



PRO VELO *info*

N°54 – Décembre 2020

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



LES SÉNIORS À VÉLO

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

AVANTAGES POUR LES MEMBRES

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'acquies 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). Plus d'infos:

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



Pour CHF 79.- (au lieu de CHF 99.-) les membres de PRO VELO dorment à moitié prix dans plus de 660 hôtels en Suisse et en pays voisins, dont 250 avec des offres pour cyclistes. Des auberges familiales jusqu'à cinq étoiles de luxe, il y en a pour tous les goûts! A vos marques, prêts, roulez!

Tél: 0800 083 083

www.hotelcard.com



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 150.- sur tous les voyages VTT, culturels et E-bike de Bike Adventure Tours en groupes ou individuels (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.



Rabais de 5% sur tous les voyages et les tours à vélos chez Schneider Reisen. Entrez votre numéro de membre dans le champ «Remarque» lors de votre réservation en ligne ou montrez votre carte d'adhérent si vous vous rendez à l'agence de voyage.

www.schneider-reisen.ch



SWICA propose des offres attrayantes aux membres de PRO VELO: généreuses contributions pour la promotion de votre santé et remises exclusives sur une sélection d'assurances complémentaires pour toute la famille. SWICA vous renseigne sur les détails des offres au 0800 80 90 80.

www.swica.ch/fr/provelo



Concevez vous-même le vélo de vos rêves. TOUR DE SUISSE VELOS offre à tous les membres de PRO VELO le coût supplémentaire de la couleur d'une valeur de CHF 95.-. Laissez-vous inspirer par les 35 couleurs de la palette et configurez votre vélo sur le site.

www.tds-velo.ch



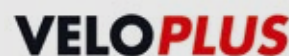
Soyez complètement mobile avec PubliBike. En tant que membre de PRO VELO, vous bénéficiez d'une réduction de 10% sur les abonnements «B-Fit» et «B-More». Pour recevoir le code promo, écrivez un e-mail avec le mot-clé «PubliBike» à info@pro-velo.ch.

www.publibike.ch



La chasse au trésor la plus fascinante de Suisse pour des sorties d'entreprise, des réunions de groupes, des événements privés ou encore des excursions familiales. Les membres de PRO VELO envoient simplement un e-mail à l'adresse info@pro-velo.ch avec le mot-clé «Foxtrail» et obtiennent un bon de 10.- de réduction sur la réservation.

www.foxtrail.ch



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 (excepté vélos, remorques pour enfants, navigateurs GPS, prestations et bons cadeaux). La vignette Velofinder est par ailleurs proposée au prix préférentiel de 6.- au lieu de 9.-. Les boutiques se trouvent à Bâle, Bienne, Emmenbrücke, Ostermundigen, St-Gall, Wetzikon, Winterthur Winterthur, Zurich HB et Zurich Oerlikon. Tél: 0840 444 777

www.veloplus.ch

(site en allemand)

Match
my Bike

info@matchmybike.ch

Maintenant disponible
pour les groupes!



Crée ton groupe et rejoins la communauté pour :

- ... partager un vélo cargo, comme Jordi et ses ami-e-s
- ... mutualiser des vélos électriques, comme Nina et ses collaborateur-ric-e-s
- ... profiter d'une bicyclette communautaire, comme dans l'écoquartier de Tobias



© JOSY TRAMARCAZ

TOUS EN SELLE ... À TOUT ÂGE

Chères lectrices, chers lecteurs,

On les applaudit, on les admire, on les encourage, on les conseille, ... nos aîné-e-s qui se (re)mettent au vélo. Bonne pour la santé, tant pour le corps que pour la tête, la pratique du vélo permet un «deuxième printemps» à cette population.

Mais on oublie une chose: faire du vélo n'est pas une nouveauté pour une grande partie de cette génération. Elle a grandi avec le vélo. Par nécessité. Peu de gens pouvaient s'offrir le luxe d'une voiture, et le réseau de transport public était beaucoup moins dense. Donc, pour des courtes distances, si on ne voulait pas aller à pied, on prenait le vélo. Aussi pour les loisirs – même les tours à vélo de plusieurs jours – chacun enfourchait sa bécane, ... et elle n'était pas en carbone et n'avait que peu de vitesses.

Mais avec la généralisation de la voiture, les vélos sont de plus en plus restés dans les garages. Au point que, arrivés à l'âge de la retraite, les seniors doivent réapprendre à faire du vélo – dans des conditions de trafic qui ne ressemblent en rien à ce qu'ils ont vécu quand ils étaient jeunes.

Nous espérons que ce numéro vous incite, indépendamment de votre âge, à reprendre le guidon de votre vélo pour regoûter à cette formidable liberté. N'attendez pas 65 ans pour vous offrir ce plaisir!

PRO VELO milite pour que cette coupure écologique qu'a vécu la «génération auto» ne se produise pas pour les générations suivantes: que nos enfants apprennent à faire du vélo, que nos jeunes s'amuse avec leur vélo, que notre environnement routier soit propice à faire du vélo en sécurité et avec plaisir à tout âge. Bonne route!

Johanna Lott-Fischer, trésorière de PRO VELO Neuchâtel et PRO VELO info

VOS ASSOCIATIONS PRO VELO

4-5

Nouvelles des régions et agendas

DOSSIER LES SÉNIORS À VÉLO

6-9

Prenons soin de...

Le vélo, fil rouge de sa vie

Vieillir... à vélo – chiche!

Vélo sur ordonnance... pas une utopie

ACTUALITÉS

10-11

Nouvelles règles pour les cyclistes

Rubrique juridique

Train et vélo: pas toujours facile

JE PÉDALE À

12

Lausanne, des hauts et des bas

SOCIO VÉLO

13

Un vent de liberté pour les aînés

BILLET D'HUMEUR

14

Carlos Madrid

NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS

15

Philippe Wiedmer

Dessin de couverture et page 6:

Leyla Goormaghtigh

www.goormaghtigh.com

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
11 janvier 2021

Tirage certifié REMP/PS:
5645 exemplaires

PRO VELO info paraît quatre fois par an. Il est envoyé à tous les membres des associations figurant ci-contre. L'abonnement est inclus dans la cotisation de membre.

Pour faciliter la lecture des articles, le masculin générique est utilisé pour désigner les deux genres.

Comité de rédaction

Juerg Haener,
Johanna Lott Fischer
(trésorière),
Philippe Wiedmer (président)

Ont collaboré à la rédaction de ce numéro

Camille Foehn,
Juerg Haener,
Carlos Madrid,
Fabienne Morand,
Muriel Morand Pilot,
Philippe Wiedmer

Relecture

Matthieu Buchs,
Danièle Gaudard

Rédactrice en chef

Muriel Morand Pilot

Mise en page

Yan Rubin

Impression et diffusion

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

Publicité

pro-velo-info@pro-velo.ch

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 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

PRO VELO Région Yverdon

www.pro-velo-yverdon.ch

PRO VELO Suisse romande et Tessin

— CHABLAIS —
**UNE NOUVELLE ASSOCIATION
EST NÉE!**

Le 3 septembre marque la naissance officielle de PRO VELO Chablais, à Aigle. Portée par un comité de 11 personnes, la cadette des associations régionales est présidée par Cheryl Clivaz et motivée par des causes et thématiques diverses dans le domaine du vélo et sa pratique, comme la sécurité, les infrastructures, la formation, la prévention... L'association a aussi pour but d'assurer le lien avec les autorités communales. PRO VELO Chablais vient de ce fait combler une lacune géographique située à cheval sur les cantons de Vaud et du Valais. Désormais, la population chablaisienne dispose d'une association dynamique fortement ancrée dans le territoire.

Julia Delattre

Nous souhaitons bienvenue et longue vie à cette nouvelle équipe!



La pratique du vélo pendant le semi-confinement à Aigle (Vaud), avril 2020.

— FRIBOURG —
VILLE DE BULLE EN ACTION

L'administration communale de la Ville de Bulle mène une grande campagne de promotion du vélo. Dans ce cadre, le 24 septembre dernier PRO VELO Fribourg, en collaboration avec la Police Communale, a réalisé l'action «Tapis rouge». Trois bénévoles et cinq agents de police ont participé à la manifestation. Malgré les mauvaises conditions météo, le bilan est positif: les cyclistes et les automobilistes qui ont participé ont salué ces démarches préventives. Mais la campagne de promotion vélo ne s'arrête pas là. Prochainement d'autres activités seront proposées pour les habitants de la commune: matinée de théorie sur les règles de circulation pour les cyclistes, action lumière, atelier de mécanique vélo.

Viktoryia Labunets

— GENÈVE —
TRAFIC TRANSFRONTALIER



La Voie verte barricadée.

Le 8 septembre 2020, à Genève-Cointrin, les représentants de sept associations* du collectif CICLABLE ont rencontré les deux responsables des autorités douanières suisses et françaises, pour discuter de la gestion du trafic vélo transfrontalier dans le Grand Genève. Principale préoccupation des cyclistes: éviter une nouvelle fermeture de la Voie verte d'agglomération, l'aménagement phare de la région, en cas de recrudescence critique du Covid-19. Plus largement, le but était aussi de discuter d'une meilleure prise en compte des vélos aux frontières et d'anticiper par exemple les prochains aménagements tels que le futur tram des Nations de Genève à Ferney-Voltaire (France).

Julien Renggli

* AERE/Reignier-Esery, APiCy du Pays de Gex, ATE Vaud, ATE Genève, En Ville à Vélo/Annemasse, PRO VELO Genève et Salève Vivant/Collonges-sous-Salève

Retrouvez toutes nos activités sur
www.pro-velo-geneve.ch

— JURA —
PRATIQUE DU VTT EN FORÊT

Les différents articles de presse et autres échanges sur les réseaux sociaux de cet été au sujet des «pratiques sauvages» des cyclistes en forêt ne sont favorables, ni à l'image du vélo, ni à son développement. PRO VELO Jura, s'est donc impliqué pour trouver des solutions avec les milieux concernés et les autorités cantonales. Nous sommes convaincus que l'augmentation de la pratique du vélo pendant les loisirs contribue à augmenter son utilisation pour les déplacements quotidiens.

Claude-Alain Baume

— LACÔTE —
PERMIS DE CONSTRUIRE

Terrible de voir que certains architectes et promoteurs n'ont en tête que de maximiser leurs profits au détriment du bien-être des habitants. Un exemple récurrent dans les projets d'immeubles: l'exiguïté voire l'absence

totale de places de parc pour vélos et de locaux pour voitures d'enfants pourtant exigés par les règlements! L'absence de surveillance par certaines communes nous conduit désormais à scruter attentivement les mises à l'enquête et à émettre notre opposition le cas échéant. Succès pour nous, mais report des travaux au grand dam des futurs occupants.

Isabelle Pillevuit Rod

— LAUSANNE —
OUI AUX NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

PRO VELO Région Lausanne en partenariat avec l'ATE Vaud a lancé une campagne de soutien aux aménagements cyclables mis en place par la Ville de Lausanne sous la forme d'une pétition en ligne. Parce qu'une ville plus vivante et plus cyclable bénéficie à toutes et à tous, nous vous invitons à la signer et à la partager.

Plus d'informations: pro-velo-lausanne.ch
Lucas Meylan, coursier et moniteur DÉFI VÉLO a été choisi par le comité pour reprendre les fonctions de secrétaire général de Zoé Dardel, qui poursuit son engagement auprès du canton en accompagnant la révision de la stratégie vélo cantonale.

Lucas Meylan

— NEUCHÂTEL —
DAVANTAGE DE PLACE AUX CYCLISTES

La Ville de Neuchâtel projette de lever le pied en passant la majeure partie de l'axe Vauseyon - La Coudre à 30 km/h. Une bonne nouvelle pour les cyclistes, même si des zones dangereuses persistent dans le carrefour de Vauseyon et sur la rue des Fahys. PRO VELO Neuchâtel est favorable à ce projet.

Par ailleurs, nous militons par différentes actions pour donner une place aux cyclistes. Lors du Park(ing) Day, nous avons proposé une alternative ludique à l'utilisation de l'espace public.



Le blackwater: un défi original pour utiliser les places de parc différemment.

— RIVIERA —

DANS UN NOUVEAU LOCAL

Après trois années de belle cohabitation avec Vélocité, le développement des activités des uns et des autres a généré de nouveaux besoins. L'occasion a fait le larron: la Ville de Vevey met un local à disposition de plusieurs associations dont les objectifs favorisent le développement durable. Le Marronnier est né, à la rue du même nom, à deux pas de la gare. Le local offre un espace pour les séances de comité ainsi qu'une autre pièce pour installer l'atelier, l'atelier mobile et les vélos en réfection de la bourse permanente. Bienvenue aux membres PRO VELO actuels et en devenir pour une réparation coachée par un-e bénévole!

Manuel Goumaz et Bernard Savoy

Atelier réparation: jeudis 18h30-20h30,
derniers samedis du mois 10h-14h

Judi 17 décembre: vin chaud et thé au
Marronnier pour les membres



Arrivée du matériel de réparation au nouveau local.

— VALAIS —

UN NOUVEAU DÉPART!

Suite à sa restructuration durant le printemps, PRO VELO Valais Wallis a effectué un nettoyage de printemps au sein de ses meubles pour entreprendre un nouveau

départ. Le comité ayant quasiment changé de tout au tout, une nouvelle dynamique s'est installée et le nouveau comité est plus motivé que jamais. Au programme: rencontres avec les autorités politiques, intensification de la communication, nouvelles actions et événements, aménagements.

Guérin Debons



Route des Ronquois à Sion récemment refaite avec une belle bande cyclable de chaque côté.

— VAUD —

NOUVELLE STRATÉGIE

Au vu d'une actualité très favorable à l'essor du vélo, le Canton de Vaud revoit sa stratégie de développement cyclable qui datait de 2010 et visait 2020. PRO VELO Vaud siège dans le groupe de révision des objectifs cantonaux. Des débats intenses aboutissent à des objectifs communs: encourager le vélo à tout âge, soutenir le développement des infrastructures et renforcer l'éducation au vélo. Un programme solide et rassembleur.

Benoist Guillard

— YVERDON —

UN PASSAGE SÉCURISÉ



PHILIPPE JANSEN

HERBERT CHAUTEMS

Un ouvrier est occupé aux finitions sur cette partie de tronçon de la route de contournement d'Yverdon-les-Bains. C'est le passage sous les voies de chemins de fer qui a demandé le plus de travail et représente par conséquent le montant le plus élevé. La photo a été prise le 22 septembre quelque temps avant l'inauguration. Dans le sens ville-Y-Park, les cyclistes disposent d'une piste légèrement au-dessus de la route. Dans l'autre sens, cyclistes et piétons partagent le même cheminement, celui-ci sera plus sûr car nettement au-dessus de la chaussée.

Herbert Chautems

LE VÉLO TRACE SA ROUTE DANS LE CHABLAIS!

Jusqu'à début septembre, les personnes qui adhéraient à PRO VELO habitant le Chablais étaient affiliées soit à PRO VELO Valais, Riviera ou Lausanne. En ce qui concerne la promotion du vélo, des ressources limitées ont empêché ces associations d'être actives dans le Chablais. Si des collaborations ponctuelles ont eu lieu par le passé avec des acteurs locaux, comme le Groupe Mobilité Chablais, les initiateurs du projet considèrent qu'il reste beaucoup à faire, notamment en termes de lobbying auprès des autorités politiques et de la mise en place des projets de PRO VELO Suisse.

QUATRE GROUPES DE TRAVAIL

Les onze intégrants du comité de PRO VELO Chablais se sont organisés en quatre groupes de travail. Le groupe «Commu-

nication» assure la visibilité des activités de l'association et l'engagement du public via les réseaux sociaux. Le groupe «Évènements» s'occupera d'organiser des cours et des bourses aux vélos, des ateliers de réparation, des balades et soirées, ainsi



A Aigle, on souhaite pédaler en toute sécurité.

que de piloter des actions de sensibilisation en collaboration avec la police. Le groupe «Technique» se chargera des mises à l'enquête, des aspects liés au développement des infrastructures cyclables et des relations avec les collectivités. Enfin, le groupe «Projets ponctuels» mettra en place des projets divers comme le vélo-bus pour acheminer les enfants à l'école, le projet «vélo sans âge», qui proposera aux aînés vivant en EMS des balades à vélo en triporteurs, le projet «bicyclette au féminin» pour appuyer la pratique du vélo auprès des femmes, ou des projets autour du cyclotourisme.

Le comité PRO VELO Chablais se réjouit d'accueillir des nouveaux membres et de mettre en place des activités l'an prochain!

chablais@provelo.ch
Cecilia Viscarra Moser

PRENONS SOIN DE...



Dans les grandes villes des Pays-Bas, il y a relativement peu d'infrastructures routières pour les vélos, ce qui peut paraître étonnant au regard du nombre de cyclistes sur les routes, bien plus grand que chez nous. Comment se fait-il ou comment font-ils?

La réponse est simple: ils n'en ont justement pas besoin. Pourquoi? Une hypothèse pourrait être que le grand nombre de deux-roues s'impose mieux face au trafic automobile. La balance vélos-voitures est plus souvent inversée, par rapport à ce que l'on voit dans nos rues. Le film *Why we cycle*¹ tourné aux Pays-Bas permet de très bien visualiser ce phénomène. Une autre explication est aussi avancée: chaque Néerlandais-e est un-e cycliste, quel que soit son âge. Ou quasiment. Pas étonnant que leur comportement une fois au volant soit dans le respect et en totale adéquation avec le rythme et les besoins de celles et ceux qui sont en train de pédaler, quel que soit leur âge. Cette atmosphère détendue nécessite moins de cadres protecteurs. Ça fait rêver.

De retour à la réalité, en Suisse. Tant qu'un flot de cyclistes n'inonde pas encore les rues, il faut procéder autrement. Nous nous voyons obligés de passer par l'étape bandes jaunes, feux pour vélos, pistes séparées, présélections et cédez-le-passage cyclables. Afin de motiver le plus grand nombre à sortir sa bicyclette. Et une fois que la foule de cyclistes aura suffisamment grossi, les infrastructures seront alors inutiles. Un jour...

En attendant, il faut rassurer pour que tout le monde ose prendre sa place dans le trafic. Y compris les plus hésitants, pour la première fois sur un vélo électrique ou n'ayant plus pédalé depuis bien longtemps. Les infrastructures sont essentielles pour rassurer parents, débutants mais aussi grands-parents. Un encadrement technique ensuite, pour s'approprier sa bécane, pouvoir la régler ou la réparer soi-même. Egalement un facteur de motivation: les cours cyclistes, pour bien comprendre le trafic et ses nouvelles lois, qui ont par-

fois été apprises il y a bien longtemps. Des monitrices et moniteurs chevronnés accompagnent tout un chacun dans ses apprentissages, à chaque étape de sa vie. Ces trois piliers (infrastructures, réparations, cours) – qui sont aussi ceux de votre association PRO VELO – sont essentiels pour diminuer les peurs encore trop présentes chez les personnes du 3^e ou 4^e âge et qui sont un réel frein au transfert de la voiture au vélo. Faisons tous les efforts pour soutenir les personnes les moins à l'aise sur les routes. Car quand on voit, dans les prochaines pages, ce que pédaler régulièrement fait comme bien à la santé, c'est un réel acte de santé publique que de s'engager pour le vélo. Pour prendre soin du plus grand nombre, sans limite d'âge.

Muriel Morand Pilot

¹ Réalisé par Arne Gielen et Gertjan Hulster en 2017.

LE VÉLO, FIL ROUGE DE SA VIE

A l'âge de 11 ans elle découvre, avec son frère, un vieux vélo rouillé. C'est le début d'une longue histoire d'amour. Rencontre avec Fabienne Guinnard, 77 ans.

«Un matin, il y avait 10 centimètres de neige à Verbier. Je devais aller travailler à Martigny et je n'avais pas les moyens de me payer les transports publics, je suis descendue à vélo. C'était un vélo de course et avec ses boyaux de 22mm, ça patinait. Arrivée en bas, j'étais trempée, mais à l'heure au travail», raconte Fabienne Guinnard. L'habitante de Martigny avec ses 77 printemps s'en rappelle comme si c'était hier. A cette époque, elle gagnait 1 franc par jour pour des semaines de 55 heures.



Fabienne, sur un de ses trois vélos, le Focus Carbon.

Avec plus de 60 ans de vélo derrière elle et des milliers de kilomètres avalés, la retraitée active a une grande sacoche de souvenirs. «Après le travail, on s'accrochait parfois aux camions pour remonter à Verbier». Les dénivelés ne l'effrayaient pas, elle qui a aussi participé à des compétitions. «Le soir, après les courses, on rentrait... à vélo. Si on raconte ça aujourd'hui aux jeunes, il ne nous croient pas», glisse-t-elle. A la suite d'un pari, après une journée de travail, elle grimpa le chemin de Sapinhaut, en partie en portage, vers la Croix de cœur, au-dessus de Verbier. «Arrivée au sommet, je me suis retrouvée dans un brouillard à couper au couteau. Je ne savais plus où j'étais jusqu'à ce que j'aperçoive le pylône penché des Attelas qui m'a donné la bonne direction. A cette période, pas de téléphone, ni de GPS, juste un vélo, un sac à dos, une gourde et c'est tout.»

Les aléas, rencontres et choix de vie mènent Fabienne dans différents cantons romands, et même à Zurich. Un élément l'accompagne toujours: le vélo. «Il m'a beaucoup aidé dans les moments difficiles de ma vie», lâche-t-elle, discrètement. Son tout premier vélo, c'est dans la ferme familiale de la Broye fribourgeoise qu'elle le trouve. «Je suis née à Londres pendant la guerre. Nous avons beaucoup perdu et sommes revenus en Suisse en 1949 où, après quelques déménagements, à 11 ans, j'ai atterri dans la ferme familiale. Un jour, avec mon frère, on trouve un vieux vélo tout rouillé. Il paraissait inroulable avec ses caoutchoucs remplis de je ne sais quoi qui servaient de roues. D'un tronc d'arbre au bord de la route, je sautais sur le cycle et départ. Depuis ce jour-là, j'adore le vélo.» Son premier à elle était un deux-roues réformé de l'armée pesant 19 kilos. Son dernier achat, ce printemps à la suite du vol de son Focus Carbon (que la police a depuis retrouvé), est un BMC AMP qui complète son parc de trois engins: «Pour moi, c'est fantastique, cela me permet de continuer à rouler, d'aller voir mes petits-enfants dans la plaine du Rhône, ce qui représente 20-30 kilomètres aller-retour.»

Fabienne Guinnard aime ainsi depuis toujours enfourcher son cycle, parfois après avoir pris un bout le train, et rouler là où le vent la mène, s'arrêtant au gré des rencontres. En 2017, à 74 ans, elle monte à Emosson. «Arrivée au sommet, tous ceux qui m'ont dépassée dans la montée m'ont applaudie», sourit-elle. L'année d'avant, elle



Une pause bien méritée à Champex-Lac.

avait grimpé le col de la Furka (2429 mètres) et cette année, ce sont les vallées latérales du Rhône qu'elle se promet de redécouvrir. Par le passé, avec son frère elle est montée le col du Grand Saint-Bernard et redescendue sur son torpédo. Son frère roulait sur un trois vitesses.

Des rêves, Fabienne Guinnard en a encore beaucoup, comme essayer un vélo couché ou descendre le long du Rhône jusqu'à Marseille. «J'y crois toujours, mais je peine à trouver des compagnons d'aventure de mon âge», relève celle qui se décrit comme une personne plutôt solitaire. S'il y a un endroit où vous risquez de la croiser, c'est lors d'un slow-up qu'elle ne manque, presque, jamais.

Fabienne Morand

Témoignages

«Ma grand-maman, son apprentissage de couturière terminé, et afin de se présenter pour un poste de travail, a rejoint Zurich depuis Bulle, en compagnie de sa belle-sœur, sur des vélos à trois vitesses. Aujourd'hui, elles seraient considérées comme des héroïnes», relate Muriel. Et sa collègue du comité de rédaction, Johanna, de renchérir: «Ma maman a rejoint Cologne avec un vélo à trois vitesses. Arrivée à la douane, son vélo familial sans marque a donné du fil à retordre: il fallait notifier dans le registre la marque du «véhicule». Finalement, il y avait sur la lampe un logo, qui a permis de le déclarer comme la marque du vélo!». Une rédactrice raconte: «Habitant sur la ligne de démarcation franco-genevoise, le père de ma grand-mère faisait quelques trafics avec la France. Dans la période d'après-guerre, il envoyait sa fille passer la frontière avec des pièces d'or cachées dans le cadre de son vélo. Elle n'était pas du tout rassurée et surtout, elle a peur encore aujourd'hui d'aller en prison pour cela.» Mais chuuut, il n'y a peut-être pas prescription?! Vous avez une anecdote «de nos anciens» à partager? Envoyez-la à pro-velo-info@pro-velo.ch

VIEILLIR... À VÉLO – CHICHE!

Les 60-75 ans représentent 33% des cyclistes. C'est bon pour eux, pour la société, pour l'environnement. En 10 ans, en Suisse, le nombre des plus de 65 ans qui possèdent un vélo est passé de 27 à 43% et le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement par ces séniors a doublé ou triplé selon leur âge. Les séniors s'emparent de la route: tant mieux.

Le vélo aide à «rester jeune», ce n'est pas un mythe mais une *réalité médicale*. Après 65 ans, la perte d'efficacité musculaire réduit la capacité de marche: sur une distance donnée, on consomme 20% d'énergie supplémentaire. Mais l'effort physique peut annuler cette perte. On a comparé¹ des sportifs de plus de 65 ans dont la moitié marchait et la moitié roulaient à vélo. Ceux qui pédalaient 3x30 minutes/semaine compensaient plus efficacement la perte d'efficacité musculaire que ceux qui marchaient autant. Les cyclistes âgés qui roulaient régulièrement ont «une efficacité à la marche semblable à celle de jeunes adultes». Ceux qui ne pédalaient pas encore devraient s'y mettre: 6 mois de vélo suffisent pour retrouver l'efficacité musculaire optimale².

Protéger vos poignets: quelques réglages indispensables

- bien positionner le cintre en hauteur et en angle d'inclinaison. Pour un cintre droit, choisir des poignées angulées de 15° vers l'arrière qui permettent de maintenir l'irrigation sanguine et l'innervation des doigts.
- protéger les mains des chocs de la route en portant des gants, en enroulant de la guidoline plus épaisse autour du cintre route (ou en mettant de la mousse sous la guidoline), et en utilisant des poignées ergonomiques bien orientées sur les autres cintres.

Protéger vos poignets: principes de «bonne conduite»:

- Ne pas rouler avec les poignets étirés.
- Si l'équilibre est bon, lâcher le guidon régulièrement pour secouer une main puis l'autre et activer la circulation sanguine.
- Modifier souvent la position des mains sur le guidon pour éviter les crampes et l'engourdissement.

Le vélo est un bon moyen de rester physiquement actif à un âge avancé. En outre, le vélo contribue à accroître la mobilité des personnes âgées. La perte du permis de conduire ou le renoncement à la voiture sont des deuils difficiles. Le vélo peut satisfaire les besoins de mobilité des aînés.

UN CORPS SAIN SUR UN VÉLO SAIN

Il n'existe pas de contre-indications au vélo chez les aînés. Certaines parties du corps sont plus à risque mais la plupart de ces «bobos» cèdent à un simple réglage: partir illico avec le vélo que l'on n'a pas utilisé depuis 20 ans ou acheter un vélo sur internet non réglé par un pro, c'est se condamner à souffrir.

Le genou, constamment sollicité, subit des inflammations ligamentaires souvent liées à de mauvais réglages: cadre, selle, manivelle, pédale, cale-pédale et/ou utilisation d'un braquet inadapté. Concrètement, traiter médicalement sa tendinite est inefficace sans «consulter» un pro pour régler son vélo. Dans **le dos**, le vélo peut déclencher des douleurs d'arthrose et des pincements intervertébraux des nerfs. Le médecin sera impuissant sans réglage technique: les dorsalgies seront prévenues par le réglage de la hauteur de selle et du guidon pour permettre une bonne angulation du genou lorsque la pédale est à fond. La position favorable des lombaires, pas trop étirées par une position trop antérieure du guidon, est cruciale.

Les poignets sont la cible de douleurs du cycliste âgé par compression des nerfs. Engourdissement des doigts, douleur de la main au bras, pouce qui ne bouge plus bien: la prévention passe par de simples réglages (cf encadré).

Et **les fesses**? Eviter de rouler sur de longues distances sans tenue adaptée. Chaleur, transpiration, frottements du tissu et de la selle sont source d'irritations par macération. Les sels minéraux de la transpiration forment un abrasif pour la peau. Le port d'un cuissard sans sous-vêtement peut se révéler le bon choix. Faire examiner la selle par un pro peut être bienvenu même pour des cyclistes bien équipés.

POURQUOI DES COURS DE CONDUITE?

Apprendre à faire du vélo à des personnes âgées? Une idée innovante pour vaincre les peurs et assurer la sécurité des aînés et des autres usagers de la route.

Les aînés profitent de cours de conduite à vélo pour découvrir cette mobilité douce ou pour passer du mécanique à l'électrique quand le poids des ans se fait sentir. Julien Hutin, responsable cantonal des cours de conduite chez PRO VELO Genève, souligne leur importance pour maintenir en forme des aînés souvent envoyés par leur médecin. Le poids des vélos électriques peut rebuter même à l'arrêt celui qui n'a pas l'habitude: les troubles de l'équilibre et la peur de la chute excluent nombre d'aînés. L'arrivée de tricycles électriques pour rassurer le senior en mal d'équilibre est imminente et ouvrira la route à une nouvelle catégorie de tri-cyclistes.



FREDERIC SOHLBANK

Les cours de vélo «sur prescription médicale» confirment la justesse de l'objectif: donner à l'aîné qui vient au vélo la confiance nécessaire. La formation porte aussi sur l'équipement du vélo: poignées ergonomiques, suspensions en fonction des caractéristiques physiques de la personne. La customisation du vélo est essentielle au confort. L'assistance peut aller jusqu'à mettre le senior en relation avec des artisans aptes à modifier la bécane pour y être à l'aise.

Conserver ou retrouver ses aptitudes physiques, telle est la philosophie des cours de conduite pour aînés. Elle devrait être au centre de ce retour des aînés vers une bicyclette moderne admise et respectée au sein d'un trafic sécurisé pour des cyclistes finalement pas si fragiles.

Carlos Madrid

- 1 Aslan DH et al. 2019
- 2 Conley, K.E. et al. 2013

VÉLO SUR ORDONNANCE... PAS UNE UTOPIE

Personne ne doute que le vélo est bon pour la santé. Ce qui surprend, c'est à quel point les bénéfices sont nombreux et significatifs. Le vélo réalise trois effets majeurs de l'exercice physique: contrôler le poids, lutter contre les maladies chroniques, maintenir les capacités cognitives.

UN FITNESS TOUT EN DOUCEUR

Le simple fait de tourner les pédales sollicite 32 muscles, sur les 600 que compte le corps humain. C'est peu, mais si l'on raisonne en masse, le membre inférieur regroupe à lui seul, 70% de la masse musculaire et il est complètement mobilisé par le vélo! Ajoutez les nombreux muscles qui participent à la posture: épaules, bras, avant-bras, dos, cou. Au final, tous les groupes musculaires du corps sont sollicités. Le vélo est praticable et même recommandé en terrain plat à des personnes qui souffrent d'arthrose y compris des articulations du genou. La nutrition-réparation des cartilages du genou requiert un mouvement de va-et-vient permanent dans l'articulation: tout le contraire de l'immobilité. Le vélo «raisonnable» est un assistant précieux.

BON VÉLO, BON POIDS

«La Suisse s'élargit» titrait une affiche. Le surpoids frappe près de 42% de la population adulte dont 11% sont obèses. Environ 15% des enfants sont en surpoids ou obèses. Le vélo peut-il être utile face à ce qui est qualifié d'«épidémie permanente»? Pendant les 30-40 premières minutes d'un parcours cycliste, le vélo consommera les sucres, au-delà il s'en prendra aux graisses. Entre 400 et 800 kilocalories perdues à vélo représentent 50 à 100 g de graisse corporelle en moins. Si on décide d'aller au travail à vélo et d'introduire une balade à vélo par semaine dans ses loisirs, on parvient vite aux 3 fois 45 min. par semaine suffisantes pour perdre facilement du poids ou le maintenir. De nombreuses études confirment qu'aller à vélo au travail empêche les personnes en surpoids d'en prendre davantage même pour des trajets inférieurs à 10 min. et aide celles qui n'ont pas de surpoids à maintenir cet état.

TRAQUER LES MALADIES CHRONIQUES... À BICYCLETTE

Le diabète, qui frappe 820'000 personnes en Suisse, est lié à l'apparition avec l'âge



FREDERIC SOHLBANK

d'une résistance à l'insuline, l'hormone qui contrôle le métabolisme du sucre. L'exercice physique à vélo mime l'effet de l'insuline sur le muscle squelettique et diminue durablement (12 à 24 h après un effort soutenu) le taux de sucre dans le sang (glycémie). Une étude danoise¹ a évalué le risque diabétique chez 53'000 femmes et hommes de 50 à 65 ans, en fonction de leur activité physique. Les résultats sont sans appel: pédaler diminue le risque de devenir diabétique. Plus vous pédalez et plus tard vous contractez la maladie. Les effets positifs sont notoires y compris pour des sujets commençant le vélo après 50 ans.

Lutter contre les maladies chroniques grâce au vélo est une stratégie éprouvée. Les maladies cardiovasculaires et certains cancers peuvent être prévenus par la pratique du vélo. Les preuves scientifiques² sont nombreuses. Des essais cliniques en cours sont prometteurs avec la maladie de Parkinson ou la récupération des séquelles d'un AVC.

CERVEAU: L'ÉLECTRIQUE MEILLEUR QUE LA SEULE PÉDALE

La recherche montre que le vélo aide au maintien des fonctions intellectuelles! Une étude³ de l'Université de Rome confirme de meilleurs résultats pour les cyclistes comparés aux non-cyclistes pour la gestion de tâches intellectuelles complexes et une amélioration des scores liés à la mémoire au fur et à mesure de l'étude, qui prévoyait seulement 3 fois 30 min. de vélo par semaine. Contre toute attente, les résultats des cyclistes électriques sont meilleurs que ceux des cyclistes ordinaires. Les chercheurs pensent que le vélo électrique pourrait améliorer nos fonctions cognitives tournées vers la prise de

décision, l'adaptation du comportement à l'objectif poursuivi ou encore l'initiation ou l'interruption d'une tâche. Qui aurait espéré un tel résultat?

AVANT DE VOUS LANCER

Si, après cet article, monter sur un vélo pour améliorer votre santé vous démange, nous aurons atteint notre but! Toutefois, si vous recommencez le vélo après une longue interruption d'activité physique, prenez le temps de consulter votre médecin pour vérifier vos aptitudes. Il n'existe pas de véritable contre-indication au vélo mais des vérifications de routine s'imposent, notamment après 50 ans: un examen médical complet y compris les zones d'appui (pieds), la pression artérielle, un électrocardiogramme et une épreuve d'effort viendront lever les ultimes réserves. Un bilan sanguin permet de déceler d'éventuelles carences qui peuvent interférer avec la pratique sportive. Certaines pathologies ostéo-articulaires du genou ou du dos (lumbago, sciatgies) peuvent nécessiter une adaptation du vélo et du rythme de la reprise sportive. Et si tous les feux sont au vert, vous pouvez y aller!

Carlos Madrid

- 1 Rasmussen et al. 2016
- 2 Oja et al. 2011
- 3 Leyland et al. 2019



PHILIPPE WIEDNER

NOUVELLES RÈGLES POUR LES CYCLISTES

Depuis la votation du 23 septembre 2018, l'évolution du monde du vélo s'accélère. Alors que la nouvelle loi sur les voies cyclables, résultat de ladite votation, est en cours d'élaboration, deux modifications du cadre légal concernant le vélo entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2021. PRO VELO Suisse accompagnera la mise en œuvre par différentes mesures de communication.

Parmi le paquet de mesures concernant le trafic routier qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2021, figure la possibilité donnée aux cyclistes de tourner à droite au feu rouge, là où cela est signalé par un panneau. Cette adaptation de la signalisation routière a été testée à Bâle pendant deux ans. Selon le rapport final de la phase pilote, des situations de conflit entre les cyclistes et les usagers de la route bénéficiant de la priorité ont surgi dans seulement 0.5% des cas. Avec un million de trajets enregistrés, aucun accident n'a été signalé. Pour PRO VELO, ce nouveau droit représente un avantage clair en termes de fluidité de trafic: tout cycliste sait que le tourner à droite au feu rouge ne pose, dans la majorité des cas, aucun problème du point de vue de la sécurité routière. Mais

cette modification du cadre légal présente un autre avantage, cette fois d'ordre sociologique plutôt que juridique: elle contribuera à désamorcer l'une des idées reçues le plus souvent reprochées aux cyclistes, à savoir le non-respect généralisé des règles de la circulation. A nous les cyclistes de tirer profit de cette nouvelle liberté.

LES ENFANTS POURRONT, DANS DES SITUATIONS PRÉCISES, CIRCULER SUR LE TROTTOIR

L'autre nouveauté de taille concerne le droit pour les enfants jusqu'à 12 ans de rouler sur le trottoir *s'il y a absence de voies ou bandes cyclables*. La phase de consultation devant mener à l'établissement de ce nouvel alinéa 4 de l'article 41 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) a fait couler beaucoup d'encre, en suscitant les appréhensions de nombreuses associations et organisations actives dans le milieu de la mobilité. Outre les nouveaux dangers potentiels créés par ce droit accordé aux enfants, l'âge limite de 12 ans a fait l'objet d'un long débat, mené en premier lieu par Mobilité Piétonne, dont la mission consiste à protéger les intérêts des piétons et notamment des personnes âgées.



Le nouveau panneau signalisant la possibilité de tourner à droite au rouge.

En 2021, PRO VELO Suisse lancera une action de sensibilisation ayant pour objectif de sensibiliser les enfants quant à leur nouveau droit. Cette action se déroulera en partenariat avec Mobilité piétonne et s'appuiera sur l'aide des instructeurs d'éducation routière des polices cantonales.

Juerg Haener, PRO VELO Suisse

RUBRIQUE JURIDIQUE

QUELLE GARANTIE A UN ACHETEUR SUR UN VÉLO ACHETÉ DANS UNE BOURSE AUX VÉLOS? LE VÉLO DOIT-IL ÊTRE RENDU GRATUITEMENT S'IL S'AVÈRE QU'IL EST VOLÉ?

Le nombre de bourses aux vélos augmente d'année en année. Ce type de vente permet à l'acheteur de trouver le vélo de ses rêves et au vendeur de donner une nouvelle vie à un cycle. Des questions se posent, notam-



PRO VELO SUISSE

ment liées aux garanties et au risque que le cycle acheté ait été volé.

Dans le cas d'un vélo vendu, le droit suisse prévoit un délai de garantie légal de deux ans à faire valoir envers le vendeur. Cette garantie s'applique indépendamment du caractère neuf ou d'occasion du produit acheté. Le vendeur peut toutefois l'exclure, par oral ou par écrit. Dans un tel cas, l'acheteur achète le vélo «en l'état» et ne peut pas faire valoir de garantie auprès du vendeur, sauf en cas de défauts frauduleusement dissimulés. Une telle exclusion sera très souvent prévue lors d'une bourse aux vélos. Vérifiez donc bien votre cycle avant de l'acheter!

Concernant l'hypothèse selon laquelle le vélo aurait été volé, il faut distinguer deux

cas. Si le vélo avait été confié au vendeur, puis qu'il l'a revendu sans droit, l'acquéreur de bonne foi en demeurera propriétaire (art. 933 du Code civil). Si par contre le vélo avait été volé, puis revendu à une personne de bonne foi, le propriétaire d'origine pourra le revendiquer pendant cinq ans sans avoir à rembourser l'acheteur (art. 934 al. 1 du Code civil). Un tel remboursement doit néanmoins intervenir si le bien a été acheté à l'une des bourses aux vélos de PRO VELO: celles-ci sont considérées comme des manifestations officielles, car autorisées par les villes.

Dans tous les cas, vérifiez à la fois le vélo et le vendeur, afin d'éviter de mauvaises surprises.

PRO VELO Suisse

TRAIN ET VÉLO: PAS TOUJOURS FACILE

Faites-vous partie des gens qui ont passé leurs vacances en Suisse cette année? En avez-vous profité pour découvrir ce pays par monts et par vaux, à vélo? Belle aventure n'est-ce pas? Quoi que... si l'on décide de s'éloigner un peu de chez soi, le transport de son vélo n'est pas toujours aisé.

Certes, les vélos «normaux» peuvent être transportés dans quasiment tous les trains suisses, en dehors de certains RER tessinois ou zurichoises aux heures de pointe. Mais lorsque l'on veut emprunter des trains grandes lignes, le chargement des vélos n'est pas simple. Seuls les IC2000 offrent aux voyageurs un espace suffisant pour les vélos: leurs zones multifonctionnelles à 9 places sont facilement repérables et offrent assez de place pour voyager avec ses bagages, sacoches, chariots, amis, famille. Il y aurait même la place pour des vélos de plus de 2 mètres comme des tandems, vélos couchés ou cargos, mais ceux-ci sont malheureusement interdits depuis 2016! Certes, l'espace partagé peut nécessiter des arrangements entre les utilisateurs. Mais dans l'ensemble, ces compartiments larges et bien équipés répondent aux besoins des cyclistes.

Malheureusement ce type de zones ne semble pas correspondre à la vision des CFF pour l'avenir. Au contraire, dans les nouveaux trains, comme les Duplex TGL de Bombardier mis en service fin 2018, les espaces pour les vélos sont étroits et répartis sur l'ensemble du train. Cela est vraiment problématique,



Les compartiments des nouveaux trains à deux étages sont trop étroits pour y accueillir vélos, bagages et poussettes. Déjà à deux vélos, le passage devient difficile.



Charger un vélo dans un ICN n'est pas chose aisée.

puisque à terme 62 trains de ce type sillonnent la Suisse et constitueront la plus grande flotte de CFF Grandes lignes.

De leur côté, les ICN sont le contre-exemple de ce que souhaite une personne transportant un vélo: les places sont trop peu nombreuses, difficilement accessibles, l'usager doit se déplacer avec son vélo le long du quai parfois bondé pour trouver un compartiment avec un espace libre et, surtout, les CFF y ont instauré une réservation obligatoire de mars à octobre. Alors que les goulets d'étranglement se concentrent sur quelques heures par jour de beau temps, cela engendre un coût supplémentaire non négligeable en permanence (alors que la place pour le vélo est déjà payante) et complique encore le voyage à vélo. En 2004 déjà, PRO VELO Suisse, aux côtés de plusieurs autres organisations, demandait aux CFF via une pétition en ligne de supprimer la réservation obligatoire pour vélos dans les trains. Cette mesure contraignante et dissuasive n'offre pas de solution au transport des vélos, mais au contraire, le limite. D'autres réponses doivent être trouvées en cas de forte affluence:

- davantage de places dédiées explicitement aux vélos dans les trains, à l'exemple de ce qu'offrent de nombreux trains régionaux et les IC2000. Les trains existants doivent être transformés dans ce sens, et les trains

à venir doivent offrir ce type d'espace, en particulier les trains de nuit que les CFF vont réintroduire et qui sont particulièrement appréciés des cyclotouristes;

- ouvrir aux vélos des compartiments à bagages, comme le proposent ponctuellement les CFF sur les lignes Berne-Brigue et Zurich-Coire. A l'avenir cela prendrait la forme de compartiments (voire wagons) flexibles, adaptés aux vélos et ouverts aux heures de forte demande, sans nécessiter l'accompagnement de personnel de train supplémentaire.

Alors que la demande ne cesse d'augmenter dans les trains (+40% de cartes journalières vélo vendues en juillet 2020, en comparaison de l'année précédente), alors que la population plébiscite la petite reine (votation vélo de 2018 acceptée par 74% des votants), alors que le parlement «exige que les entreprises de transport aménagent des conditions adaptées pour transporter des vélos dans leurs véhicules»¹, le matériel roulant existant doit être adapté et les futurs trains pensés POUR les vélos. Ce n'est pas le moment de leur mettre des bâtons dans les roues.

Valérie Sauter, Cheffe de projet Infrastructure et mobilité combinée, PRO VELO Suisse

¹ paquet législatif Organisation de l'infrastructure ferroviaire OBI

LAUSANNE, DES HAUTS ET DES BAS

Certains diraient, je ne pédale pas à Lausanne, emportés par la réputation de cette ville toute en pentes construite sur trois collines. La Blécherette au nord-ouest, Grand-Vennes/Chailly au nord-est, la Cité au centre. Difficile de leur donner tort, si l'on s'en réfère aux données topographiques. Du bord du lac, 374m, Lausanne s'élève jusqu'au Chalet-à-Gobet à 873m. Un dénivelé de 500 mètres, cela refroidit, il n'y a pas photo.

Voyons les choses de manière plus positive. Tout d'abord, les Lausannoises et Lausannois ont les plus belles jambes de Suisse; à pied, à vélo, tout y concourt. Prenons la gare, 450m, comme porte d'entrée dans la ville. Le Petit-Chêne, un de nos nombreux fitness gratuits pour piétons, mène au centre ville, à 495m en droite ligne. En pédalant, trois solutions douces: les pentes de l'est ou de l'ouest qui montent en deux longs zigs-zags, ou embarquer dans le métro. Vers le sud, se laisser glisser vers Ouchy, c'est vivre une nouvelle expérience, moins effrayante, sans effort, mais plus dangereuse: le compteur peut facilement dépasser les 50 km/h. Vers le sud-ouest, dériver sur de longues distances qui effacent le plus souvent les pentes, pour se rendre dans les zones universitaires. Quant au sud-est, vers les quartiers plus cossus de Montchoisi, puis les communes limitrophes de Pully et Lutry, les pentes diagonales sont raisonnables. Pour les trajets du centre ville aux quartiers nord, il est vrai qu'un certain découragement peut être compris. Mais

comme toujours, des solutions existent. PRO VELO Lausanne l'avait bien compris et, dès le début des années 2000, a mis une carte cycliste à disposition de ses membres. Elle recensait tous les itinéraires alternatifs permettant des trajets plus accueillants et indique les passages à éviter.

Mais Lausanne et ses environs, ce sont également de longues balades qui suivent plus ou moins des lignes de niveau, qui permettent de traverser de nombreux parcs aux mille essences. C'est aussi aller vers des institutions mondialement reconnues: Le Musée de l'Art brut, la Cinémathèque suisse ou encore le BBL - Ballet Béjart Lausanne. Côté miam-miam, il vaut mieux passer la longue liste de pintes, restaurants et bars, au risque d'interrompre la lecture et de finir à table.

Comme partout en Suisse, il y a eu un avant Covid, vingt longues années, durant lesquelles les aménagements étaient promis, étudiés, remaniés et très souvent mort-nés. Comme partout aussi, les associations, dont PRO VELO Lausanne, ne ménageaient pas leur peine, mais rien n'y faisait ou presque. Du moins en regard du travail investi, des promesses et du lobbying intensif. Un éreintant parcours du combattant, souvent paradoxal, qui opposait le vélo aux transports publics: pas de vélo dans les pistes de bus suite à une opposition farouche du Syndicat des chauffeurs de bus, des vélos dans le métro à certaines heures uniquement. La municipalité pour-



La rue du Petit-Chêne n'impressionne pas les coursiers.

tant rose-verte n'attachait que peu d'importance à des revendications légitimes. Rejoignait-elle alors la vision répandue que les Lausannois eux-mêmes avaient des cyclistes, des gens difficiles à comprendre? A la pente, vous ajoutiez le climat, soit de la neige au nord de la ville et des conditions plus douces sur le littoral, et l'image de l'écologiste motivé se résumait définitivement à celle d'un gentil doux dingue. La présence des Hautes écoles dans la banlieue et les nombreux scientifiques et étudiants convaincus des bienfaits de la pédale n'y changeaient rien. Bref, tout était comme englué, seuls les comptages évoluaient positivement et une demande catégorique pointait. Des petits moteurs électriques n'y sont de loin pas étrangers, bien entendu.

Et finalement 2020, l'extase, l'avalanche de jaune, d'arceaux de parcage, de feux spécifiques, d'aménagements tant attendus dans une ville si agréable, hormis la pente, qui toujours inquiétera. Lausanne se transforme peu à peu en paradis. Pour s'en convaincre, il suffit de croiser les avis des Lausannois à ceux des guides touristiques, qui voient en Lausanne ni plus ni moins qu'un joyau. Too much? Vrai, il y a là un peu d'incitation à découvrir Lausanne. Pas facile d'être rédacteur objectif et cycliste de longue date. Cela dit, Lausanne, la mal aimée des mollets citadins, le mérite bien.



Esplanade de Montbenon.

Philippe Wiedmer

UN VENT DE LIBERTÉ POUR LES AÎNÉS

Les retours sont enthousiastes. Cette pensionnaire d'un EMS neuchâtelois repartirait très volontiers pour un petit tour en triporteur: «C'était très sympathique!» et sa voisine de renchérir qu'elle a eu «beaucoup de plaisir!». Rendre accessible à toutes et tous le plaisir de sentir l'air glisser sur son visage, de retrouver un peu de mobilité et de ressentir les joies du vélo même si le corps ne permet pas ou plus de pédaler, telle est la mission de l'association A Vélo Sans Âge (AVSA), ou Cykling uden alder en danois, où est né le projet. Elle a pour vocation de créer des ponts entre les générations et d'offrir du bonheur à des personnes résidentes en institutions, des personnes âgées ou en situation de handicap. Et quoi de mieux que le vélo pour offrir de la joie et favoriser les moments de partage? A Neuchâtel, où le projet prend gentiment son essor, des bénévoles aux commandes d'un triporteur adapté emmènent en promenade les résidentes et résidents des EMS intéressés.

L'EXPÉRIENCE NEUCHÂTELOISE

La Ville de Neuchâtel a soutenu le projet en achetant notamment le triporteur et l'association a trouvé des bénévoles, avec un franc succès. Quant à celles et ceux ayant tenté l'expérience, les retours sont enthousiastes: «Au bord du lac, c'était magnifique!» ou «être dans la nature», «à l'air» et même «beaucoup de personnes nous regardaient, c'était très sympathique» s'exclame une résidente. Du côté du personnel des homes, on relève que les promené.e.s reviennent souvent avec le sourire et des

anecdotes à raconter, comme ces deux dames qui se sont prises pour des Reines d'Angleterre en saluant les passants qui les regardaient. On souligne aussi que c'est l'occasion de ne pas être avec du personnel soignant et de redevenir des citoyens et citoyennes qui font un tour à vélo, tout simplement. Comme ce couple, dont le monsieur est en gériatrie, qui a pu se retrouver ensemble en extérieur, mais dans un cadre sécurisé. Toutefois, l'expérience peut également être impressionnante pour certaines personnes, quand le flux de voitures est important ou que le vent souffle de face.



Faire du vélo avec son arrière-grand-maman!

Du côté des bénévoles, c'est l'occasion de partager des souvenirs et de re-découvrir certains lieux, leur passé, à travers les histoires et anecdotes de celles et ceux qui les ont vu changer. Peut-être quelques craintes aussi qu'il n'arrive rien aux personnes qu'ils transportent et de devoir «briser la glace» avec des inconnu.e.s. Mais ces appréhensions se dissipent grâce à l'enthousiasme des personnes qu'ils emmènent.

DES TRIPORTEURS ADAPTÉS

Outre que les triporteurs doivent être adaptés et sécurisés pour transporter des passagers aux besoins particuliers, la puissance des moteurs est aussi un facteur limitant pour le moment. Il faut pédaler dur pour faire avancer l'équipage dans les montées, selon Ralph Wischnewski, le coordinateur romand pour AVSA.

A Fribourg, l'entreprise «Piste recyclable» développe un engin plus puissant, qui s'avère indispensable pour le développement du concept dans les Préalpes fribourgeoises, où plusieurs homes ont manifesté leur intérêt, et en Suisse de façon générale. Sans parler de Lausanne.

LE TRAVAIL DE AVSA

L'association met à disposition des personnes et des institutions intéressées toute la documentation nécessaire à l'implémentation de l'activité dans leur résidence. Ralph Wischnewski souligne que le but est vraiment que les EMS et particuliers souhaitant développer cette activité contactent l'association pour recevoir les informations leurs permettant de mettre sur pied une offre adaptée. Il a déjà reçu des appels du reste de la Suisse romande. Des actions se concrétiseront bientôt dans d'autres cantons. Reste qu'il faut trouver un soutien financier pour acquérir le matériel roulant et lancer des appels aux bénévoles pour emmener nos aîné.e.s se promener par monts et par vaux, le vent dans les cheveux. Avis aux intéressé.e.s!

Camille Foehn

www.avelosansage.ch

Pour la Romandie, Ralph Wischnewski:
ralph1.wischnewski@gmail.com



L'initiateur du projet en Suisse romande, Ralph Wischnewski aux pédales. (AVSA)



Quand pédaler ensemble redevient possible. (AVSA)

MON VÉLO N'EST PAS UNE ARME



CARLOS MADRID

Le vélo est mon ami depuis plus de 50 ans... Je suis assez ancien pour avoir connu les «hirondelles» de la police parisienne, l'armée vietminh à vélo sur la piste Ho-Chi-Minh et même les brigades cyclistes de l'armée suisse... Moyen de transport militaire, oui... mais je n'ai jamais vu le vélo comme une arme. C'est lors des manifestations qui ont suivi la mort de George Floyd que j'ai découvert que le vélo aussi peut nuire.

New York, une colonne de manifestants marche nonchalamment, pancartes «black lives matter» et slogans «no justice, no peace». Soudain, un cordon de policiers à vélo barre l'avenue, une vingtaine, jeunes, comme les manifestants. En shorts cyclistes, suréquipés en protections multiples et gilets jaunes, ils paraissent, ainsi alourdis, presque sympathiques. La manif vient au contact. Un court dialogue s'engage. C'est bon enfant, presque une rencontre: il y a aussi des cyclistes côté manif.

Puis, ça tourne mal. Des flics secouent les premiers manifestants. Les visages se crispent. Les flics qui étaient devant leur vélo passent derrière, les soulèvent, guidon et selle en main, et les projettent: la pédale s'enfonçe dans les cuisses ou les côtes, le guidon frôle le visage, les plateaux mordent la chair. On entend les gémissements surpris des blessés. Un type est à terre sous le vélo du policier qui le pilonne... C'est une action coordonnée de flics entraînés. Ils pensent avancer déployant leurs armes à deux roues avec frénésie... La foule lourde, procède par vagues, le cordon souffre, redouble de violence. La peau se déchire, les plaies s'ouvrent.

La foule rompt le cordon de policiers, bientôt encerclés par petits groupes. Ils reculent. La peur change de camp. Les vélos paraissent des armes bien dérisoires quand la foule submerge l'escouade cycliste, inonde l'avenue, transperce la frêle ligne de résistance. Il y a l'uniforme qui protège encore et aussi, le gun à la ceinture, sur lequel la main droite s'est rapidement posée, comme une menace.

Dans l'oreillette du commandant, qui s'en veut d'avoir si mal évalué le rapport des forces, sonne un message funeste: aucun renfort disponible. Alors, c'est la déconfiture. Les flics penauds remontent pitoyablement en selle, leurs chaussures coquées sur les pédales sanglantes et battent une retraite honteuse. Dans leur fuite, ils reçoivent encore quelques canettes ou barquettes vides comme les ultimes scories du volcan qu'ils désertent sous des quolibets dont «fuck» est l'invariable préfixe.

J'ai revu ces images: ces vidéos virales pullulent.

Bien des objets peuvent servir d'arme au gré du besoin ou de l'urgence. Au début du XX^{ème} siècle, on apprenait aux cyclistes à utiliser leur vélo pour se défendre.

Faire du vélo une arme offensive, c'est changer sa philosophie. Je ne retrouve rien du cycliste dans ce mépris patent de l'objet vélo. Mon vélo n'est décidément pas une arme.

Carlos Madrid

VOL DE VÉLO VOL À VÉLO

Avant même que la vague de vols de vélos n'enfle démesurément et que les trafiquants ne se regroupent selon des réseaux internationaux, notamment sous l'effet de la forte demande durant la période COVID, le vélo était en bonne place dans l'imaginaire collectif de l'objet à dérober. Que lit un malheureux sous l'article de loi «vol simple» du portail Internet de l'Etat de Vaud lorsque il cherche à se renseigner sur un dépôt de plainte? Art. 139 CP, à titre d'exemple: «vol simple d'un téléphone portable, d'un cycle ou de tout autre objet» Et, lors d'un sondage sur la sécurité, les Neuchâtelois placent le vol de vélo en deuxième position derrière la conduite dangereuse quant aux situations anxiogènes. CQFD. Le vélo est un objet à voler et volé. Toutefois, les choses évoluent. Ce sont maintenant, les voleurs qui se distinguent par leur utilisation des vélos dans des situations plutôt rocambolesques... Il s'enfuit à bicyclette après s'être fait remettre la caisse de la COOP de la Chaux-de-Fond; la police intercepte un receleur de bijoux qui s'échappe sur son VAE à Lyon. Dans le Nord de la France, un voleur de vélo n'hésite à se jeter dans la Meuse pour échapper aux forces de l'ordre. Fast and Furious X à vélo en 2021?

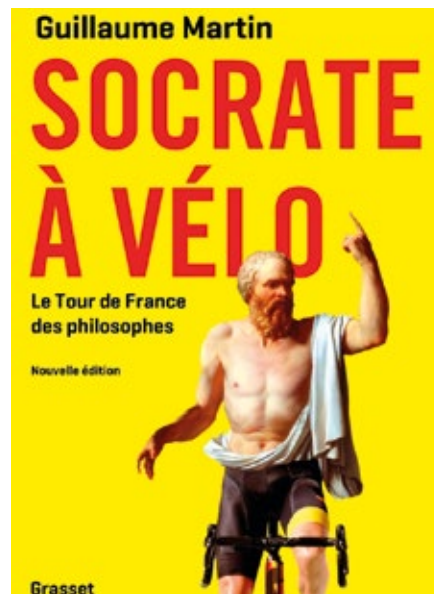
MON VTT, MES PNEUS UNE GROSSE MACHINE

Combien sommes-nous à imaginer l'ampleur des investissements qui se cachent derrière un bien innocent tour à VTT si pur et si tranquille? Depuis qu'une marque italienne, discrète et bien placée sur le marché du pneu, a introduit le graphène dans la construction de ses pneus, elle utilise une machine monumentale dans son usine de Bangkok. Le monstre mécanique qui permet d'assembler quatre composés dans un même pneu mesure soixante-cinq mètres de long; il a été construit par une société allemande qui produit notamment les chars d'assaut Leopard.

JE ROULE DONC JE SUIS VÉLOSOPHIE

A la fin de l'été, au salon du livre de Chambon-sur-Lignon, une rencontre proposait d'assister à l'arrivée de la Grande Boucle du Tour de France en présence de Bernard Chamboz, auteur de «Petite philosophie du vélo». Lors d'une interview au journal Le Monde, Sonia Lavadinho déclarait: «Pour que le vélo soit une pratique démocratique, il faut développer une autre philosophie du partage de l'espace». L'anthropologue et géographe suisse nous rappelait que le vélo, ses enjeux et sa place se pensent. Quasi-

ment en parallèle, Philosophie Magazine évoquait la bicyclette par une série de propositions chiffrées pour marquer son omniprésence mondiale, citant au passage Energie et équité, 1973, du visionnaire Ivan Illich. Un an plus tôt, Guillaume Martin, coureur du Tour de France, sortait «Socrate à vélo», dans lequel Nietzsche, Socrate et Heidegger, entre autres, étaient conviés au départ de la célèbre course: le vélo se pense et ne roule pas uniquement. En 2014, Olivier Razemon, dont le blog sur les transports est en lien sur la page de PRO VELO Suisse, publiait «Le pouvoir de la pédale» annoncé alors comme un plaidoyer pour la transition cyclable. Contrepiéd à cette euphorie de la pensée cycliste salvatrice, une émission de radio s'interrogeait tout récemment sur l'individualisme du cycliste qui déserte les transports en commun plus propices à l'apprentissage du vivre ensemble. Alors, les cyclistes: que du mollet?



TON CLOU? TON FIXIE? PAUVRE RÉDACTEUR

Souci récurrent du rédacteur de PVi: nommer un cycle sans se répéter. Les synonymes: oui, mais... Bécane, clou, allonge-gambette, bicycle, bicyclette, machine, biclou, vélocipède. Faisant souvent appel à des mots vieillissés ou marqués par une autre région francophone, le procédé a ses limites. Le style de machine peut être aussi envisagé: fixie, gravel, vélo couché, vélo-cargo, vélo de route, pliant, de ville. On entre dans le domaine des spécialistes, la nuance devient plus subtile. Les acronymes: VAE, VTT, VPS¹. Froid et technique. La périphrase? La seule en vogue, la petite reine donne quasiment la nausée tant on en abuse. Les marques: mon Brompton, mon Cannondale, mon Time, mon Cilo. A l'oral, passe encore, à l'écrit, niet. L'invention poético-nu-

nuche à tendance moyenâgeuse ou animalière: mon fidèle destrier, voire compagnon. Bof. Bon, on s'arrête là. Pauvre rédacteur.

1 VPS: vélo à pneus surdimensionnés, recommandé par l'Office québécois de langue française comme terme alternatif à fatbike.

LE VÉLO ET L'ART L'ART DANS LE VÉLO

Peints, décorés, évoqués, représentés, réutilisés, partiellement ou totalement, les oeuvres où apparaissent une ou plusieurs bicyclettes se comptent par dizaines... Dans les installations les plus marquantes du début de millénaire, Forever Bicycles de Ai Weiwei composait avec des milliers de cycles pour une construction qui se voulait tout à la fois reconnaissance du vélo et évocation de la machine industrielle chinoise. Picasso exposait une selle et un guidon en 1942. Et puis, il y a les moins connus, qui soudent, entassent, créent, à l'aide de cadres, roues, chaînes ou tout autre vieille pièce, comme Lucien Jalu². Ceux aussi, qui considèrent que la construction même d'un vélo aboutit à une oeuvre d'art: comme Noordin Kasoma³ artisan ougandais qui assemble des vélos en bambou. On ne compte plus les villes qui proposent des balades Street Art ou découvertes architecturales, en pédalant. Le parc de Yamaska au Québec voit plus grand et offre une promenade de plus de cinquante kilomètres jalonnée d'une quarantaine d'oeuvres monumentales: Artria⁴.



Artria, le parcours des oeuvres en nature.

Philippe Wiedmer

2 www.facebook.com/lucien.jalu

3 www.boogaalibikes.com

4 www.artria.ca

JOYEUX NOËL



Restons visibles!

TANDEM⁺
100% électrique 

NOUVEAU

**Encore plus d'espace dédié
aux vélos cargos !**

RIESE & MÜLLER CARGO HUB
chez votre spécialiste 100% électrique.

