PRO VELO info

N°**66** – Décembre 2023

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

N°01 N°02 N°03 N°04 N°05 N°06
N°07 N°08 N°09 N°10 N°11 N°12
N°13 N°14 N°15 N°16 N°17 N°18
N°19 N°20 N°21 N°22 N°23 N°24
N°25 N°26 N°27 N°28 N°29 N°30
N°31 N°32 N°33 N°34 N°35 N°36
N°37 N°38 N°39 N°40 N°41 N°42
N°43 N°44 N°45 N°46 N°47 N°48
N°49 N°50 N°51 N°52 N°53 N°54
N°55 N°56 N°57 N°58 N°59 N°60
N°61 N°62 N°63 N°64 N°65 N°66.

N°66: POINT.

BIENNE CHABLAIS FRIBOURG GENÈVE JURA LACÔTE LAUSANNE MORGES NEUCHÂTEL NORD VAUDOIS RIVIERA TESSIN VALAIS

AVANTAGES POUR LES MEMBRES PRO VELO

PRO VELO

Se déplacer à vélo oui – mais en toute sécurité !

Les **cours de conduite** de PRO VELO permettent aux enfants et aux adultes d'acquérir les connaissances de base pour se déplacer en toute sécurité dans le trafic.

Réduction de CHF 20.– pour les membres de PRO VELO Suisse (et Swiss Cycling).

www.pro-velo.ch/fr/projets/cours-de-conduite/

PRO VELO KIOSQUE

10% de rabais dans le kiosque vélo pour tous•tes les membres PRO VELO (le rabais n'est pas valable sur les articles déjà réduits et n'est pas cumulable).

Veuillez indiquer votre numéro de membre dans la case «mode de livraison».

www.velokiosk.ch

PubliBike

Soyez complètement mobile avec PubliBike.

En tant que membre de PRO VELO, vous bénéficiez d'une **réduction de 20%** sur les abonnements «B-Quick» et «B-Fit».

Pour recevoir le code promo, scannez le code QR et insérez le mot de passe «velorution».

www.publibike.ch

SCHNEIDER REISEN

Rabais de 5% sur tous les voyages et les tours à vélo chez Schneider Reisen.

Entrez votre numéro de membre dans le champ «Remarque» lors de votre réservation en ligne ou montrez votre carte d'adhérent•e si vous vous rendez à l'agence de voyage.

L'offre n'est pas cumulable avec d'autres rabais.

www.schneider-reisen.ch

carvelo 2go

eCargo-Bike Sharing

Effectuez vos transports simplement et spontanément grâce à carvelo2go.

Pour louer un vélo, il suffit de s'enregistrer en ligne. Carvelo2go offre un **bon de CHF 20.– aux membres** de PRO VELO, valable pour l'année en cours sur l'ensemble du réseau. Cela correspond à 6h (ou 2 x 2h) d'utilisation.

Pour recevoir le code promo, scannez le code QR et insérez le mot de passe «velorution».

www.carvelo2go.ch

BIKE ADVENTURE TOURS

Les membres de PRO VELO bénéficient d'un rabais exclusif.

Indiquez lors de votre prochaine réservation votre numéro de membre PRO VELO et vous obtiendrez **un rabais de CHF 150.–** sur tous les voyages VTT, culturels et e-bike de Bike Adventure Tours en groupes ou individuels *(valable dès une valeur de voyage de CHF 1500.– par personne, rabais non cumulable et uniquement applicable lors de l'inscription).*

Le spécialiste **www.bike-adventure-tours.ch** vous offre un choix de voyages guidés et individuels sur toute la planète.

VISANA

Economiser grâce au partenariat avec Visana: 10% de rabais collectif sur les assurances complémentaires, Traitements ambulatoires, Hôpital, Soins dentaires et Basic.

Affiliation gratuite à PRO VELO: les nouveaux clients et nouvelles clientes reçoivent gratuitement une affiliation annuelle à PRO VELO pour la conclusion de l'assurance complémentaire Hôpital, en combinaison avec une assurance complémentaire supplémentaire.

www.visana.ch/khk/pro-velo

VELOPLUS

Veloplus–s'équiper pour l'aventure: Les neuf 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 (exceptés vélos, navigateurs GPS, prestations, bons cadeaux et achats sur facture).

La vignette Velofinder est par ailleurs proposée au **prix préférentiel de CHF 6.– au lieu de CHF 9.–**

Les boutiques se trouvent à Bâle, Bienne, Berne, Emmenbrücke, Ostermundigen, St-Gall, Wetzikon, Winterthour, Zurich HB et Zurich Oerlikon.

Tél: 0840 444 777

www.veloplus.ch (site en allemand)

HotelCard

Séjournez dans plus de 500 hôtels en Suisse et dans les pays voisins avec une réduction de 30 à 50 %.

Qu'il s'agisse d'un voyage de bien-être, de montagne ou de ville: des hôtels-boutiques 5 étoiles aux monastères médiévaux, vous trouverez tout ce que votre cœur désire.

Découvrez **les meilleurs hôtels en Suisse** et prenez une décision consciente pour des vacances dans les environs.

En tant que membre de PRO VELO, vous pouvez commander l'Hotelcard d'un an pour **CHF 79.– au lieu de CHF 99.–**

Commandez maintenant: https://hotelcard.com/fr/pro-velo

AUREUS Drive

Vélos. Électriques.

Nous travaillons pour une mobilité écologique pour toutes et tous.

Vélos électriques performants, simples et robustes.

5% de rabais sur les vélos et 10% sur les services/pièces/accessoires pour les membres PRO VELO.

Montage, service et qualité suisses.

AureusDrive AG, chemin du Martinet 28, 1007 Lausanne - T 077 222 01 76

www.aureusdrive.ch

NOTRE PRO VELO INFO BIENTÔT FORCE NATIONALE

En septembre 2007, nous lancions avec Florence Germond la première édition du PRO VELO info. Notre objectif ? Nous disions: «Regrouper un grand nombre d'associations et représenter beaucoup de cyclistes, ce sera notre force.»

Nous avions décidé d'unir nos combats pour créer un journal à la hauteur des enjeux. Si la ligne décidée était romande, nous avions cependant placé le curseur du côté des cantons et des communes, car le vélo est une mobilité douce proche du terrain et pour le défendre il faut savoir de quoi on parle.

16 ans plus tard, nous sommes désormais à la veille d'une étape importante pour notre association. Loin d'être à la fin d'une aventure, nous continuons d'écrire l'histoire et le futur du vélo: notre PRO VELO info romand sera désormais national… rien que ça !

PRO VELO info devient la référence pour un nouveau magazine qui se déclinera en version française et allemande. Un nouveau supplément pour la région du Tessin sera également créé. Nous nous orientons vers une communication intégrée et unifiée de l'association. Mais celle-ci, pour garder la forme, doit continuer de nous parler, de nous concerner dans nos réalités quotidiennes de cyclistes. Unir nos forces au-delà de la Suisse romande, c'est notre nouveau leitmotiv. Et pour que ça marche, nous devons à la fois rester proches de vous tout en prenant de l'ampleur. C'est notre défi vélo et nous nous y engageons !

Savourons ce dernier numéro romand, avec une pensée particulière pour l'*Aspic info* genevois ou le *Bletz* neuchâtelois, les précurseurs, et, à l'image de l'utilisation du vélo dans notre pays, réjouissons-nous de grandir encore dès l'année prochaine !

Delphine Klopfenstein Broggini,
vice-présidente de PRO VELO Suisse

ACTUALITÉS 4–6
Nouveau magazine national PRO VELO dès l'année prochaine
Le vélo outil d'intégration
Des pistes cyclables plutôt que des autoroutes

RUBRIQUE JURIDIQUE 6
Quand les enfants peuvent-ils rouler sur le trottoir ?

VOS ASSOCIATIONS PRO VELO 7–9
Nouvelles des régions et agendas

DOSSIER: N°66: POINT. 10–14
Souvenir souvenir
On fait le point
Entretien croisé
Coup d'œil dans le rétroviseur

LA PAROLE À L'OUVEMA 15
Bâle devant, les Romands en queue de peloton. Les nouveaux chiffres sur le vélo

JE PÉDALE À… 16–17
Winterthour

SOCIO-VÉLO 18
Face à la répression, la Critical Mass vit toujours !

LE BEST OF DES NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS 19

IMPRESSUM

Journal **PRO VELO info**
Place de Cornavin 1
1201 Genève

www.pro-velo-info.ch
www.pro-velo.ch

CCP 17-63018-3

Délai rédactionnel
1er décembre 2023

Tirage certifié REMP/PS:
6418 exemplaires

PRO VELO info
paraît quatre fois par an.

Il est envoyé à tous•tes les membres des associations figurant ci-contre.

L'abonnement est inclus dans la cotisation de membre.

Comité de rédaction
Julia Delattre
Marc Gilgen
Michael Sutter
Johanna Lott Fischer
Philippe Wiedmer (Président)

Ont collaboré à la rédaction de ce numéro
Anne Bernasconi
Youri Bernet
Claudia Bucher
Elisabeth Decrey Warner
Julia Delattre
Marc Gilgen
Raffaela Hanauer
Cynthia Khattar
Delphine Klopfenstein Broggini
Johanna Lott Fischer
Christoph Merkli
Patrick Rérat
Sylvette Riom
Christine Rochat

Relecture
Danièle Gaudard
Frédéric Gendre

Secrétaire de rédaction
Elisabeth Decrey Warner

Couverture et **p.12**
Morgane Cachin

Mise en page
Séverine Chanson

Impression et diffusion
Juillerat & Chervet, Saint-Imier
Imprimé sur du papier recyclé

Publicité
elisabeth.decrey@pro-velo.ch

PRO VELO Suisse romande et Tessin

PRO VELO **Région Bienne**
www.pro-velo-biel.ch

PRO VELO **Chablais**
www.pro-velo-chablais.ch

PRO VELO **Fribourg**
www.pro-velo-fr.ch

PRO VELO **Genève**
www.pro-velo-geneve.ch

PRO VELO **Jura**
www.provelojura.ch

PRO VELO **LaCôte**
www.pro-velo-lacote.ch

PRO VELO **Morges**
www.pro-velo-morges.ch

PRO VELO **Neuchâtel**
www.proveloneuchatel.ch

PRO VELO **Nord Vaudois**
www.pro-velo-nord-vaudois.ch

PRO VELO **Région Lausanne**
www.pro-velo-lausanne.ch

PRO VELO **Riviera**
www.pro-velo-riviera.ch

PRO VELO **Ticino**
www.proveloticino.ch

PRO VELO **Valais**
www.pro-velo-valais.ch

NOUVEAU MAGAZINE NATIONAL PRO VELO DÈS 2024

CORINNE PÄPER

Notre nouvelle collaboratrice, Cynthia Khattar

Nous faisons un pas de plus vers l'avenir.

Lors de leur dernière assemblée, les délégué·es de PRO VELO Suisse ont décidé à l'unanimité de s'orienter vers une communication intégrée de l'association.

Notre communication avec les membres doit devenir davantage numérique et inclure toutes les régions linguistiques de Suisse, y compris le Tessin – tout en restant bien entendu informative, engagée et attractive. Jusqu'à présent, nous avions deux magazines distincts pour les membres, avec des équipes de rédaction séparées en Suisse romande et en Suisse alémanique. Cela entraînait souvent des redondances et un surcroît de travail. Il est désormais temps de travailler de manière plus efficace, écologique et dans un seul élan qui fédère nos membres et nos différentes régions.

C'est pourquoi, à partir de l'année prochaine, nous vous informerons tous les trimestres avec un nouveau magazine national PRO VELO en papier et via nos canaux numériques. Des suppléments régionaux seront toujours inclus, y compris une nouvelle publication pour le Tessin.

Nous profitons de l'occasion pour remercier chaleureusement les fondatrices de PRO VELO info. Elles resteront heureusement à nos côtés pour rédiger et proposer des idées d'articles pour notre futur média.

Deux nouvelles corédactrices ont rejoint PRO VELO en septembre dernier et sont en train de concevoir avec leur équipe le nouveau magazine de l'association.

Elles se consacrent entièrement à la communication externe intégrée chez PRO VELO et apportent une nouvelle force de communication à l'organisation.

Cynthia Khattar reprend la rédaction romande à 60%.
Titulaire d'une licence en lettres et d'un diplôme en journalisme, Cynthia s'est spécialisée dans les rédactions print et numériques. Grâce à son précédent poste de rédactrice responsable de la partie romande d'un magazine national, elle apporte en outre une grande expertise à l'ensemble du processus éditorial ainsi que dans la collaboration avec différents groupes cibles. Cynthia a également de l'expérience en vidéo, en radio et se forme à l'animation d'ateliers philo. Elle a écrit pour diverses publications, notamment les magazines de l'Université de Lausanne, la *Tribune de Genève*, la *Couleur des jours* et l'*Hebdo*, et a travaillé en tant que freelance. Genevoise, elle réside dans la campagne nord-vaudoise.

Corinne Päper reprend la rédaction alémanique à 80%.
Corinne a été rédactrice en chef du magazine spécialisé en ressources humaines *HR Today* pendant cinq ans et rédactrice pendant cinq autres années. En parallèle, elle a publié le livre *111 lieux à ne pas manquer à Winterthour* et a écrit de nombreux articles pour des magazines spécialisés et des portails en ligne. Par exemple pour la plateforme *NZZ KMU_today*, le portail en ligne *Soil to Soul*, le magazine *Globetrotter*, l'annuaire de Winterthour et le magazine de permaculture publié dans l'espace *DACH*. Corinne a de l'expérience dans le domaine associatif et des compétences variées en communication. Elle s'est formée en business administration, communication, journalisme et photographie. Elle est domiciliée à Winterthour.

Les deux nouvelles rédactrices se réjouissent de vous présenter ce futur magazine pensé comme un nouveau support de communication à l'échelle nationale mais aussi comme une manière de cimenter la communauté PRO VELO suisse.

Ce pas vers l'avenir nous permettra de faire un usage plus raisonnable du papier, mais aussi des dons. De l'argent que nous pourrons investir à l'avenir dans davantage de travail et d'impact en matière de politique vélo – toujours dans le but d'améliorer les infrastructures et d'augmenter le nombre de cyclistes dans notre pays.

Merci de votre confiance et de votre fidélité – dans le futur également ! Car c'est grâce à vous, en tant que membre, que notre travail important est possible.

— Claudia Bucher et Cynthia Khattar —

CYNTHIA KHATTAR

Notre nouvelle collaboratrice, Corinne Päper

LE VÉLO **OUTIL D'INTÉGRATION**

L'année dernière, plus de 2400 réfugié·es mineur·es non accompagné·es sont arrivé·es en Suisse. Parmi ces jeunes, cinq Afghans qui ont depuis appris à connaître le pays en le parcourant à pied et à vélo avec leur enseignant.

Il y a un peu plus d'un an, cinq jeunes sont arrivés en Suisse d'Afghanistan. Agés de 17 ans, Naqibullah, Popal, Ezharullah, Hayatullah et Najibullah ont traversé principalement à pied les quelque 6000 km de distance les séparant de notre pays.

A leur arrivée, ils ne savaient ni lire ni écrire.

Quelques mois plus tard, établis à Aesch (Bâle), ils ont mené ensemble un projet peu commun pour de jeunes réfugiés: parcourir la Suisse à vélo et en marchant.

A l'origine de l'idée, leur enseignant de la classe d'intégration de langues étrangères, Gerhard Weber. Avec lui, les élèves ont parcouru 320 km d'Aesch à Bellinzone, en traversant le Jura et les Alpes, et gravi jusqu'à 9000 mètres de dénivelé. Une véritable prouesse et des souvenirs marquants pour ces cinq adolescents.

Découvrir la Suisse en planifiant les itinéraires

Chacune des 11 étapes a été préparée en collaboration avec les élèves. Une manière pour eux d'assimiler les distances, dénivelés, temps de trajets, tout en apprenant à connaître les différents cantons, cols ou rivières.

GERHARD WEBER

Un autre col est franchi

Départ en septembre 2022

Pour échapper aux fermetures hivernales, les élèves commencent par sillonner à pied les chemins de Guttannen à All'Acqua au Tessin en passant par les cols du Grimsel et du Nufenen. Ils avalent ensuite les étapes à vélo, en plusieurs jours, de janvier à mai 2023, en prenant le train pour se rendre au point de départ et revenir chez eux le soir.

Projet d'équipe

Pour arriver en Suisse, les jeunes Afghans avaient été livrés à eux-mêmes. A l'opposé, une excursion à vélo en groupe est un projet d'équipe. Ils s'attendent les uns les autres et roulent ensemble si possible à la même vitesse. Ils font ainsi la précieuse expérience de la confiance mutuelle, pas toujours évidente pour les réfugiés selon leur vécu.

Le voyage est aussi l'occasion de se familiariser avec la culture helvétique et d'apprendre à parler allemand. Les jeunes discutent avec d'autres cyclistes et randonneur·euses, qui, comme eux, parcourent le pays.

Le vélo pour s'émanciper

A bicyclette, les jeunes réfugiés se sentent à la fois libres et en sécurité. Ils peuvent désormais se déplacer de manière plus autonome. «J'ai appris qu'en Suisse, contrairement à l'Afghanistan, les vélos ont un rôle et une place dans la circulation», raconte Ezharullah.

Quant à Hayatullah, il sait désormais qu'il peut suivre les lignes jaunes peintes sur la route ou les panneaux rouges des pistes cyclables.

Les jeunes constatent tous que rouler à vélo en ville et en périphérie est plus simple que se trouver dans une voiture, un tramway ou un bus. Ils ont remarqué que l'exercice physique est bénéfique.

Le vélo aide à réduire les tensions, en particulier sur le plan émotionnel. Les élèves qui se rendent à l'école à vélo sont aussi plus attentifs en classe, plus sensibles et plus agiles dans leur réflexion et leurs apprentissages.

Le long chemin de l'intégration

Les jeunes Afghans sont répartis dans différents programmes de transition. Certains sont proches d'un pré-apprentissage, d'autres suivent des formules mixtes alliant pratique professionnelle et enseignement scolaire. «C'est très important pour assimiler leur deuxième culture», explique Gerhard Weber.

L'enseignant est très fier de ses élèves et continuera à suivre leur parcours, même quand ils ne seront plus dans sa classe. Il prendra à nouveau en charge un groupe d'apprenants récemment arrivés, mineurs et non alphabétisés, et les emmènera à vélo vers l'intégration.

— Anne Bernasconi —

DES PISTES CYCLABLES

PLUTÔT QUE DES AUTOROUTES

ACTIF-TRAFIC

Fin septembre, le Parlement a décidé de dépenser plusieurs milliards de francs pour l'aménagement de nouvelles autoroutes. PRO VELO fait partie d'une alliance largement soutenue qui a lancé un référendum contre cette décision.

Le projet d'extension des autoroutes à coups de milliards est en contradiction avec les nouveaux objectifs climatiques dans le domaine des transports, récemment inscrits dans la loi. Le vélo, moyen de transport respectueux du climat, sain et peu encombrant, joue un rôle important, tant pour une meilleure qualité de vie dans les villes que pour la réalisation des objectifs climatiques.

Le climat en lui-même est une motivation suffisante pour que la Confédération alloue davantage de ressources pour le vélo au lieu de promouvoir le trafic automobile en augmentant les capacités. Une autre raison pour une répartition plus durable des finances dans les transports est la nouvelle loi sur les pistes cyclables, en vigueur depuis 2023. Cette loi oblige les cantons à planifier et à construire des réseaux de pistes cyclables de qualité et sûrs. La loi sur les voies cyclables ne prévoit cependant pas de fonds supplémentaires pour les infrastructures cyclables.

Au lieu de dépenser de l'argent pour le trafic motorisé, le Conseil fédéral et le Parlement devraient donc plutôt investir dans des aménagements de mobilité durable – en particulier de meilleures infrastructures pour les vélos.

— Raffaela Hanauer —
Responsable de projet politique du vélo / loi sur les voies cyclables

Pour signer le référendum

RUBRIQUE JURIDIQUE

QUAND LES ENFANTS PEUVENT-ILS ROULER SUR LE TROTTOIR ?

Les enfants jusqu'à 12 ans sont autorisés à rouler à vélo sur le trottoir en l'absence de bande ou de piste cyclable. Cela leur donne plus de sécurité et la possibilité de faire des trajets à vélo même s'il n'y a pas d'infrastructures cyclables sur certains tronçons.

Rouler à vélo sur le trottoir exige toutefois une grande attention. D'une part, les piétons ne doivent pas être inutilement gênés, voire mis en danger. D'autre part, il faut faire attention aux entrées de bâtiments et de terrains ainsi qu'à toutes les routes transversales.

Comme les cyclistes se déplacent généralement plus vite que celles et ceux qui marchent, il est possible que les automobilistes ne les voient que tardivement.

Les enfants à vélo n'ont pas la priorité sur les routes transversales, même sur les passages piétons. Ici, il est conseillé de descendre du vélo et de traverser la route à pied. Les adultes accompagnant leurs enfants n'ont pas le droit de rouler eux-mêmes sur le trottoir.

C'est précisément aux carrefours qu'il est important de bien se concerter avec l'enfant afin d'éviter toute situation dangereuse.

— Christoph Merkli —

BEN KERCKX, PIXABAY

Si l'adulte est aussi sur le trottoir, il doit marcher aux côtés de l'enfant, sinon il peut être à bicyclette, mais sur la route, juste à côté de lui.

— BIENNE —

ON PROGRESSE

MATTHIAS RUTISHAUSER

Rue du Collège

La rue du Collège peut désormais être empruntée dans les deux sens par les cyclistes. Les piétons ont toujours la priorité, et les vélomoteurs et les vélos électriques rapides restent interdits.

Il s'agit d'une mesure du plan sectoriel pour le vélo de la Ville de Bienne. Il a fallu du temps, mais il est désormais contraignant, et PRO VELO félicite les autorités pour cette première étape.
De sérieux efforts seront cependant encore nécessaires. La prédominance du trafic individuel motorisé, les ruptures physiques entre les quartiers, les carrefours et les giratoires dangereux et le manque de pistes cyclables réduisent l'attrait du vélo sur les tronçons restants.
Ces lacunes devraient être éliminées au cours des 10 (ou 20) prochaines années. La question centrale est la suivante: comment libérer l'espace urbain limité par la dictature du stationnement afin que les centres-villes soient à la disposition de la majorité des gens et non d'une minorité (bruyante) de machines de tôle ?

Matthias Rutishauser

— CHABLAIS —

PREMIÈRES RUES CYCLABLES À AIGLE

PRO VELO Chablais se réjouit de l'arrivée de rues cyclables à Aigle. Ces axes permettent de relier plusieurs quartiers à la gare et aux sites scolaires.

JULIE GUSTIN

Marquage au sol d'une rue cyclable aiglonne

Dans cette nouvelle configuration, la rue est limitée à 30 km/h et est prioritaire par rapport aux axes qui la croisent. Ainsi, la progression des cyclistes est facilitée sur les itinéraires choisis. En termes de signalétique, la rue cyclable est indiquée par un marquage spécial au sol.

Nous espérons que ces infrastructures inciteront les Aiglons à utiliser davantage la petite reine pour leurs déplacements quotidiens. Notre association va continuer à collaborer avec la commune pour l'extension et l'amélioration du réseau cyclable.

Julie Gustin

— FRIBOURG —

SENSIBILISATION À LA DISTANCE DE DÉPASSEMENT

Dans la suite de la campagne Abstand ist Anstand / Ecart par Egard initiée par PV Thurgovie, PV Fribourg a lancé durant l'été une action de sensibilisation sur la distance de dépassement des vélos par les automobilistes de 1,5 m.

ROMANO RIEDO

Sensibilisation avec Adrien Chenaux — PRO VELO Fribourg/Freiburg

En partenariat avec l'Union cycliste fribourgeoise et l'ancien champion suisse Adrien Chenaux, notre visuel de sensibilisation a été énormément partagé sur les réseaux sociaux et a suscité passablement de discussions et de débats.

Nous souhaitons désormais lancer chaque année une mesure de sensibilisation sur une question de sécurité afin que la population se rende compte des dangers que constitue le fait de rouler à vélo sur nos routes.

Boris Ziegenhagen

— GENÈVE —

LA COORDINATION: UNE PAGE SE TOURNE !

Le vélo est une évidence, une solution simple, pratique et efficace, répondant à de nombreux problèmes de société. C'est ma conviction et la principale raison de mon engagement il y a bientôt... huit ans !

Je profite de cette toute dernière édition du PV info pour annoncer mon départ, saluer et remercier mes collègues, les moniteur·rices, les bénévoles, les membres de PV Genève que j'ai côtoyé·es pour soutenir cette cause et qui m'ont suivie sans discontinuer.

C'est avec émotion et confiance que je passe le guidon à Nataniel Mendoza, dont le profil engagé, vif et créatif permettra d'impulser une énergie renouvelée dans l'essor de la petite reine à Genève.

Il ne fait aucun doute que je continuerai à faire partie de cette communauté de passionné·es et c'est en roue libre que nos chemins se croiseront dorénavant... Vive le vélo !

Christine Jeanneret - ter Kuile

Toutes nos activités sur www.pro-velo-geneve.ch

DR

Passation sur le terrain, Christine et Nataniel (lors de l'Action Lumière de PV Genève)

— JURA —

ENCOURAGEMENT À LA PRATIQUE DU VÉLO

VALÉRIE GROSJEAN

Le kit vélo

Observer les étoiles, découvrir la nature, organiser une fête ou partir à vélo sont des activités que le Bibliobus propose dès à présent avec son offre de kits thématiques.

Enthousiasmé par cette démarche originale de promotion du vélo, PRO VELO Jura a participé au financement des deux kits vélo. Ils sont chacun composés de deux sacoches vélo de qualité, de cartes cyclistes de la région, du matériel nécessaire de réparation, de plusieurs livres et d'une liste de recommandations pratiques.

Claude-Alain Baume

— LA CÔTE —

ANIMATION SUR CARTE

Une grande table couverte d'un plan détaillé de la ville, des gommettes pour localiser et numéroter des points d'intérêt, des feuillets de couleurs et un stylo pour détailler les relevés, ainsi que des épingles pour éviter que le tout s'envole, voilà le matériel qui a permis d'engager des discussions constructives avec les promeneur·euses des quais de Rolle lors de la récente Semaine du climat.

RAPHAËL CHARLES

Les cartes suscitent de la curiosité et invitent à la discussion

Des points verts pour les aménagements réussis, rouges pour les dangers, jaunes pour les propositions d'amélioration et bleus pour les parkings sont venus colorer la carte qui sera remise aux autorités.

L'ensemble de ces spots enrichira également la plateforme bikeable.ch que notre AR souhaite utiliser plus intensivement.

Raphaël, Isabelle et Christophe

— LAUSANNE —

STATIONNEMENT VÉLO AMÉLIORÉ AU FLON

PRO VELO Région Lausanne continue de s'investir pour faciliter le stationnement des vélos en ville, notamment dans le quartier du Flon. Le Flon attire de nombreux résident·es et visiteur·euses en raison de son dynamisme particulier. Cependant trouver un emplacement sécurisé pour son vélo n'était pas chose facile.

PRO VELO a pris des mesures en étroite collaboration avec les autorités locales. Le résultat ?

MOBIMO MANAGEMENT SA

Plan du quartier du Flon

Le comité de PRO VELO, grâce à son action déterminée et à son efficace travail de lobbying, a obtenu l'ajout de plus de 140 places de stationnement vélo supplémentaires dans le quartier du Flon.

Désormais, opter pour le vélo comme moyen de transport et pouvoir l'attacher de façon sécurisée est devenu un peu plus pratique au Flon.

Aïcha Baioia

— NEUCHÂTEL —

NOUVELLE STRATÉGIE DE MOBILITÉ ET DE STATIONNEMENT

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel a donné son feu vert à une nouvelle stratégie de mobilité et de stationnement.

L'heure du tout à la voiture est désormais révolue au profit d'un report modal progressif, qui verra un partage plus équitable de l'espace public entre les différent·es usager·ères et modes de transport.

La Ville va mettre en place les conditions-cadres, sur une période de 15 ans, en combinant transports publics, mobilité douce, transports individuels motorisés et urbanisation dense, pour un territoire plus agréable, sécurisé, avec moins de nuisances sonores et d'émissions de gaz à effet de serre. PV Neuchâtel ne peut que saluer ces intentions et va veiller à ce que ces belles paroles soient traduites rapidement par des mesures efficaces pour la mobilité cycliste.

Johanna Lott Fischer

— NORD VAUDOIS —

UNE NOUVELLE PASSERELLE

A Yverdon-les-Bains, nous disposons, depuis le 21 juin, d'une nouvelle passerelle permettant aux cyclistes et aux piéton·nes de se rendre de la place Pestalozzi, au cœur de la vieille-ville, à la place Bel-Air, proche des deux grands distributeurs de biens de consommation.

La nouvelle passerelle est entièrement construite en bois avec un habillage en aluminium doré.

HERBERT CHAUTEMS

Remarquez le contraste entre la tour-porte de Gleyres construite en 1610 et la passerelle de 2023 !

Herbert Chautems

14 mars 2024: Réunion Coordination Romande / Yverdon-les-Bains.

— RIVIERA —

UN VÉLO CARGO TOUT BEAU TOUT NEUF

Souvent à courir après un vélo cargo, des membres de Rayon X, l'atelier PRO VELO de Vevey, se sont dit: «Et si on demandait des sous à la Loterie Romande ?» Go, départ ! Il fallait encore juste passer par la rédaction du dossier de subventions.

La réponse positive tombe à la mi-juin. Merci ! Un modèle est dans le collimateur, c'est un cargo de style Bullit de l'artisan Macadam Cargo à Genève.

MEDIS

Eytan, le nouveau cargo et l'atelier mobile

Il reste à l'équiper et l'électrifier. Manuel de FORREST.BIKE et Christophe de Couture&Bicyclette s'en chargent. Puis deux charrettes viennent compléter l'attelage. Le cargo aux couleurs de PRO VELO sera de toutes les manifestations: sorties de l'atelier mobile, bourses, animations, etc. Il permettra aussi d'aller chercher des vélos donnés pour la bourse permanente de Rayon X.

Manu et Bernard

Horaire des **ateliers de Montreux et Vevey**, voir le site // **15 décembre** > **P'tit Noël à la Maladaire**, avec feu sur la plage et sauna, **dès 18h**.

— TESSIN —

CONTESTATION SUR LA FERMETURE D'UNE ROUTE

La cohabitation entre piétons et cyclistes sur la petite route longeant le lac Verbano entre Tenero et Locarno devient de plus en plus difficile.

La commune de Minusio a décidé d'interdire le passage de tous les vélos sur environ 500 mètres avant Locarno, en test pendant les week-ends et jours fériés de juin à août entre 10 et 18 heures. Les cyclistes étaient dévié·es sur des routes de quartier, moins sûres et aux dénivelés non négligeables…

CLAUDIO SABBADINI

La mesure a déplu à PRO VELO Ticino (PVT) qui l'a vivement contestée par un communiqué de presse et des interviews aux chaînes de télévision. PVT a aussi adressé une lettre au maire de Minusio en lui proposant de discuter de solutions alternatives.

En fonction des résultats du test, la municipalité de Minusio soit confirmera l'interdiction des vélos sur ce secteur ou alors adoptera d'autres solutions pour résoudre le problème.

PVT promet d'intervenir à nouveau si l'interdiction devait être renouvelée.

Claudio Sabbadini

— VALAIS —

LA CAPILLARITÉ RÉGIONALE – UN ATOUT PRÉCIEUX

PRO VELO Valais/Wallis couvre un très grand territoire. Après la naissance de PRO VELO Chablais, de nouveaux groupes régionaux ont vu le jour cet automne à Martigny et à Sierre.

Le but est simple: être plus actif au niveau local et augmenter notre impact dans les différentes agglomérations.

Les groupes locaux sont représentés dans le comité de PRO VELO Valais/Wallis et disposent de tous les atouts pour un engagement bénévole efficace: peu d'administration, pas de trésorerie, que du concret !

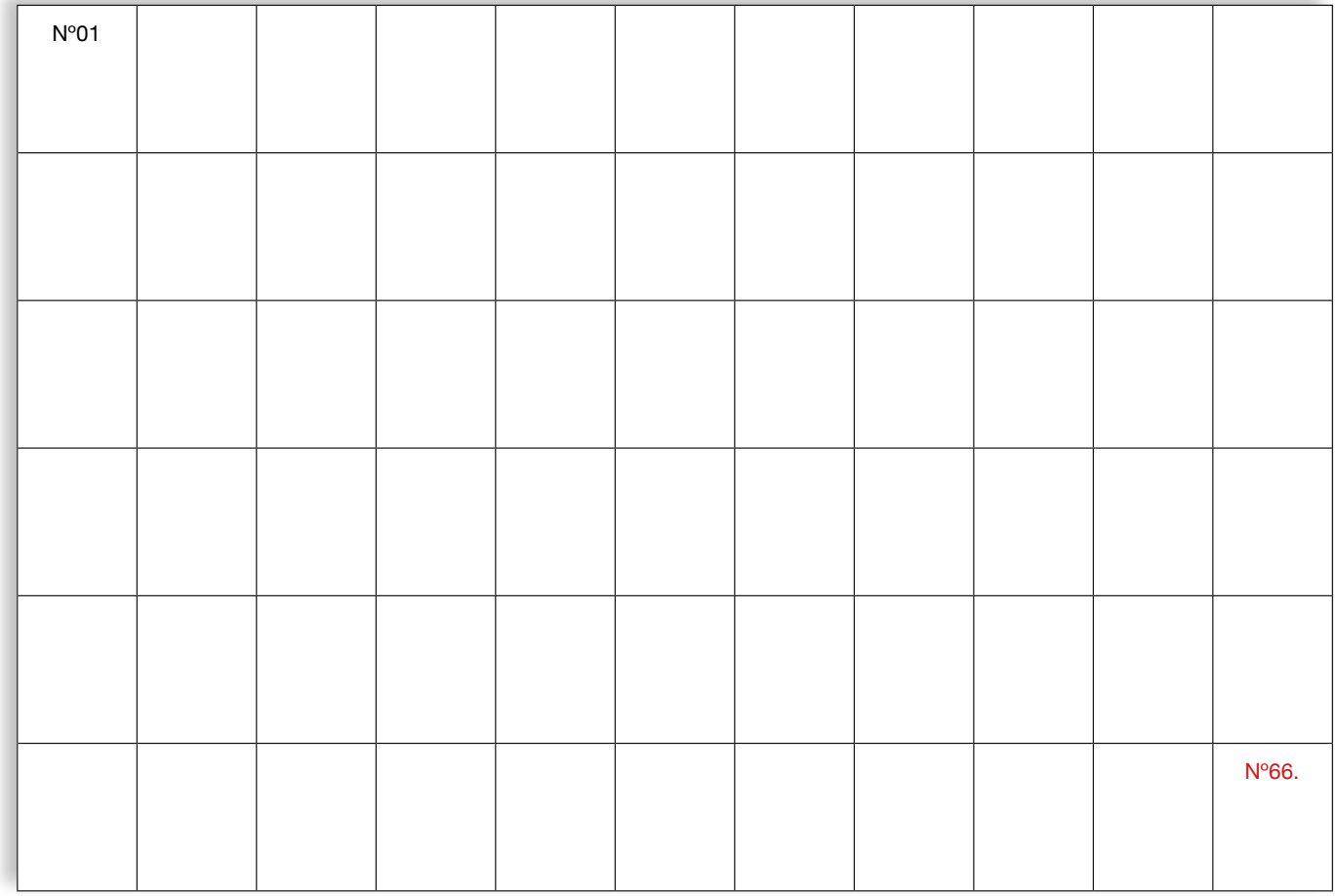
Le groupe régional de Sierre a ainsi organisé une bourse aux vélos fin septembre, un premier événement d'une liste d'activités qui s'annoncent très enrichissantes.

Philippe Jansen

66 NUMÉROS POUR LA CAUSE

PRO VELO info
OUI
40 ANS
PRO VELO GENÈVE
PLACE AU VÉLO!
LES SÉNIORS À VÉLO
LES ARTISANS À VÉLO
LE VÉLO DANS L'ART
LES CYCLISTES ET LES AUTRES
VÉLOSOPHIE
UN NOUVEAU VÉLO? ACHETEZ MALIN!
LOI SUR LES VOIES CYCLABLES
LES LIVRAISONS À VÉLO
EN ROUE LIBRE
LA JOURNÉE DES VÉLOS CARGO
SI LA PLACE LE PERMET
VÉLO NÉTRO BOULOT
DURA LEX SED LEX
N°66: POINT

ON FAIT LE **POINT**



MORGANE CACHIN

66 éditions, presque 100 000 pages imprimées, 5 rédactrices en chef et 3 président·es qui se sont succédé pour vous fournir, 4 fois par année, pendant 16,5 ans, votre journal préféré.

C'est, exprimé en chiffres secs, le bilan de notre aventure PRO VELO info. De la première édition de huit pages en 2007, jusqu'à celle – la dernière – que vous tenez entre vos mains, quel chemin parcouru !

Distribué au début seulement aux membres, au nombre d'environ 4000, dans huit associations régionales de PRO VELO en Suisse romande, PRO VELO info est actuellement lu par 6500 personnes partout en Romandie et au Tessin.

Cette croissance réjouissante nous a permis d'étoffer au fur et à mesure le nombre de pages de notre magazine, et de vous proposer une plus grande diversité d'articles qui devraient vous concerner vous, les cyclistes de tous les jours: questions techniques autour du vélo ou des infrastructures cyclables, portraits de cyclistes peu conventionnel·les, nouvelles du monde du vélo… Avons-nous atteint notre but ?

Une ancienne rédactrice et un fidèle lecteur ont dialogué autour de cette question (page 13).

66 éditions, ce sont autant de pages de couverture

Couvertures créées par des artistes auxquel·les nous avions demandé de se laisser inspirer par la thématique du numéro concerné. Ces images de chaque nouveau numéro que vous retrouvez en pages 10 et 11, devraient donner envie, dès le premier coup d'œil, de continuer la lecture.

J'ai été très émue de redécouvrir l'incroyable créativité et diversité qui émanent de ces graphismes sur la thématique du vélo.

Et surtout je me rappelle aussi les âpres discussions en interne jusqu'à l'aboutissement de l'œuvre finie ! Voilà, la (dernière) page se tourne pour notre journal.

Un grand merci pour vos lectures attentives – et vos (rares) retours sur des sujets, souvent de nature juridique !

Bonne suite avec une nouvelle équipe et un nouveau concept, cette fois national. Même si la pratique du vélo est en premier lieu une pratique locale, devant sa propre porte, elle se fait aussi outre-Sarine !

Vous en découvrirez plus dans le premier numéro qui sera dans votre boîte aux lettres au début du printemps.

— Johanna Lott-Fischer —

// Rédactrices //
moyenne 13 numéros

Delphine Klopfenstein Broggini, **Sylvette** Riom, **Isabelle** Carrel, **Muriel** Morand Pilot, **Elisabeth** Decrey Warner

PRO VELO Suisse
moyenne 13 numéros

Mathilde Geiges, **Manon** Giger, **Marie-Laure** Gebhard, **Juerg** Haener, **Michael** Sutter

// Président·es //
moyenne 20 numéros

Florence Germond, **Raphaël** Charles, **Philippe** Wiedmer

ENTRETIEN CROISÉ

SYLVETTE RIOM

Il y a quelques semaines, je trouve une note sur la table de la cuisine: «Rappelle Johanna, pour le dernier numéro de PRO VELO info !»

Le moment de la disparition de ce chouette et dynamique journal associatif est donc arrivé. «Il continue, me rassure Johanna, membre au long cours du comité de rédaction, mais sous une autre forme qui réunira toutes les associations suisses.» Pour clore l'aventure, elle me propose une rencontre avec Bertrand Mittempergher, membre de la première heure de PRO VELO Jura et lecteur assidu de PRO VELO info dont j'ai coordonné les numéros 18 à 33.

Nous voilà donc en terrasse à Yverdon, à évoquer ce qui fait de nous des cyclistes, des membres de PRO VELO et, *last but not least*, un lecteur et une lectrice de ce journal.

A la question «Quelle est l'info ou le sujet lu dans ces pages qui vous est resté en tête ?», Bertrand évoque *Je pédale à Détroit* (signé par Alexandre Friederich dans le N°60), une ville alors en faillite et plutôt dangereuse malgré le peu de circulation… De quoi lui confirmer que la pratique du vélo dans les grandes agglomérations n'est pas, pour lui, une grande source d'épanouissement.

Son motif principal pour utiliser son vélo au quotidien, entre la campagne et la Ville de Delémont ? La possibilité de ne pas s'arrêter. Voilà une réalité bien différente de mon rodéo à travers Genève, où sans freins efficaces «on n'est pas rendu». Ce qui dope ma pratique cycliste ? Les tours du dimanche et la route des vacances. Et là, Bertrand se trouve être aussi un grand pratiquant.

Cet été, c'était le Sud de l'Angleterre en famille, à six avec ses trois enfants de 17, 21 et 23 ans et l'ami d'une de ses filles, puis le retour à deux, avec sa compagne, de Dieppe à Delémont sur un tracé GPS plutôt réussi à travers la France agricole.

Il me raconte l'embarquement de six vélos bien chargés (la famille conjugue vélo et camping) dans un train déjà plein, Londres en objectif pour motiver les jeunes et les Français qui s'adressaient à sa femme et lui en anglais car qui d'autre que des habitants de Grande-Bretagne auraient l'idée saugrenue de voyager à vélo ? Il me conseille la voie verte Plymouth – Barnstaple sur une ancienne ligne de chemin de fer ou encore l'itinéraire en pente douce du Val Müstair à Vérone.

J'évoque ma première expérience de vacances à vélo autour du lac de Constance avec bagages livrés parce que cela me rassurait (à ma décharge, j'étais enceinte de 5 mois) qui m'en a donné le goût et l'envie de m'acheter des sacoches.

Alors que Bertrand reconnaît être atypique en arrivant au boulot à vélo («comment ? tu viens à vélo alors que tu as le permis et une voiture ?»), je lui dis devoir combattre mon regret de la prolifération des petites reines au bout du lac où la plupart d'entre elles se meuvent à l'électricité; la légèreté du vélo alors souvent remplacée par une conduite approximative et peu respectueuse.

A quoi il me répond qu'on ne devient pas plus intelligent du moment qu'on enfourche un vélo. Vrai sans aucun doute mais j'aimerais tellement y croire !

Secrétaire de rédaction, j'ai rêvé d'être embarquée par un coursier ou de voir le nombre de pages du journal doubler. Bertrand, pour sa part, aurait voulu découvrir les itinéraires préférés de certain·es lecteurs et lectrices, que la mise à jour des conditions de transport des vélos dans les trains en Suisse et dans les pays limitrophes soit régulièrement publiée et que, de temps en temps, on s'offre un débat contradictoire avec des personnalités peu enclines à laisser la place aux cyclistes sur les voies publiques.

Avec une présence forte des associations régionales, voilà la feuille de route que tous deux, nous espérons trouver dans les pages de la prochaine mouture pour que nous soyons toujours plus à pédaler.

— Sylvette Riom —
avec la complicité de Bertrand Mittempergher

BERTRAND MITTEMPERGHER

COUP D'ŒIL **DANS LE RÉTROVISEUR**

Notre PRO VELO info N°1 date d'il y a 16 ans.

Ce N°66 est une bonne opportunité de comparer les progrès obtenus sur l'évolution des infrastructures et des comportements depuis ses débuts.

Le moteur de recherche du site PRO VELO info tourne, et hop me voilà dans le N°1. Titre: **Le vélo prend le train**.

Il y est question de l'importance de la complémentarité entre ces deux modes de transport, du manque de places dans les wagons, des faibles efforts des CFF pour accueillir les bicyclettes. Cela me dit quelque chose. J'avance de quinze ans et demi sur mon écran (N° 64), et j'y lis à peu près les mêmes demandes, sous le titre: **Le train va dans la bonne direction, mais trop lentement**.

Du mieux, certes, mais pas tout à fait encore ça… Sans me décourager, je scrute les numéros suivants. En 2008, on y parle de parking pour vélos, on y fait un plaidoyer pour les vélostations et on s'y plaint du manque de places de parking pour cycles.

A nouveau cela résonne en moi…

Je vérifie, et en effet, il y a quelques mois notre journal évoquait l'insuffisance de vélostations, la complexité de l'application pour y avoir accès, mais relevait cependant les progrès faits par certaines stations offrant gratuitement les 24 premières heures.

Ouf, un progrès !

Un petit malaise quand même en voyant les capacités: vélostation, gare Cornavin Genève (très souvent saturée): 480 places pour 500 000 habitant·es.
Gare d'Amsterdam: 7000 places pour 821 000 habitant·es.

Quelques numéros plus loin, PVi fait le constat que si les enfants rêvent d'enlever les petites roues stabilisant leur premier vélo pour rouler «comme les grands», l'enthousiasme disparaît bien vite à l'adolescence.

Et ce constat n'a pas changé 59 numéros plus tard…

L'ado préfère prendre le bus, même pour de petites distances, arguant qu'il ou elle peut ainsi parler à ses copain·ines et garder le nez dans son portable.

Comment inciter cette jeunesse à se mouvoir à deux roues plutôt que perdue dans sa 5G ?

On n'a pas trouvé, depuis ce constat fait dans notre bulletin en 2008. Quelques progrès se dessinent heureusement depuis peu, grâce entre autres aux action Défi Vélo et *Bike2school* de PRO VELO.

Je saute ensuite au N° 7, chiffre fétiche pour certain·es. On y évoque nos villes qui manquent d'aménagements suffisamment denses, sûrs, attirants et surtout continus et cohérents.

Un petit déclic dans mon cerveau: c'est à peu de choses près ce qui est écrit dans le N° 65 d'il y a trois mois: **«Nous devons travailler pour mettre en œuvre un réseau cohérent de voies cyclables… et ne pas laisser éclore des infrastructures aberrantes en termes d'accessibilité, de risques ou de continuité.»** Visiblement les revendications d'il y a 14 ans n'ont pas beaucoup changé…

Ce coup d'œil dans le rétro nous montre qu'il faut – et faudra encore – sans cesse remettre l'ouvrage sur le métier.

Des progrès ? Il faut le reconnaître, il y en a eu. Mais que c'est lent !

L'initiative vélo a été déposée au début 2015, la loi est entrée en vigueur en 2023 et elle devra être totalement mise en œuvre d'ici fin 2043.

Total: 28 ans !

Même en tricycle pour senior, je pense qu'à cette date je ne serai plus sur les routes pour en savourer les effets. Heureusement de nouveaux tronçons de pistes cyclables, plus larges, le tourner à droite autorisé à certains feux rouges, le contresens cyclable permettant de gagner du temps et des kilomètres, nous encouragent à poursuivre nos efforts vers des villes et campagnes plus cyclables.

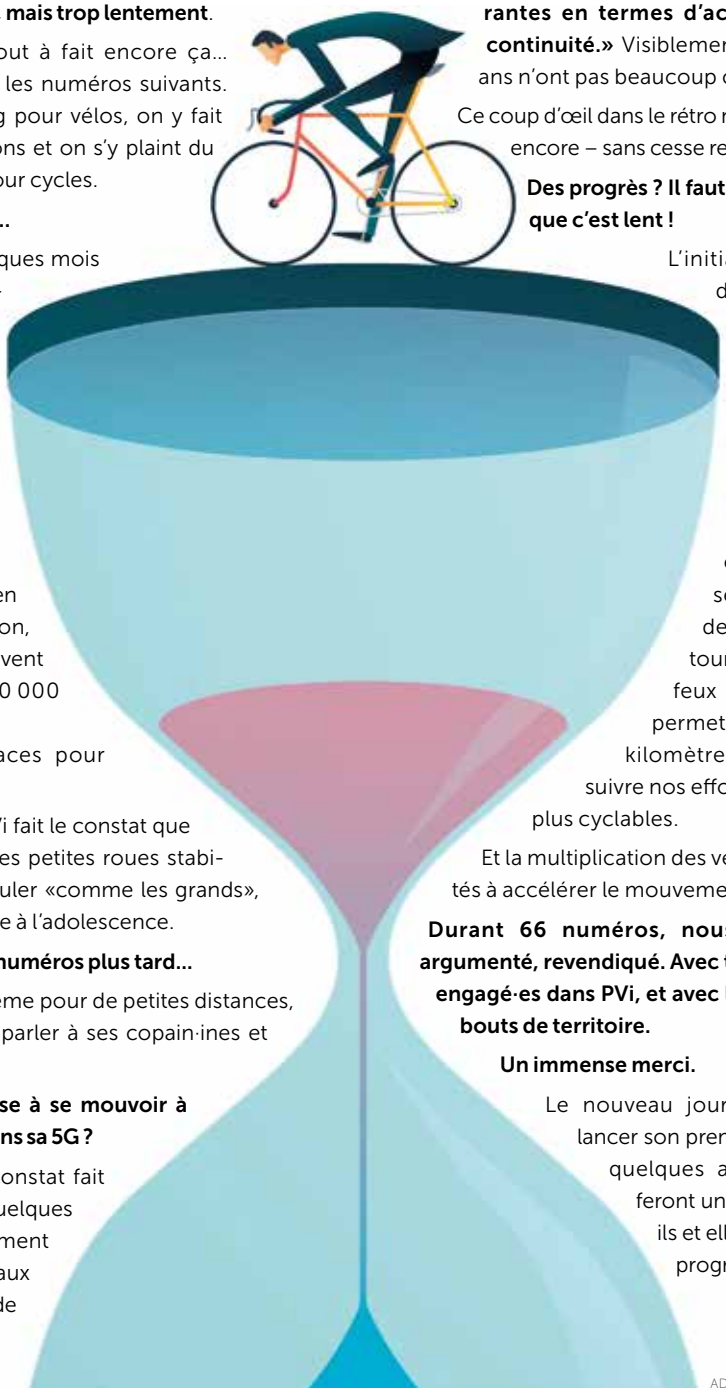
Et la multiplication des vélos électriques force les autorités à accélérer le mouvement.

Durant 66 numéros, nous avons expliqué, proposé, argumenté, revendiqué. Avec toutes celles et ceux qui se sont engagé·es dans PVi, et avec les AR, nous avons conquis des bouts de territoire.

Un immense merci.

Le nouveau journal de PRO VELO Suisse va lancer son premier numéro. Espérons que dans quelques années, lorsque ses auteur·es feront une rétrospective des sujets traités, ils et elles auront le bonheur d'y voir des progrès significatifs.

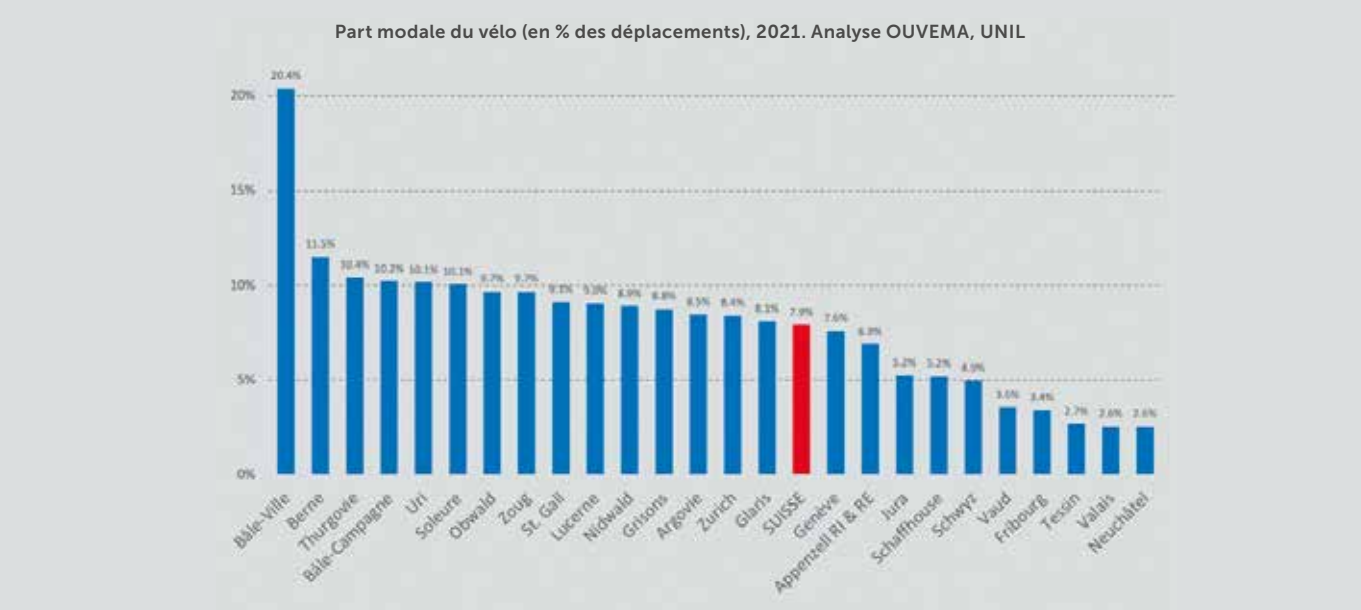
— Elisabeth Decrey Warner —



ADOBESTOCK

On mettra le temps qu'il faudra, mais on y arrivera !

BÂLE DEVANT, LES ROMANDS EN QUEUE DE PELOTON



SOURCE: MICRORECENSEMENT MOBILITÉ ET TRANSPORT (OFS&ARE)

LES NOUVEAUX CHIFFRES SUR LE VÉLO

Tous les cinq ans, la Confédération mène l'enquête sur la mobilité. Près de 55 000 personnes ont été interrogées en 2021. Les entretiens, répartis sur une année, portaient notamment sur les déplacements faits le jour d'avant.

Que révèlent les chiffres ? Une pratique du vélo en progression surtout dans les villes et un écart important entre régions linguistiques

En 2021, 7,9% des déplacements ont été réalisés à vélo en Suisse[2]. C'est un peu mieux que lors de la précédente enquête en 2015 (6,9%) mais loin derrière les Pays-Bas qui s'approchent des 30%. L'année 2021 était encore marquée par de nombreuses restrictions liées au COVID. Celles-ci concernaient toute la Suisse si bien que l'enquête donne des ordres de grandeur fiables sur les différences à l'intérieur du pays.

Le retour du vélo est porté par les grandes villes

Bâle occupe la première place et ses habitant·es se déplacent désormais davantage à vélo (21%) qu'en voiture (18%). La Ville de Berne voit les effets de son offensive vélo lancée en 2014. La part du vélo y a augmenté de 11% en 2010 à 19% en 2021. Winterthour continue sa progression mesurée et constante (16%), alors que Zurich fait du surplace en raison d'une politique cyclable bien trop timide (11%). Genève est la première ville romande (8,4%) et Lausanne progresse de 0,8% en 2010 à 4,4% en 2021.

D'importantes différences s'observent entre la Suisse alémaniques (9,6%) et la Suisse romande (4,2%)

Parmi les cantons, Bâle-Ville, petit canton urbain ayant réduit la place de la voiture depuis longtemps, occupe la première place (20,4%). Berne prend la deuxième position, suivi par un peloton d'une dizaine de cantons proches des 10%.

Tous les latins se situent en-dessous de la valeur nationale, Neuchâtel et Valais fermant la marche. Comment expliquer ces écarts ?

Le climat ? Ce dernier semble plus favorable au Tessin et il ne différencie pas les autres cantons de manière marquée. Le relief ? Genève présente la topographie la plus favorable après celle de Bâle tant à l'échelle des cantons que des grandes villes et se retrouve loin dans le classement. Qui plus est, les Grisons et la plupart des cantons alpins sont situés en dessus de la moyenne. Quant aux Valaisan·nes, les trois quarts habitent dans la vallée du Rhône. La culture ? Oui, mais de manière indirecte comme le montre notamment le classement des moins bons élèves alémaniques, Appenzell, Schaffhouse et Schwyz qui évitent un embarrassant entre-soi latin.

Plus qu'une question de langue ou de culture, il s'agit d'une question de volonté politique. Les cantons germanophones ont réduit la place de la voiture de manière plus précoce

Zones 30, zones de rencontre, infrastructures cyclables y sont plus nombreuses et ont permis à la pratique du vélo de se développer. On retrouve par ailleurs un classement très similaire en termes de sécurité. Nos recherches montrent que les cyclistes romand·es se sentent nettement moins en sécurité et moins respecté·es par les autres usager·ères de la route que leurs homologues alémaniques[3]. Les cyclistes suisses ne sont ainsi pas égaux·ales en termes de conditions de circulation.

Les Romands, en queue de peloton ? Oui, mais ce n'est pas une fatalité. Disons qu'ils en gardent sous la pédale !

Et ceux qui ont élaboré des stratégies ambitieuses progresseront rapidement.

— Patrick Rérat —

[1] *Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives.*
[2] *La «part modale» permet de mesurer l'importance d'un mode de transport. On peut la calculer selon la distance, la durée, le nombre d'étapes (soit des tronçons de minimum 25 mètres effectués avec un mode) ou de déplacements. Ce dernier a l'avantage de pouvoir être comparé avec d'autres pays.*
[3] *P. Rérat, G. Giacomel, A. Martin, 2019, Au travail à vélo… La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse, Ed. Alphil (en libre accès sur alphil.ch).*

WINTERTHOUR

CHRISTINE ROCHAT

Vélos parqués sur le pied et alignés, sans arceaux

Pour qui vient de notre côté de la Sarine, pédaler à Winti est un bain de jouvence, un retour à l'éden du cycliste. Et, en ce qui me concerne, une cure de désintoxication de l'irritabilité accumulée dans la défense sans répit de mon espace vital mobile.

Arrivée au contact de la ville un peu par hasard et en piétonne, j'ai rapidement observé avec envie le ballet des cyclistes, me sentant presque punie d'être à pied tant tout me semblait fluide dans leurs déplacements. Ni une ni deux, une fois une bécane dénichée chez un ancien marchand à la retraite à l'autre bout de la ville, je me suis lancée sur la route, un sourire béat aux lèvres d'avoir enfin rejoint la communauté douce-roulante.

Mon premier itinéraire a été à l'image de ceux que j'emprunte depuis: un parcours à l'écart des grands axes, sans trop de détours, balisé ce qu'il faut et jamais bien loin d'une voie ferrée à longer ou à traverser. La ville se trouve en effet au carrefour de plusieurs voies de chemin de fer qui se traversent aisément.

A la gare, le passage sous-voie principal a été doublé d'un tunnel attenant et ajouré exclusivement réservé aux cyclistes. Traverser la gare devient ainsi un jeu d'enfant, avec un sentiment de sécurité et de légitimité en prime. D'autres ponts et passerelles offrent un espace généreux aux vélos.

Mes repères trouvés, encore fallait-il que j'adapte un aspect, la vitesse. Face à mon allure stressée que j'avais importée sans le savoir, j'ai vu par contraste autour de moi un flegme qui menait tout aussi bien à bon port. J'y vois une corrélation avec le sentiment de sécurité: quand on se sent respecté dans son espace et qu'on peut avancer assez sereinement, pourquoi aller vite ?

Pour le reste et à l'échelle des quartiers, la découverte de la ville est faite de croisements cordiaux, de multiples zones 30 et de rencontre où chaque usager·ère trouve sa place, à son rythme. Toutes les générations pédalent, peu avec assistance électrique. Il est vrai que la géographie de Winterthour aide. La ville est plate; elle s'étend en forme allongée et abrite des quartiers homogènes où la circulation est aisée.

Du côté du centre-ville, les vastes zones piétonnes ne sont pas complètement hermétiques aux vélos et offrent des possibilités de stationnement à proximité immédiate des commerces, faisant de la cohabitation un non-problème.

A l'image de la vaste zone devant la gare où, sans l'aide d'aucun feu ni marquage au sol, les nombreux bus, piétons et cyclistes se croisent sans un coup de klaxon ou un coup de gueule, même aux heures de pointe. Il y a de quoi être déconcerté tant on ne s'imagine pas que cela puisse fonctionner ailleurs.

CHRISTINE ROCHAT

Dans les quartiers résidentiels, des croisements qui invitent à lever le pied

Le stationnement en zone piétonne peut aussi être déconcertant pour le ou la débutant·e. A côté de tous types d'arceaux et vélostations, il existe plusieurs zones simplement délimitées par un marquage au sol où chacun aligne scrupuleusement son vélo avec les autres. Evidemment, la condition est qu'il soit équipé d'un pied et que le propriétaire novice se libère de ses angoisses de vol et autres actes de vandalisme.

J'avoue que les premières fois, je me suis retournée plus d'une fois avant de revenir avec appréhension, comme si je devais laisser un chien sans laisse m'attendre. On comprend pourtant vite que tout est cela est normal; il est aussi courant de parquer devant son logement, sans autre barrière ou poteau.

J'ai la chance d'habiter du côté de Töss, un quartier résidentiel ouvrier du début du XXe siècle caractérisé par ses lotissements pittoresques et parsemé de maisons en briques. Le tout dans un dédale d'allées larges et de jardins arborisés qui se prête particulièrement aux flâneries cyclistes et aux traversées pendulaires.

C'est aussi par-là que passe une partie du parcours de l'examen vélo indiqué par signalisation permanente au même titre que les itinéraires urbains visibles dans toute la Suisse.

Dans ce même quartier, un immense vélo orne la chaussée à la manière d'un départ de course: la Töss Velo Route semble vous inviter au départ. Sortir du cadre urbain de Winti se fait en deux coups de pédales et permet d'entrer sans transition dans un autre univers. Moyennant parfois un peu de dénivelé cette fois, on est sous le charme des vastes forêts qui constituent près de 40% de la surface de la ville, tel un écrin parcouru de chemins forestiers agréables à rouler.

Parcourir les sentiers et les chemins forestiers aussi facilement est une aubaine après une journée de travail. Quasiment toutes et tous s'y déplacent à vélo: des clubs amateurs de VTT se retrouvent régulièrement pour des sorties, des footballeur·euses juniors se rendent au terrain du Reitplatz, en pleine forêt, quand d'autres profitent des beaux jours pour accéder rapidement au bord de la rivière – la Töss toujours –, histoire de savourer un rayon de soleil et de griller quelques saucisses.

A Winti, même la police arbore sur ses véhicules un logo sympathique au look seventies: Winti Cops. Quel contraste avec une certaine arrogance froide dans la communication visuelle des polices de la région lémanique. Le sentiment de bien-être de chaque cycliste se cache parfois dans les détails.

Dans un devoir d'objectivité et de réalisme, il faudrait redescendre sur terre, se renseigner auprès de PRO VELO Winterthour et comprendre que rien n'est acquis. Les grands axes souffrent d'aménagements non adaptés et l'offre de stationnement aux abords de la gare est saturée.

Pour l'heure, laissez-moi savourer et saluer une ville qui a eu le don de me faire me sentir chez moi en tant que cycliste en un tour de roue.

— Christine Rochat —

CHRISTINE ROCHAT

On ne peut s'y tromper, le balisage indique fièrement la voie à suivre

FACE À LA RÉPRESSION, LA CRITICAL MASS VIT TOUJOURS !

YOURI BERNET

Sillonner les rues de sa ville à vélo hors du trafic automobile au soleil couchant dans une ambiance festive et conviviale ?

Le rêve se réalise une fois par mois aux quatre coins du globe sous la forme d'une fulgurance cyclable connue sous le nom de Critical Mass. Initié en 1992 à San Francisco, ce mouvement spontané rassemble aujourd'hui des millions de cyclistes à travers le monde, de New York à Shanghai en passant par Copenhague et Genève.

Un mouvement par essence indomptable, que certain·es aimeraient mettre sous cloche. Le dernier vendredi de chaque mois, en fin de journée, les participant·es et leurs bicyclettes se rassemblent dans un lieu donné. Pas d'organisateur·rices, ni de parcours déterminé, la Critical Mass est un rassemblement improvisé, une coïncidence cyclable.

L'objectif est simple: créer une masse critique, investir les rues et les carrefours et inverser, le temps de quelques heures, le rapport de force sur l'espace routier. Car celui-ci est encore majoritairement dédié aux voitures. Les voies de circulation et les places de parking s'approprient des millions de mètres carrés au détriment des piéton·nes, des transports publics et des cyclistes.

Cette réalité d'un autre siècle peine à évoluer et la Critical Mass fait office de piqûre de rappel mensuelle pour redire que la route n'appartient pas uniquement aux automobilistes. Et cela ne plaît pas à tout le monde.

Tentatives de répression

Depuis son arrivée en Suisse, à la fin des années 1990, la Critical Mass subit des vagues régulières de répression de la part des autorités et de la police qui intervient pour tenter de disperser, amender ou essayer de coincer celles et ceux qu'elle accuse d'être les organisateurs·rices de l'événement spontané.

A Genève, des sanctions financières ont ainsi été prises plusieurs fois à l'encontre de cyclistes qui participaient à la Critical Mass, pour finalement le plus souvent, les voir acquitté·es devant la justice.

Récemment, l'exécutif de la Ville de Zurich a donné suite à une plainte du Parti libéral-radical et décidé de considérer de fait la Critical Mass comme une manifestation illégale en exigeant qu'elle soit soumise à autorisation, lui faisant ainsi perdre son âme. Un coup dur: alors que la Critical Mass zurichoise réunissait il y a peu jusqu'à 5000 personnes, la police semble avoir réussi, en pourchassant les cyclistes qui s'y retrouvent, à réduire fortement la participation. On ne peut qu'espérer que cela reste temporaire et que la coïncidence cycliste renaisse de ses cendres.

Des priorités politiques à rebours du bon sens

Alors que la planète brûle, que les SUV remplissent nos villes et que l'Etat investit massivement dans les autoroutes, cette décision répressive envoie un signal politique désastreux. Car oui, la Critical Mass est profondément politique. Elle offre un espace d'expression de pouvoir, de liberté et d'appartenance et représente pour beaucoup de (jeunes) participant·es une première expérience d'action collective et engagée.

Par sa présence, chaque individu contribue à former une masse critique qui revendique le droit de rouler à vélo en sécurité tout en critiquant la mauvaise répartition de l'espace public, le manque d'infrastructures cyclables et les dangers auxquels font face quotidiennement les cyclistes dans le trafic motorisé. Malgré la répression et les bâtons dans les roues, la Critical Mass continue à vivre et représente un espace symbolique porteur de valeurs environnementales et sociétales fortes.

Un espace de liberté joyeux et étincelant

La Critical Mass ne bloque pas le trafic, elle est le trafic. Un trafic silencieux et léger dans lequel le bruit des sonnettes et des voix remplace celui des pots d'échappements et des grognements des vroomers. La Critical Mass est une expérience sensorielle unique et enivrante, un espace de liberté joyeux et étincelant qui transforme des axes routiers inhospitaliers en gigantesques pistes cyclables. L'ambiance est joyeuse et musicale pour le plus grand plaisir des badauds amusés et des touristes intrigué·es par cette parade de petites reines. A Genève, traverser le pont du Mont-Blanc au coucher du soleil en reprenant Dalida à tue-tête les mains sur le guidon, entouré d'une ribambelle de bicyclettes, ne peut laisser insensible.

Rendez-vous le dernier vendredi du mois dans votre ville ! Vive la Critical Mass !

— Youri Bernet —

2009 - N°10 - VÉLO OU SIÈGE ?

Dès janvier 2010, les TEC (Transports en commun de Wallonie) intègrent un vélo pliant dans leur abonnement mensuel, moyennant un supplément de 15 euros.

Vélo Strida

Car le vélo pliable s'avère idéal en combinaison avec les transports publics. Oubliés, les risques de déprédation ou de vol.

Le cycle – marque Strida – ne compte qu'une vitesse et la chaîne a été remplacée par une courroie. Mais il semble résistant et bon marché.

Et, cerise sur le gâteau, le vélo TEC (plié) se transforme en siège. De quoi se sentir à la maison, même dans un improbable arrêt de banlieue, ou à l'aise dans un bus bondé.

2010 - N°14 - CYCLISTES: VOUS GAGNEZ 60 000 HEURES

Le service hospitalier danois a comparé les espérances de vie entre cyclistes et non-cyclistes: la différence est sidérante.

En effet, comparé·es aux non-cyclistes, les cyclistes quotidien·es vivent en moyenne sept ans de plus.

2010 - N°15 - TORONTO: VÉLO ET FROMAGE SUISSE

Certain·es activistes ont déjà tracé des lignes jaunes spontanées sur la chaussée, histoire de revendiquer le droit à un espace cycliste.

Mais on ne connaissait pas encore l'inverse: un vélo cul-de-jatte, aux deux roues remplacées par deux points d'interrogation, symbolisant une dangereuse interruption d'aménagement cyclable.

Dans l'argumentaire, les militant·es comparent le réseau cyclable urbain au fromage helvète (ici, on penserait plutôt à l'Emmental): **«Most American cities have bike lanes networks like Swiss cheese. Lots of holes in them».**

2014 - N°29 - COSTUME DE PENDULAIRES EN MÉRINOS

En 2012, PRO VELO info avait consacré un dossier à l'élégance à vélo.

Parker Dusseau, société basée à San Francisco apporte sa contribution à cette cause essentielle en lançant le Commuter suit, littéralement costume de pendulaire.

GIZMODO

Image publiée par Nicholas Stango, 2014

Un costume deux-pièces en mérinos avec une foule de détails: une couture élastique ici, un peu de caoutchouc là, un bouton en plus, des bandes réfléchissantes au revers du col, etc.

Si de tels vêtements ne révolutionneront pas les déplacements à vélo, ils pourraient participer à convaincre quelques sceptiques, ce qui serait déjà une réussite.

2016 - N°35 - UNE PROMOTION DU VÉLO LA TÊTE À L'ENVERS

Vents contraires pour le vélo en Australie: À Melbourne, les autorités ont créé des no-go zones pour les cyclistes.

À Sydney, le ministre des routes de New South Wales a carrément fait détruire une piste cyclable d'un axe très fréquenté, suscitant davantage de risques pour les cyclistes là où il n'y en avait plus, sans pour autant fluidifier la route pour l'ensemble de ses usager·ères.

Parallèlement, il a quadruplé les amendes des infractions propres aux cyclistes et réfléchit à l'introduction d'un permis de circuler pour les vélos.

2016 - N°35 - PLUS FACILE SANS LES VÉLOS

Qui est cet usager de la route, parfaitement à sa place mais dont le comportement ressemble parfois à celui d'un piéton, parfois à celui d'une voiture ?

Le cycliste, évidemment, qui est «un des plus grands problèmes pour les voitures sans chauffeur» pour Carlos Ghosn, ex-CEO de Renault. C'est vrai, après tout: ne pourrait-on pas supprimer les cyclistes des rues ?

Et peut-être aussi les piéton·nes, tant qu'on y est, les villes n'en seront que plus sûres pour les adeptes de cette forme de mobilité.

2018 - N°44 - PARC VÉLO POUR PRIX NOBEL

Le professeur vaudois Jacques Dubochet a reçu l'année passée le Prix Nobel de chimie.

Clin d'œil aux universités américaines qui réservent une place de parc automobile aux illustres professeurs, il a demandé la même faveur pour son vélo.

SITE UNIL

A 75 ans, ce Morgien parcourt une bonne partie de ses trajets à bicyclette.

2018 - N°46 - AUTOPHOBIE ET VÉLOPHOBIE: MALADIES DU CYCLISTE

Selon un journal humoristique du début du siècle passé, l'autophobie serait une maladie caractérisée par la haine de la voiture. Plus d'un·e cycliste actuel·le pourrait alors croire souffrir de ce mal bien compréhensible.

Il n'en est rien, l'autophobie étant simplement la peur de se retrouver seul face à soi-même. Pour ne pas faire de jaloux, arrive la vélophobie, mal dont souffrirait un nombre grandissant d'automobilistes selon une tribune récente de Joseph d'Halluin.

Épidémie causée par la place toujours plus importante prise par les vélos. Les prochaines années risquent-elles d'aggraver le nombre de cas ?

— Julia Delattre et Marc Gilgen —

SÉCURITÉ ROUTIÈRE, VIVRE, ENSEMBLE - CAMPAGNE 2020

Vu dans plusieurs grands villes de France

Le comité de PVi vous dit au revoir et à bientôt dans une autre aventure.

ADOBESTOCK