, où des vélostations ont ouvert leurs portes pour garder les vélos des cyclistes pendulaires à l'abri. Car en effet, pour pouvoir faire du vélo le cœur tranquille, il faut pouvoir le déposer dans un endroit adéquat pour vaquer à nos activités. Ce sont ces précieux lieux de stationnement que le présent dossier décortique. Mais pas seulement à la gare : chez vous, devant votre commerce préféré, au théâtre. Chaque destination compte pour rendre le vélo alléchant pour les cyclistes actuels, et ceux qui se découvriront au printemps prochain.

Manon Giger
Coordinatrice PRO VELO Suisse pour la Suisse romande
et membre du comité de rédaction

RÉGIONS 4–5
La voix des associations
Une compétition cyclo-ludique à succès !

DOSSIER Le stationnement des vélos 6–9
Les parkings vélorutionnent
Le meilleur accueil pour le vélo au repos
A chaque endroit sa solution

PRO VELO SUISSE 10–12
Education routière
Transport d'enfants
Vélo et train : un test grandeur nature

CARTE BLANCHE À MARCO DANESI 13
L'hiver dans le guidon

LITTÉRATURE JEUNESSE 14
De rayon en rayon

NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS 15

Dessin de couverture :
Illustrateur de rue et graphiste d'intérieur, Frédéric Fivaz marque de son trait une grande variété de matières, à Genève et parfois ailleurs.
www.fredfivaz.ch

IMPRESSUM
Journal PRO VELO Info
7, bd Carl-Vogt, 1205 Genève
www.pro-velo-info.ch
www.pro-velo.ch
CCP 17-63018-3

Délai rédactionnel **31 mars 2014**

Comité de rédaction
Raphaël Charles (président), Manon Giger, Lucas Girardet, Johanna Lott Fischer (trésorière), Lisa Mazzone

Collaborateurs rédactionnels
Beat Bolliger, Giuliano Broggini, Marco Danesi, Manon Giger, Adrian Kübler, Lisa Mazzone, Christoph Merkli, Sylvette Riom, Regula Tschanz

Secrétaire de rédaction
Sylvette Riom

Corrections Cécile Neeser Hever

Illustration intérieure Cécile Koepfli
www.cilproduction.ch

Mise en page Frédéric Fivaz

Impression Imprimerie Genevoise
Journal tiré à 6000 exemplaires
Imprimé sur du papier recyclé

Publicité
pro-velo-info@pro-velo.ch

PRO VELO
Romandie et Tessin

PRO VELO Bienne-Seeland
Tél. 032 341 64 65
www.pro-velo-biel.ch
PRO VELO Fribourg (canton)
Tél. 079 632 58 92
www.pro-velo-fr.ch
PRO VELO Genève
Tél. et fax 022 329 13 19
www.pro-velo-geneve.ch
PRO VELO Jura
www.pro-velo.ch/jura
PRO VELO La Côte
Tél. 078 835 69 18
www.pro-velo-lacote.ch
PRO VELO Morges
contact@pro-velo-morges.ch

PRO VELO Neuchâtel
et Montagnes neuchâteloises
Tél. 032 721 23 31
www.proveloneuchatel.ch
PRO VELO Région Lausanne
www.pro-velo-lausanne.ch
PRO VELO Riviera
Tél. 079 206 77 57
www.pro-velo-riviera.ch
PRO VELO Ticino
www.proveloticino.org
PRO VELO Valais
Tél. 027 322 46 15
www.veloruesion.ch
PRO VELO Yverdon
www.pro-velo-yverdon.ch

LA VOIX DES ASSOCIATIONS PRO VELO

— FRIBOURG —
LE CANTON RÉVISE SON PLAN SECTORIEL VÉLO

Après de nombreuses années de travaux et après avoir reporté maintes fois les diverses échéances, le canton vient de mettre en consultation le plan sectoriel vélo qui présente sa stratégie en matière de vélo ainsi que la planification du réseau cyclable. Le but est de définir les besoins, de les hiérarchiser et de les planifier. PRO VELO Fribourg salue cette révision que les cyclistes fribourgeois attendent depuis fort longtemps.
Didier Grandjean

2e et 4e samedis du mois de 13h à 16h, Derrière-les-Remparts 12, Fribourg : atelier d'auto-réparation.
13 mars : assemblée générale.
Bourses aux vélos:
29 mars à Fribourg / **12 avril** à Bulle

— YVERDON —
INSTALLATION ET AMÉNAGEMENT D'ABRIS VÉLO

Ces prochaines semaines, le conseil communal d'Yverdon-les-Bains va prendre une décision au sujet du financement de l'aménagement de 57 sites de stationnement. 1'200 places seront équipées de supports de fixation. Le coût de cet investissement est estimé à 1'623'000 CHF. La Confédération et le canton accorderont une subvention à hauteur de 50% de ce montant. On espère qu'une majorité importante de conseillers communaux accepteront la demande de crédit qui leur est faite. **Herbert Chautems**

1er mars, 5 avril et 3 mai, de 9h à 11h, le bar à vélo sera ouvert. Il se trouve place de la Gare, dans l'atelier Caritas.
Samedi 10 mai : Bourse aux vélos.

— LA CÔTE —
UNE PISTE CYCLABLE EN CUL-DE-SAC

La ville de Divonne, en France, a développé un bon réseau cyclable. Pour le relier à la Suisse, elle s'est heurtée à des difficultés. Il n'y a donc pas encore de liaison internationale et la piste cyclable s'arrête brutalement contre quelques gros cailloux. Notre intervention auprès des différentes autorités concernées a poussé la commune de Crassier (Suisse) à s'engager à créer les infrastructures nécessaires pour ce printemps. Affaire à suivre.
Christine Vuagniaux

— MORGES —
LA PATIENCE EST MÈRE DE TOUTES LES VERTUS

Force est de constater que les quelques bandes jaunes discontinues de l'agglomération morgienne ne suffisent pas à former un véritable réseau cyclable. Cela pourrait changer (un petit peu) avec la réalisation annoncée de la traversée cyclable de Beausobre. Elle était prévue par la mise à l'enquête de 1981, il y a 33 ans ! Ce segment pourrait constituer une partie d'une hypothétique traversée Est-Ouest au Nord de l'autoroute, de Lonay à Tolochenaz, dans 33 ans, d'ici 2047 ? Qui sait ? **Guillaume de Buren**

LOUIS-PHILIPPE TESSIER

— GENÈVE —

Ce n'est pas tout de réaliser des aménagements cyclables, encore faut-il assurer leur accessibilité au quotidien ! Leur utilisation illicite (stationnement sauvage ou scooters dépassant par la droite) est si répandue qu'un étudiant a réalisé un papillon de sensibilisation à ses frais. PRO VELO Genève, qui partage ses préoccupations, prépare des post-it que les cyclistes pourront coller sur les véhicules qui encombrent leurs itinéraires.
Lisa Mazzone

6 mars, 20h à l'arcade : soirée technique autour de la mise en place de l'initiative 144.
17 mars, Maison des associations : Assemblée générale.
22 mars, Voies couvertes de St-Jean : Bourse aux vélos.
12 avril , Chêne-Bourg : Bourse aux vélos.

— VALAIS —
COMMISSION CANTONALE DE SIGNALISATION ROUTIÈRE

Tout projet d'aménagement de voies publiques impliquant une modification de la réglementation du trafic requiert l'approbation d'une commission ad hoc. Or en Valais, celle-ci ignore la mobilité cycliste. Certains projets visant la suppression de points noirs pour les cyclistes par des mesures appropriées sont ainsi bloqués en raison de la volonté de maintenir un maximum de présélections, gage de « stockage » de véhicules motorisés. De manière générale, il ne s'opère aucune réflexion quant à l'adéquation des projets à la mobilité cycliste, raison pour laquelle nous sommes intervenus tout récemment auprès du Conseil d'Etat.
Yves Degoumois

14 mai au Restaurant Le National, Sierre : Assemblée générale, suivie du 2e état-major sur la mobilité cycliste en plaine du Rhône.

— RIVIERA —
RAMPES DE TRANSIT À VEVEY

En 2013, la Ville de Vevey a contribué à améliorer la continuité du réseau de mobilité douce de la ville en acceptant un projet d'installation de rampes de transit pour vélos, poussettes et caddies sur les escaliers du Passage inférieur des Bosquets. En 2014, un second projet de ce type devrait voir le jour sur les escaliers de la Terrasse de l'Eglise Saint-Martin. Le réseau continu de mobilité douce permet aux usagers, aussi bien piétons que cyclistes, de bénéficier de plus d'efficacité et d'une plus grande sécurité.
Lucas Mercader

15 mars, Place de la Grenette, Vevey : Bourse aux vélos.
26 avril, Marché couvert, Montreux : Bourse aux vélos.
17 mai, Aigle : Cours de conduite à vélo.

— LAUSANNE —
LE VERDICT DE MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN

Se fondant sur la réussite des politiques cyclistes au Danemark et à Copenhague en particulier, l'expert danois conseille nombre de villes à travers le monde. Suite à une visite de la ville en novembre dernier, son jugement est sévère : trop peu de pistes cyclables, manque de continuité ou encore absence d'objectifs (ambitieux) en matière de mobilité cycliste... Enfin, il rappelle que l'argument récurrent de la pente ne tient pas, comme le prouve l'exemple de la ville danoise d'Aarhus. Son site : copenhagenize.com
Arnaud Nicolay

26 mars, 19h, Maison du Vélo: La famille Tu Quoc, de Genève à Hanoi.
9 avril, 19h30, Maison du Vélo : Assemblée générale et discussion participative sur la cohabitation des différents modes de transport.
12 avril, Place de l'Europe, Lausanne : Bourse aux vélos.
23 avril, 19h, Maison du Vélo : W. Gosselin autour du monde.

— NEUCHÂTEL —
DÉVELOPPEMENT DE NOS ACTIVITÉS

Les cours cyclistes et les bourses aux vélos se multiplient dans tout le canton, de même qu'en ville les ateliers mécaniques, grâce à une collaboration avec la nouvelle association Black Office. De plus, afin d'encourager les 15–18 ans à enfourcher leur « bike », Neuchâtel s'engage dans la voie tracée par PRO VELO Lausanne depuis 2011 et mettra en place dès ce printemps le DÉFI VÉLO, en partenariat avec certaines écoles du littoral. Nous espérons étendre cette action aux montagnes neuchâteloises dès 2015.
François Derouwaux

Bourses aux vélo: **26 avril** à Neuchâtel ;
10 mai à La Chaux-de-Fonds, Cernier, et Peseux ;
17 mai au Locle et Fleurier.

— BIENNE —
BIENTÔT UNE LIAISON CYCLISTE VERS LE JURA BERNOIS

Si aujourd'hui le trajet qui relie la ville au Vallon de St-Imier ressemble plus à un parcours du combattant qu'à une promenade de santé, il en sera bientôt autrement. Dans deux ans, les travaux de réfection de la route entre Bienne et La Heutte vont débuter. Ils s'accompagneront de la création de nouvelles pistes cyclables plus larges et mieux sécurisées. **Carine Stucki-Steiner**

26 mars : Assemblée générale.
26 avril, Aire Feldschlösschen, Bienne : Bourse aux vélos.

— JURA —
LA VÉLOSTATION DE LA GARE DE DELÉMONT A OUVERT SES PORTES !

Ce projet de l'agglomération dispose de 110 places. Son exploitation est confiée au département d'insertion Propul's de Caritas qui, avec son personnel, y assure l'accueil, la vente et la surveillance, et dispense quelques services. La vélostation a été officiellement inaugurée le 27 janvier. A cette occasion, la première édition du Guide de la mobilité dans l'agglomération delémontaine a été présentée. **Valérie Cerf**

26 avril : Bourse aux vélos, cour du Château, Delémont.

DIDIER COENGRACHT

UNE COMPÉTITION CYCLO-LUDIQUE À SUCCÈS !

L'année scolaire 2013-2014 accueille la 4e édition du DÉFI VÉLO, une action de PRO VELO à laquelle ont déjà participé près de 5000 jeunes de 15 à 20 ans depuis son lancement en 2011.

Dès le début du mois d'avril, plusieurs centaines de jeunes apprenti-e-s, gymnasien-ne-s, lycéen-ne-s et collégien-ne-s relèveront à leur tour le DÉFI VÉLO avec leur classe lors des qualifications. Accompagnés par nos monitrices et moniteurs expérimentés ou fraîchement formés, les élèves (re)découvriront les plaisirs du vélo au travers d'ateliers variés : initiation au vélo-polo, mécanique, agilité, comportement dans le trafic, rencontre avec un coursier à vélo, un cyclo-voyageur ou encore un mécano sur cycles. Les classes qualifiées pour la Finale formeront alors des équipes de champions, qui tenteront de monter sur le podium et gagner l'un des magnifiques prix en jeu !

Pour la première fois cette année, la finale, qui aura lieu le 18 juin à Lausanne, prendra une envergure romande. Ses organisateurs espèrent ainsi attirer un maximum d'équipes finalistes qui se mesureront lors d'un rallye urbain, cycliste et ludique. Mais attention, il s'agit avant-tout de faire preuve de stratégie et de rouler dans le respect des règles pour gagner de précieux points.

Déjà bien implanté dans la région lausannoise et à Genève, le DÉFI VÉLO a essaimé à Fribourg l'année dernière et sera lancé ce printemps à Neuchâtel. Initié par PRO VELO Région Lausanne, le DÉFI VÉLO est désormais piloté par PRO VELO Suisse et sera proposé à toutes les associations romandes dès cet automne sous la forme du DÉFI VÉLO « Mobile » qui permet une mise en place simplifiée sans structure de projet régionale, tout en étant géré par la coordination du projet, hébergée chez Label Vert. Et la Suisse alémanique est également dans les starting blocks, à commencer par PRO VELO beider Basel, qui devrait connaître ses premiers Défis dès 2015 !

Philip Schweizer,
coordinateur national du DEFI VELO

Le DÉFI VÉLO est soutenu par le Fonds de sécurité routière, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Promotion Santé Suisse, la Loterie Romande, les cantons de Genève et Vaud et les villes de Fribourg, Genève et Vaud.

DÉFI VÉLO
UNE ACTION DE PRO VELO

Dossier réalisé par Lisa Mazzone, avec la collaboration de Manon Giger

LES PARKINGS VÉLORUTIONNENT

Le porte-à-porte est l'un des avantages primordiaux de la petite reine, qui amplifie la liberté que l'on ressent à pédaler au quotidien. Pourtant, les infrastructures ne sont pas toujours prévues pour permettre aux cyclistes d'en profiter ; alors que l'on recense presque autant de ménages suisses possédant un vélo qu'une voiture (respectivement 70% et 80%), le nombre de places de stationnement vélo est sensiblement inférieur à celui des voitures. Or, la gestion du stationnement est essentielle pour orienter les choix du mode de transport. Dans le cas des parkings vélo, il ne s'agit donc pas uniquement de répondre à la demande, mais aussi de la susciter. Certes, une bicyclette nécessite au moins dix fois moins d'espace qu'une automobile, mais elle doit tout de même être entreposée. Alors que le vol est le deuxième facteur qui dissuade à opter pour le vélo après l'insécurité routière, il est nécessaire de mettre à la disposition des cyclistes des parkings bien équipés. Notons que l'impact financier du parcage vélo est également dix fois moindre, alors qu'il faut compter entre 50'000 et 80'000 francs pour une place automobile en souterrain. S'il revient aux collectivités d'attribuer l'espace public en priorité aux modes de transport durables et d'édicter des normes amorçant le virage vélocipédique, les privés ont également un rôle central à jouer dans cette orientation douce. Devant les centres commerciaux, dans les immeubles ou aux abords des lieux de loisirs, il est de leur ressort d'assurer des parkings de qualité, et en suffisance. Mais le premier maillon de la chaîne reste l'utilisateur. A nous de faire entendre nos revendications à notre échelle, dans nos lieux d'habitation ou de travail car, en la matière, les leviers d'action existent. Et à PRO VELO de continuer à regrouper ces voix pour s'en faire l'écho par ses multiples interventions et pétitions. **LM**

NORMES
Les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports fixent des objectifs en matière de stationnement vélo. Alors que ces normes pourraient être, de notre point de vue, revues à la hausse, plusieurs cantons émettent malheureusement des prescriptions moins ambitieuses que celles-ci.

Nombre de places de stationnement vélo:
- 1 par pièce d'habitation pour le logement.
- 0.5 pour 10 places de travail pour les entreprises.
- 0.5 par 100m² de surface de vente pour les magasins.
- 1 pour 10 voyageurs pour les gares et arrêts de transports publics.
- 1 pour 10 élèves pour les centres de formation.
- 2 pour 10 places assises pour les restaurants.

LE MEILLEUR ACCUEIL POUR LE VÉLO AU REPOS

Pouvoir stationner son vélo rapidement et confortablement influence beaucoup l'attractivité des déplacements à vélo. En effet, l'avantage de cette monture maniable et économe en espace est nettement diminué si l'on doit se parquer à plus de cent mètres de l'entrée du magasin et porter ses courses sur une longue distance, tout en perdant dix précieuses minutes. Décodage des critères qui garantissent l'attractivité d'un stationnement vélo.

Précisons tout d'abord que la loi autorise le dépôt libre de son vélo sur le trottoir, partout où un minimum de 1,5 m reste à disposition pour les déplacements à pied (art. 41 OCR). Toutefois, pour éviter le vol et contribuer à une image urbaine agréable, les autorités publiques comme les cyclistes ont intérêt à voir se répandre des stationnements de qualité prévus spécifiquement à cet effet. Si ces critères ne sont pas pris en compte, les stationnement demeurent souvent ignorés par leurs destinataires.

SÉCURITÉ, ABRI, ACCESSIBILITÉ ET CONVIVIALITÉ

En ce qui concerne la sécurité de nos petites reines, la possibilité d'attacher son cadre à un point fixe est l'un des éléments essentiels. Il est important que le lieu bénéficie d'une bonne visibilité, en se trouvant par exemple à proximité du passage. Un éclairage efficace concourt aussi à la diminution des risques de vol et de vandalisme.

Les stationnements doivent en outre garantir la stabilité des vélos, sans quoi un « effet domino » peut être dévastateur ; celui-ci n'étant pas toujours évité par les systèmes maintenant uniquement la roue avant. Et pour protéger contre les dommages liés aux intempéries, des stationnements couverts sont à privilégier.

L'accessibilité est un point sensible ; le stationnement idéal est situé à proximité directe du lieu de destination (entrée, quai, etc.), et ce sans que le cycliste ait à traverser la chaussée, emprunter un ascenseur, franchir des bordures élevées, et encore moins des marches d'escalier. Un bon stationnement doit être facile à trouver et sa disponibilité assurée, ce qui sous-entend une signalétique et suffisamment de places, en relation avec la demande.

Pour la convivialité du lieu, un entretien et un nettoyage réguliers, une bonne gestion des vélos épaves, ainsi qu'une intégration esthétique dans l'environnement, sont nécessaires. Des services spécifiques, comme la mise à disposition d'une station de pompage, augmentent l'attractivité des parkings vélo, notamment dans les lieux très fréquentés. Une attention particulière envers les vélos spéciaux – comme ceux qui sont munis de remorques, ou encore les cargocycles – fait partie des petits plus qui rendent la vie à vélo réellement possible, dans toutes les périodes de la vie.

A CHAQUE USAGE SA SOLUTION

Bien entendu, certains critères gagnent en importance selon l'utilisation attendue. Lorsque le temps de dépôt est long (habitation, travail), un éloignement de l'entrée légèrement plus grand est plus acceptable que lorsqu'il s'agit de faire des achats en cinq minutes. Par contre, la protection contre le vol est d'autant plus indispensable. Dans un lieu fréquenté par des familles (piscine, école, etc.), des places pour les remorques ne sont pas de trop.

A l'aune de ces éclairages, vos lieux de stationnement quotidiens vous apparaîtront peut-être sous un nouveau jour. Les pages suivantes devraient vous aider à identifier les leviers d'action pour combler leurs lacunes et vous inspirer par quelques bons exemples. **MG**

SCOOTERS ET VÉLOS : UNE COHABITATION À ÉVITER

Dans l'optique d'une promotion active du vélo, il faut que celui-ci offre des avantages de confort et de localisation en comparaison des deux-roues motorisés. Pour cela, il s'agit de signaliser explicitement les parkings vélos en apposant le panneau spécifique, afin de dévier les deux-roues motorisés, par exemple vers des places en sous-sol. Pour garantir la disponibilité des places vélo, on préférera donc des râteliers dans lesquels les motos et autres scooters sensiblement plus volumineux, ne peuvent pas s'insérer.

CFF

Différents systèmes de stationnement permettent de répondre aux besoins des cyclistes, mais leur attractivité dépend également d'autres facteurs, comme leur entretien ou leur éclairage.

À CHAQUE ENDROIT SA SOLUTION

A L'EXTÉRIEUR

Pour garantir des stationnements vélo de qualité et en quantité suffisante, divers acteurs entrent en jeu. En premier lieu, les autorités publiques, qui ont la responsabilité de prévoir et de mettre en œuvre un concept de stationnement, ainsi que des réglementations contraignantes pour le domaine immobilier. Mais, dans bien des cas, elles partagent cette responsabilité.

GARES ET PARKINGS D'ÉCHANGES : STATIONNER POUR COMBINER

Les gares sont toujours un point sensible en ce qui concerne le stationnement des cycles. Leur importance en tant que centres névralgiques de la mobilité combinée, tout comme la pression exercée sur les surfaces qui les entourent, sont grands. De plus, les exigences de qualité se cumulent car on doit pouvoir se rendre rapidement sur les quais tout en laissant son vélo en sécurité maximale, pour une durée qui est souvent d'une journée entière, voire davantage.

Ces dernières années, une collaboration entre les communes et les CFF a permis de développer les stationnements en libre accès de façon réjouissante dans plusieurs localités romandes. A Vevey, par exemple, 58 stationnements à glissière ont été placés sur le quai 1, à l'abri et à cinq mètres de la porte du train. A Coppet, de nouveaux modèles ont été testés avec succès et serviront de base pour le développement et le renouvellement des stationnements dans les gares petites et moyennes. La même halte propose d'ailleurs, depuis l'automne 2013, un local fermé accessible via un abonnement Publibike (anciennement Velopass, le réseau de vélos en libre service).

Les vélostations ont fleuri en Suisse romande cet hiver, alors qu'elles sont déjà très en vogue outre-Sarine (il en existe 29 à ce jour). Après Yverdon-les-bains (2010) et Genève (2012), les gares de Lausanne, Delémont et Neuchâtel ont été dotées de ces parkings payants, dont l'accès est contrôlé, tandis que les vélos sont (vidéo-)surveillés et abrités dans un local fermé. A noter que ces places ne conviennent pas à tous les usages et ne remplacent pas les places gratuites. L'augmentation de la capacité d'accueil en libre accès ne doit donc pas être freinée. A court comme à long terme, des solutions supplémentaires de stationnement doivent être intégrées lors de réaménagements dans le périmètre de la gare. A Berne par exemple, des stationnements provisoires ont été marqués durant les périodes de travaux. Delémont l'a bien compris en intégrant des places supplémentaires dans le projet de campus attenant à la gare et en envisageant déjà des possibilités d'agrandissement de la vélostation. On ne peut pas en dire autant à Genève, où les places supprimées pour cause de travaux n'ont pas été remplacées, alors même que la vélostation atteint ses limites de capacité.

La combinaison avec les parkings d'échanges automobiles est parfois exploitée, comme à Genève où il existe des P+R+B (Park + Ride + Bike) qui combinent les deux types de stationnement, avec une possibilité de les lier à l'abonnement aux transports en commun.

A CHAQUE COIN DE RUE

Au centre-ville comme dans les quartiers, les lieux fréquentés (zones de commerce, lieux de formation mais aussi musées, lieux culturels et de loisirs) nécessitent d'être pourvus de places de stationnement intelligemment placées. Au centre commercial de la Praille (Genève), un groupe de travail, constitué dès l' ouverture, a permis d'installer de nombreux couverts à vélo juste devant l'entrée.

A noter que, là aussi, les besoins sont différents selon le public ciblé, les visiteurs d'un musée, par exemple, n'ayant pas les mêmes besoins que le personnel du même musée.

A Winterthour, la pression quant au stationnement au centre-ville est devenue si grande que la Ville teste une station automatique, grâce au co-financement de l'Office fédéral des routes. En effet, ces installations semblent prometteuses pour économiser de l'espace tout en répondant à une demande croissante. L'installation, à l'essai jusqu'à fin 2014, propose des boxes pouvant contenir le vélo et l'équipement du cycliste, qui sont ramenés au cycliste en trente secondes. Les coûts exacts de ce type d'installation ne sont pas encore connus. A Winterthour, cette offre accompagne un vaste concept de stationnement comprenant également des vélostations surveillées par des chômeurs de longue durée, qui proposent une large palette de services à leurs usagers. **MG**

VILLE DE BIENNE

Le local sécurisé destinés aux habitants de l'espace de l'Europe à Neuchâtel est parfaitement intégré dans la nouvelle construction.

DES SERVICES QUI FONT LA DIFFÉRENCE

Pour les installations de plus grande taille, la présence de services supplémentaires constitue une véritable plus-value. Station de gonflage, prises pour vélos électriques ou casiers qui permettent de déposer des affaires offrent un confort qui facilite les achats et les déplacements à vélo. Si l'on y ajoute de petites réparations comme le nettoyage de vélos ou un service de livraison des courses à domicile, plus personne (ou presque) ne penserait à s'acheter une voiture !

CHEZ SOI

La moitié des vols de bicyclettes a lieu dans un espace privé. Dès lors, il n'est pas étonnant qu'on aperçoive des montures perchées sur les balcons, pour s'en prémunir. Quand garer son vélo ne relève pas du parcours du combattant, entre les escaliers à descendre ou les lourdes portes à ouvrir, on est loin d'être certain de le retrouver le lendemain. Si les propriétaires sont convaincus de la plus-value qu'offre une place de stationnement pour voiture, ils négligent bien souvent son pendant vélocipédique. Tour d'horizon des améliorations en matière de stationnement vélo au domicile, des immeubles anciens aux nouvelles constructions.

DES PETITES MESURES POUR UNE RÉELLE AMÉLIORATION

On a tendance à penser qu'il est impossible d'intervenir dans le bâti. Ne baissez pas trop vite les bras devant votre local vélo encombré et peu commode ! En matière d'aménagements, des interventions ponctuelles peuvent avoir un effet non négligeable, comme l'éclairage du local ou l'installation de crochets pour libérer l'espace au sol pour les vélos qui sortent régulièrement. Ce n'est pas parce que le local est fermé qu'il faut faire l'économie de racks spécifiques. Ceux-ci ont d'une part l'avantage de sécuriser les véhicules que l'on peut attacher à un élément fixe, d'autre part celui d'optimiser la place à disposition. Pour assurer un accès facile, les marches doivent être dotées de rails.

Malgré ces améliorations, il arrive trop souvent que le local affiche complet. La problématique du débarras des vélos inutilisés fait alors surface. En principe, il est préférable de réserver les locaux communs aux montures fréquemment utilisées. Un règlement d'immeuble peut être établi dans ce sens, permettant par la suite d'interpeller la régie afin qu'elle débarrasse les vélos ventouses, après avoir transmis une information aux habitants. Et lorsque toutes ces démarches ne suffisent pas à garantir une place pour chaque vélo, arrière-cours, anciennes loges de concierge ou espaces de chauffage à moitié occupés constituent de bonnes annexes, à condition qu'un accès aisé soit rendu possible.

LA COLLOCATION DES CYCLES

L'inventivité est de mise pour répondre à la demande. Ainsi, une structure légère pourrait être installée sur les places de stationnement voiture, comme cela se pratique aux Pays-Bas, afin d'enfermer et de couvrir les vélos. Il reviendrait alors aux cyclistes de l'immeuble de se réunir spontanément et de gérer cette collocation d'un nouveau genre, en se partageant la location de la place. Dans le même ordre d'idée, un concept est en train d'être développé à Vienne pour faciliter la réattribution de locaux inutilisés en garages à vélo collectif, grâce à un système d'accès automatisé.

BIEN PENSER LE NEUF

Les nouvelles constructions représentent des opportunités en or pour mettre en place une offre de qualité. Malheureusement, les normes édictées par les pouvoirs publics sont encore frileuses. Par exemple, les normes cantonales sont bien trop en retard et tendent à prévoir une place de stationnement par appartement, alors qu'il en faudrait une par pièce. La définition de ces normes ne constitue du reste que le premier pas, car il s'agit ensuite de les faire appliquer. De nombreuses sections de PRO VELO portent par conséquent une attention particulière aux projets d'aménagement afin de vérifier ces éléments et, bien souvent, de rappeler aux pouvoirs publics les normes qu'ils ont eux-mêmes émises. **LM**

UNE RÉGIE S'ESSAIE AU PARKING VÉLO

Rentabiliser des places de stationnement inutilisées tout en offrant un nouveau service aux cyclistes, c'est le projet que la régie Moser-Vernet s'apprête à mettre en place dans un parking souterrain de Versoix (Genève). Les places vacantes ont été regroupées pour y installer une structure grillagée destinée à accueillir les vélos. A raison de dix francs par mois, on bénéficiera encore d'un casier doté d'une prise pour les vélos électriques. Pour la régie, il s'agit d'innover en s'adaptant aux mutations des habitudes de mobilité. Si l'expérience est concluante, elle n'exclut pas de la réitérer dans d'autres immeubles. Une pratique à faire essaimer, même si elle ne doit pas prendre le pas sur l'amélioration des locaux usuels en libre-accès.

WIENER RAD WG_ PROJEKTBILD

Prototype de collocation de vélo à Vienne (Autriche).

FRANÇOIS DEROUWAUX / PRO VELO NEUCHATEL

Le local sécurisé destinés aux habitants de l'espace de l'Europe à Neuchâtel est parfaitement intégré dans la nouvelle construction.

SAUVETAGE IN EXTREMIS

Il y a quelques mois, le Conseil exécutif du canton de Berne a proposé au Parlement de supprimer définitivement les cours d'éducation routière dispensés par la police à titre de mesure d'économie. Notamment grâce à l'engagement de PRO VELO, le Grand Conseil s'y est opposé à l'unanimité. Reste à inscrire l'instruction routière dans la loi.

Ce sont les parents, les écoles et la police qui se partagent actuellement la responsabilité de l'éducation routière. À l'été 2013, le Conseil exécutif bernois a pourtant suggéré de supprimer sans contrepartie l'éducation routière dispensée par la police pour des raisons financières. PRO VELO Canton de Berne a immédiatement réagi et demandé au Conseil exécutif et au Grand Conseil de se prononcer en faveur du maintien des cours, tout comme le Bureau de prévention des accidents (Bpa). Un effet domino était à craindre, car d'autres cantons risquaient d'emboîter le pas à Berne. Heureusement, les arguments de PRO VELO et du Bpa ont été convaincants: le Grand Conseil a rejeté la proposition à l'unanimité.

C'est pour PRO VELO un signe clair que l'éducation routière est bien ancrée dans la sphère politique et chez la population. Pour qu'il en reste ainsi, l'association souhaite inscrire l'instruction routière dans la loi sur la police. Dans ce contexte, le canton de Zurich peut servir de modèle: d'après sa loi sur l'organisation de la police, les mesures préventives d'amélioration de la sécurité routière, y compris les cours d'éducation routière dispensés dans les écoles primaires et les jardins d'enfants, sont du ressort de la police de la circulation. Les cours sont coordonnés avec les établissements scolaires et pris en charge par les communes. Le Bpa souhaite remettre en question ce dernier point, car les cours d'éducation routière risquent d'être constamment menacés par les restrictions budgétaires des communes.

Diverses variantes permettraient d'inscrire l'instruction routière dans la loi. PRO VELO tient à ce que les : les cours d'éducation routière doivent être dispensés par du personnel qualifié et leur financement doit être assuré. En complément, le cours devrait figurer dans les programmes d'apprentissage, comme c'est déjà le cas dans les cantons de Berne et Zurich. Car il ne permet pas seulement d'apprendre aux jeunes cyclistes de respecter les règles de la circulation. Les instructeurs de la circulation ont aussi une fonction de conseil vis-à-vis des communes, du corps enseignant et des parents, sans oublier qu'ils permettent à certains enfants d'apprendre à faire du vélo, un argument crucial pour PRO VELO.

Regula Tschanz et Christoph Merkli,
traduction Vanja Guérin

DE NOUVELLES POSSIBILITÉS POUR LE TRANSPORT D'ENFANTS À VÉLO

Depuis le 1er janvier, deux sièges enfant sont autorisés sur les vélos électriques de catégorie lente et les vélos spéciaux. Le Conseil fédéral a en effet répondu favorablement à une demande de PRO VELO.

De plus en plus de vélos de transport de marchandise et de personnes, électrifiés ou non, circulent sur les routes suisses. Pourtant, jusqu'à fin 2013, il était interdit d'y embarquer plus d'un enfant. À la demande, entre autres, de PRO VELO, le Conseil fédéral a modifié les ordonnances concernées avec effet au 1er janvier 2014. L'une de ces modifications concerne les « cargo-bikes » à deux ou trois roues, commercialisés par les marques « bakfiets » et « christiania bike » par exemple, équipés d'une caisse placée devant le guidon. Celle-ci doit être munie, dans le cas de transport d'un ou deux enfants, de « places assises protégées », à savoir de sièges avec ceinture.

La deuxième modification concerne les vélos électriques de catégorie lente, présentant une puissance maximale de 500 watts et une assistance au pédalage limitée à 25 km/h. Désormais, ces vélos peuvent être utilisés pour transporter jusqu'à deux enfants sur des sièges.

Ces textes de loi ne limite pas la définition d'un enfant à un âge ou un poids précis. Il faut donc s'en référer aux instructions données par le constructeur du vélo et/ou du siège. Grâce à ces nouvelles dispositions, un cycliste peut donc transporter jusqu'à quatre enfants sur sa monture: deux sur le vélo et deux dans une remorque.

Le transport d'enfants reste interdit, par contre, sur les VAE de catégorie rapide avec assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h et moteur de plus de 500 watts. Leurs propriétaires doivent investir dans une remorque pour pouvoir acheminer un ou deux enfants.

Christoph Merkli,
traduction Vanja Guérin

VELOJOURNAL / MARCEL KAUFMANN

UN TEST GRANDEUR NATURE POUR AMÉLIORER LE TRANSPORT DES VÉLOS

ZVG

Test pratique aux ateliers industriels CFF d'Olten.

Le chargement du vélo dans le train est un sujet récurrent de mécontentement pour les cyclistes voyageurs. Dès les premiers beaux jours, les compartiments à vélos surchargés redeviennent d'actualité. Mais l'hiver est propice à la gestation d'améliorations et à la recherche de nouvelles solutions. En novembre dernier, les CFF ont invité PRO VELO à un test sur le terrain.

La Suisse possède l'un des systèmes de chargement des vélos par les voyageurs les plus performants d'Europe. Les CFF transportent chaque année environ 650'000 vélos, la plupart du temps sans encombre. Mais les choses se corsent, une vingtaine de jours par an, lors de week-ends et jours fériés ensoleillés. Randonneurs et cyclistes réclament alors le même espace pour déposer leurs sacs à dos et leurs vélos. Respecter la ponctualité, le confort et la sécurité des voyageurs devient un vrai défi. Et il arrive que cela génère des désagréments, tant chez les clients que chez le personnel de train.

TEST GRANDEUR NATURE

Afin d'identifier les points à améliorer, les CFF ont invité des représentants de différentes divisions de la compagnie, de PRO VELO et de Suisse Mobile à un test grandeur nature : six types de vélos d'un côté (du tout-terrain au VAE, en passant par la remorque), quatre wagons CFF de l'autre. À quelques éléments près (pas de quai, d'horaire à respecter ou de voyageurs porteurs de bagages), ce test s'est déroulé en conditions réelles.

Les portes d'accès aux voitures, les supports et les installations de suspension pour vélos sont-ils adaptés aux deux-roues actuels ? La signalétique pour le chargement des vélos est-elle assez visible ? Qu'en est-il des issues de secours? Cette mise en situation a permis d'étudier ces divers aspects et de poursuivre les contacts qui ont régulièrement lieu entre les milieux cyclistes et les CFF. « Nous nous réjouissons de ce dialogue ouvert et confiant. Nous souhaitons envoyer un signal clair. Les CFF prennent les attentes de leur clientèle au sérieux et n'occultent pas les problèmes. » explique Amélie Deschamps, responsable de produit du programme Mobilité combinée au trafic régional.

COMMUNICATION ET AJUSTEMENTS TECHNIQUES

Pour la saison à venir, la communication des CFF à l'intention des cyclistes est une priorité, et des conseils pratiques pour préparer au mieux le voyage seront donnés. A cet effet, des informations complémentaires vont être ajoutées sur cff.ch/velo et Mobile CFF, ainsi que dans le dépliant pour les cyclistes.

« Les adaptations du matériel roulant sont nettement plus complexes à mettre en œuvre », admet Timo Leiser, chef de projet à la gestion du parc de véhicules voyageurs. Mais il existe des solutions pour réagir à l'évolution du monde du vélo (épaisseur des pneus de vélos tout-terrain, roues 29 pouces, etc.) : sur 90 véhicules à un niveau (matériel roulant IC Bt), il a été possible, en installant une pièce intermédiaire de 2,5 cm d'épaisseur, de permettre une suspension confortable des vélos. « Un petit investissement d'une grande utilité », se réjouit Timo Leiser.

PILULLE ADOUCIE DANS LES ICN

L'obligation de réservation dans les ICN valable entre le 21 mars et le 31 octobre reste une contrainte, malheureusement incontournable tant la configuration des voitures est exiguë. Elle sera toutefois adoucie par la possibilité de l'effectuer en ligne et sur smartphone et non plus uniquement... au guichet ! En passant par ce nouvel outil – également destiné aux places assises –, les cyclistes pourront effectuer une réservation pour leur vélo jusqu'au départ du train.

Des modifications dans la composition des trains apporteront également des améliorations sur la ligne du Saint-Gothard. En plus des nouvelles places vélo créées l'an dernier, des wagons à bagages et à vélos seront systématiquement ajoutés au convoi pendant la haute saison aux heures de pointe des week-ends et des jours fériés.

Manon Giger et Beat Bolliger
chargé de la communication trafic voyageurs aux CFF

Informations sur le chargement des vélos par les voyageurs et astuces pour planifier son voyage : **www.cff.ch/velo**

PLUS POUR LE VÉLO, MOINS POUR LE PORTE-MONNAIE

Les membres de PRO VELO bénéficient de réductions auprès de différents magasins de cycles, prestataires de voyage et compagnies d'assurance, notamment pour les achats en ligne. En voici un aperçu.

Certaines associations régionales développent également ce type de partenariat dans leur zone géographique. Contactez-les ou visitez leur site pour en savoir plus.

Eurotrek

Les membres de PRO VELO bénéficient d'un rabais exclusif. Indiquez lors de votre prochaine réservation votre numéro de membre PRO VELO et vous obtenez un rabais de 5% sur toutes les vacances à vélo, VTT et bateau. Le spécialiste des vacances actives Eurotrek propose une sélection variée de randonnées cyclistes guidées et individuelles dans toute l'Europe. Tél : 044 316 10 00 | **www.eurotrek.ch** (site en allemand)

Le Cyclocampeur

Le Cyclocampeur propose une sélection d'accessoires et de vélos de qualité pour les vacances, le trekking et les voyages à vélo.Une réduction de 10% est proposée aux membres de PRO VELO sur l'ensemble des accessoires en stock sur simple présentation de leur carte de membre. En ligne, il suffit d'ajouter le code de réduction PROVELO au panier et de donner son numéro de membre en commentaire lors de la commande pour que le rabais soit automatiquement appliqué.
Tél : 021 922 04 60 | **www.lecyclocampeur.ch**

TDS VELOS www.tds-rad.ch

Des vélos selon les souhaits individuels des clients, fabriqués en Suisse à un prix équitable, c'est ce que symbolise la société Tour de Suisse Rad AG. Concevez vous-même le vélo de vos rêves grâce au système à la carte. En 2014, nous accordons à tous les membres de PRO VELO le coût supplémentaire de la couleur spéciale d'une valeur de CHF 95.00. Laissez-vous inspirer par les 33 couleurs différentes de la palette TDS et configurez votre vélo Tour de Suisse sur le site **www.tds-rad.ch** – Votre commerçant spécialisé vous soutient avec plaisir.

shop-velo

10% de réduction sur les pièces détachées et les accessoires (à l'exception des actions) à shop-velo.ch. Dans le magasin en ligne, plus de 100 concessionnaires sont connectés. Le rabais peut être facilement échangé avec le code de réduction «Provélo». Tél : 041 544 20 04 | **www.shop-velo.ch** (site en allemand)

simpel.ch

Lors d'une commande en ligne, nous vous offrons les frais d'envoi de CHF 49.-. Le vélo vous est livré monté à domicile. Du simple vélo pour vos déplacements quotidiens au bolide high-tech, un vaste assortiment est disponible, et dans la couleur de votre choix. Saisissez le code de réduction 'pro-velo-simpel' lors de votre commande en ligne.
Tél : 0848 55 44 55 | **www.simpel.ch** (site en allemand)

sympany assurances

Profitez du partenariat de PRO VELO avec Sympany. Il vous permet de bénéficier d'avantages attrayants en relation avec vos assurances. Vous et vos proches profitez de rabais collectifs, de rabais de combinaison sur l'assurance véhicule et l'assurance ménage ainsi que de conditions d'acceptation simplifiées pour l'assurance maladie. Tél : 0800 455 455 | **www.sympany.ch/pro-velo**

VELOPLUS

Veloplus — s'équiper pour l'aventure: les six magasins Veloplus proposent des vélos et des articles pour le vélo au quotidien, le VTT et le trekking. Les membres de PRO VELO profitent d'une réduction de 5% sur tout* l'assortiment des magasins (*excepté vélos). La nouvelle vignette Velofinder est par ailleurs proposée au prix préférentiel de CHF 6.- au lieu de 9.-. Les boutiques se trouvent à Bâle, Emmenbrücke, Ostermundigen, St-Gall, Wetzikon et Zurich.
Tél : 0840 444 777 | **www.veloplus.ch** (site en allemand)

VELOREGISTER
Viele Augen sehen mehr

Les membres de PRO VELO peuvent acquérir un set de sécurité au prix forfaitaire de CHF 10.- au lieu de CHF 13.-. Le set se compose de trois vignettes de sécurité et d'un pass vélo. Ces coûts sont uniques et non récurrents. Si vous vendez ou offrez votre vélo, le nouveau propriétaire n'aura aucun frais supplémentaire à assumer. Tél : 076 421 22 36
www.veloregister.ch

L'HIVER DANS LE GUIDON

La carte blanche est une invitation libre proposée à un chroniqueur. Elle accueille aujourd'hui Marco Danesi journaliste au quotidien Le Temps.

FLICKR.COM/PHOTOS/SMADA

Le jour tarde à se lever. Il est 7h00. Le mois de janvier étire les nuits à l'infini. Le bitume brille sous les lampadaires plantés dans le brouillard. Il fait moins deux degrés. Les narines piquent. J'ai la chair de poule, mais je ne renonce pas au short. J'enfile les gants. Visse le casque sur le bonnet. Remonte la fermeture éclaire de la veste. J'enfourche le vélo, cale mes pieds sur les pédales et je fonce dans l'air vitreux.

L'hiver réclame toute l'habilité du cycliste. Je défie les lois de l'équilibre et le bon sens. Il serait tellement plus raisonnable de prendre le train à deux pas de chez moi. Profiter de la chaleur des pendulaires agglutinés. Lire le journal pendant la traversée sur rail du far west lausannois. Il faut vraiment que la neige ensevelisse la route ou que la pluie noie les chemins pour que je me passe de la bicyclette.

L'aube noire tremble à la lumière des phares des voitures. Elles se suivent à la queue leu leu. Je me faufile au milieu du défilé. J'aperçois les conducteurs agrippés au volant. Je me concentre : surtout ne pas freiner, ni à l'avant ni brusquement. Tout est affaire de doigté quand on roule sur le macadam gelé. Je serre le guidon jusqu'aux crampes. Je ne plie pas dans les virages. De la douceur, de la géométrie, de la chance. J'affronte avec circonspection les giratoires. Une fine pellicule scintillante peut m'abattre au moindre relâchement.

Des quidams aux arrêts de bus m'observent crispés. En pantalon court, j'attire les regards. Je suscite les sarcasmes. Je pédale trop vite pour les entendre. Les jambes moulinent à l'aise sous le zéro. Le froid lubrifie le roulement. Cuisses et mollets s'empourprent sous les poils hérissés. Le sang tiède irrigue la peau transie. C'est plaisant, un rien masochiste. Comme les bouffés glacées qui malmènent la gorge, la trachée, puis les poumons. Dans les montées, la respiration polaire lime les entrailles. J'ai la perception exacte du flux et reflux de mon souffle aussi tranchant qu'un rasoir.

A un carrefour, la glissade redoutée emporte l'arrière-train. La roue décolle. La chaussée se désaxe. Le ciel plonge. D'instinct, je fais corps avec la bécane. Je ne résiste pas au vide qui m'aspire. J'épouse le mouvement. Puis, d'un coup de reins, je redresse la machine avant le point de non retour. J'évite la chute. Le pneu mord à nouveau sur le goudron. J'accélère.

Si la chute me terrasse malgré mes efforts, je relâche les muscles. En pantin de caoutchouc, je rebondis et je plane à la barbe de l'asphalte durcit par le verglas. Le vélo, lui, dérape avant de s'arrêter dans un caniveau. Ensuite, les roues tournent un long moment. Passé le choc, je remets la monture debout. Je tâte avec la semelle le terrain, je jauge le danger. Enfin, je repars. Le soleil du matin illumine le monde. Un rayon sidéral me console.

Marco Danesi

DE RAYON EN RAYON

L'univers des enfants est, dès les premiers pas, saturé de voitures. Héroïnes de dessin animé, familières des caisses à jouet, elles occupent la première place dans les livres consacrés aux moyens de locomotion. Ne faudrait-il pas remettre le vélo au milieu du village ? Voici un bref panorama pour faire une place à la bicyclette dans la bibliothèque des 2–6 ans, groupe cible des albums présentés ici, même si un bon livre se lit à tout âge.

SYLVETTE RIOM

Du livre, naît l'envie, le rêve, le rire, la peur et la liste n'est de loin pas exhaustive. Il est bien souvent une porte sur l'expérience du quotidien, permettant tout autant de s'en échapper que de s'en saisir pour l'habiter. Alors, qu'en est-il du vélo, dans les pages destinées aux enfants, et de son image si primordiale pour les petits encore non lecteurs ? Premier constat : il se fait rare. Bien sûr, à l'instar de « Vélo, La chanson de Marius » du chanteur Bénabar (adaptée en livre illustré par Frédéric Benaglia), le thème de l'apprentissage du pédalage et de l'équilibre, sans les fameuses « deux petites roues », est assez fréquent ; étape rituelle s'il en est dans le parcours accidenté qui mène à l'âge de raison. Bien des personnages aux aventures récurrentes, comme l'âne Trotro ou le pingouin T'choupi, s'essaient ainsi à la bicyclette. Mais celle-ci n'est bien souvent qu'un jouet dont les adultes n'ont pas l'usage. Ces historiettes permettent peu le partage d'une expérience vécue par l'enfant, car le héros y pédale généralement dans un environnement presque vide, loin de la réalité des trottoirs encombrés de nos villes ou villages.

Difficiles à trouver également, les portraits de familles cyclistes qui utiliseraient sièges, remorques tandems ou vélos suiveurs.

Heureusement, plus d'un livre permet de susciter le désir de rouler à vélo, d'en posséder un ou de savoir le réparer grâce à toute une galerie de cyclistes aussi drôle que touchante.

Commençons par le bestiaire improbable de « A qui est ce vélo ? » par Jun Takabatake (éditions Picquier, 2013). On y découvre des bicyclettes de toutes les formes pour convenir à la morphologie du vers de terre ou de l'autruche. Il n'y a ici pas de frontières à la pratique cycliste. Marta la vache, de la dessinatrice genevoise Albertine (« Marta et la bicyclette » La joie de lire, 1999) sait également bien s'y prendre. En quelques pages, elle construit sa propre monture, la maîtrise, se lance dans la course et démontre qu'il faut croire en soi-même malgré ses différences. Plus généraliste sur la mobilité douce, « Le pingouin marche… moi aussi ! » (Coralie Saudo et Nicolas Gouny, Scarabéa, 2010) quitte progressivement, en soulevant quelques volets, le règne de la voiture pour celui des transports publics ou plus simplement de la promenade. Avec « Chep et Dédé » (Catharina Valckx, Bayard, 2012), un cheval et un lapin, le vélo devient monnaie d'échange et se troque contre un enfant, puis une maison, mais sera vite regretté !

Quelques grands crayonneurs de la littérature pour la jeunesse ont mis en livre la petite reine. Mario Ramos y assoit le petit chaperon rouge et les trois ours pour une traversée de la forêt, sans parole mais dans le plus grand respect d'un « Code de la route » fantastique (L'école des loisirs, 2010). Tony Ross illustre un texte de Jeanne Willis qui résume en peu de pages tout ce que l'utilisation d'un vélo permet de gagner en liberté, et comment cette dernière peut être grisante comme angoissante, tant pour l'enfant que pour son parent (« N'aie pas peur », Gallimard, 2003). Dans « Le vélo rose » (Ecole des loisirs, 2000), Jeanne Ashbé transforme le vélo en vecteur d'intégration, permettant à un jeune garçon de découvrir sa nouvelle ville, après la fuite de son village incendié par la guerre. Pour terminer par une note plus loufoque, Quentin Blake croque une « Armeline Fourchedrue » (Gallimard, 2009), éternelle insatisfaite, qui n'aura de cesse d'améliorer son biclou pour le rendre encore plus confortable, plus rapide, plus… .

Alors quoi ? Militons pour plus de roues, de pédales, de chaîne, de graisse et de dérailleurs pour penser un monde cycliste dès le berceau.

Sylvette Riom
avec la précieuse collaboration de Viktorie Škvarková, éducatrice de la petite enfance et membre du comité de PRO VELO Genève

Pour aller plus loin :
www.ricochet-jeunes.org
Base de données exhaustive de la littérature jeunesse qui permet des recherches thématiques par mot-clé

D'autres livres encore :

Le vélo de Jo de Raphaël Fejtö (Ecole des loisirs, 2002, épuisé, à consulter en bibliothèque)
C'est l'histoire de Jo. Ou plutôt de Jo, Mathilde, Théo, Paco, et le vélo. Tout ça sur un vélo ? Mais c'est beaucoup trop !

Tout au long de la route de Frank Viva (Albin Michel, 2012)
Un graphisme épuré pour raconter le périple d'un cycliste le long d'un ruban jaune et brillant.

Pedro à 100 à l'heure de Raphaël Frier et Clotilde Perrin (Mango, 2010)
Facteur toujours pressé, sa sacoche remplie de lettres, Pedro file à toute allure sur son vélo pour être à l'heure. Il en oublie parfois de profiter de la vie… .

Un classique pour les plus grands (dès 9 ans) :
Raoul Taburin, texte et illustration de Sempé (Folio, 2009)
Réparateur hors-pair de bicyclette, Raoul ne sait pas faire du vélo mais n'ose l'avouer. Peut-on longtemps arranger la réalité ?

HUMMER À PÉDALES

Notons une petite (ou plutôt grosse) nouveauté : le Fat Bike, vélo équipé de pneus surdimensionnés, avalant sans souci pavés disjoints ou rails glissants.

FLICKR.COM/PHOTOS/COLLIDEOUS

PORTLAND (USA) : DES PROMOTEURS HEUREUX GRÂCE À UNE PISTE CYCLABLE

Grâce à une nouvelle piste cyclable, le Langley Investment Properties a pu valoriser ses arcades commerciales. Le promoteur s'explique : « au contraire de l'automobiliste au volant, le cycliste voit mes vitrines et peut s'y arrêter, et donc consommer ». De manière générale, il est prouvé qu'un bien immobilier prenait de plus en plus de valeur à mesure qu'il s'approchait d'une piste cyclable (et inversement on peut donc présumer que la valeur locative d'un appartement décline à mesure que le bien locatif se rapproche d'une artère très automobile).

9TH AVENUE (NEW YORK) : DES COMMERÇANTS HEUREUX GRÂCE À UNE PISTE CYCLABLE

Pendant des décennies, la neuvième avenue n'était qu'une banale voie routière, avec plusieurs voies automobiles. Il y a cinq ans, changement de cap avec la réduction de la surface routière et la création de nouvelles pistes cyclables en site propre, nettement séparées des voitures. De ce fait, le nombre de cyclistes a fortement augmenté. Et les cyclistes n'ont pas fait que rouler, mais ils se sont aussi arrêtés dans les commerces, attirés par les vitrines, qui étaient auparavant masquées par une haie de voitures. Les commerçants se frottent dorénavant les mains : grâce à la piste cyclable, leur chiffre d'affaires a augmenté de 49%.

Les deux brèves précédentes sont analysées dans l'ouvrage récemment paru en anglais de Elly Blue « Bikenomcs : How Bicycling Can Save the Economy ».

USA : DES PATRONS HEUREUX (TOUJOURS GRÂCE AU VÉLO)

Des études médicales prouvent que le cycliste tombe moins souvent malade, et est plus productif que le non-cycliste.

VLS EN FRANCE : LE MOIS DE TOUS LES RECORDS

Quelques chiffres impressionnants : 260 millions de trajets ont été effectués depuis la mise en place des VLS (Vélos en Libre Service), 33908 vélos sont à disposition dans 2772 stations de 52 villes françaises, 358'000 abonnés (dont 256'000 à Paris et 50'000 à Lyon). Et plusieurs records ont été battus en septembre 2013 : 149'489 locations à Paris le 24.9, 16'586 à Toulouse le 26.9 et 34'832 à Lyon le 27.9.

BIKE CITY

A Vienne, Bike City désigne un nouvel ensemble immobilier, « bike-friendly » ou « vélo-compatible » avec 3 places-vélo par appartement, des ascenseurs conçus pour transporter des vélos, un atelier-vélo à disposition et des locaux adaptés aux remorques et vélos-enfants.

PAYS-BAS : 12'500 ET 40'000

Ces 2 chiffres impressionnants indiquent, d'une part, le nombre de places prévues dans un nouveau parking-vélo à Utrecht (12'500) et, d'autre part, le nombre annuel de vélos ramassés par la fourrière-vélo dans le centre d'Amsterdam (40'000).

UN COFFE-RIDE-IN À ZÜRICH

En plein centre-ville, devant l'emblématique café de l'Hôtel-de-Ville, les cyclistes peuvent rester en selle. Un «café vélo» y a été installé temporairement : encoche pour la roue avant, rebords latéraux pour les pieds et un plateau pour le café. La selle fait office de chaise. Et plus besoin de parking pour stationner son vélo. Sans oublier un petit coup de sonnette pour la commande !

PER KASCH

STADT LUZERN

TOTEM À VÉLO

Même si cela peut paraître un manque de respect pour les ancêtres, il paraît que cela s'appelle comme ça. Le totem à vélo est un genre de compteur à vélo qui affiche en direct le nombre de cyclistes sur un axe donné. Grâce à ce nouveau mobilier urbain, visible entre autres à Nantes et Strasbourg, les usagers peuvent donc voir en temps réel la fréquentation d'une rue. Et il paraît que ces compteurs dopent la fréquentation cycliste. Outre-Sarine, à Lucerne, on appelle ce type de compteur «baromètre» à vélo. La municipalité en a installé pas moins de 10 à travers les villes. Les chiffres sont même consultables depuis chez soi, à l'adresse http://luzernmobil.ch/verkehrsmittel/velo/stadt-luzern/velozaehlung.

WWW.BICICLOP.EU

GIRATOIRE SURÉLEVÉ POUR CYCLISTES

Toujours en Hollande, un giratoire surélevé (au-dessus des voies de circulation automobile) a été inauguré dans les environs de Eindhoven. D'un diamètre de 72 mètres, il a les mêmes mensurations qu'une réalisation presque identique de 2008 à Stavanger en Norvège.

Giuliano Broggini

easycycle
www.easycycle.ch
Le spécialiste du vélo électrique
www.easycycle.ch
Gilly - Lausanne - Genève
KOGA
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING