



PRO VELO *info*

N°59 – Mars 2022

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

UN NOUVEAU VÉLO? ACHETEZ MALIN!

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'acquiescer 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 15%** 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

SCHNEIDERREISEN

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



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 bénéficier de cette offre, envoyez un message à info@pro-velo.ch en mentionnant «carvelo2go» dans l'objet. www.carvelo2go.ch



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 1 500.- 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.



Économiser 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

Séjournes dans des 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 la Hotelcard d'un an pour **CHF 79.– au lieu de CHF 99.–**. **Commander maintenant: <https://hotelcard.com/fr/pro-velo>**



MON VÉLO TOURNE MAL, J'EN SOUHAITE UN NOUVEAU

Si vous énoncez cette phrase non pas seulement pour vous mémoriser l'ordre des planètes¹, mais parce que votre vélo ne tourne vraiment plus rond, c'est le moment de réfléchir à son remplacement – ou éventuellement à sa réparation ou son «up-cycling». Et là, la chose se corse, car le choix est infini – surtout si vous décidez d'investir dans un deux-roues qui va vous servir durant de longues années et qui remplacera même votre voiture. Notre dossier vous apportera certainement des réponses et vous suggérera comment choisir.

Dans mon cas, c'est l'héritage d'un vélo électrique qui a facilité la décision: quelques achats d'accessoires, et me voilà équipée pour mes trajets journaliers. Très pratique dans une ville en pente, permettant de transporter aussi des sacs de commissions bien chargés, ce vélo ne parvient cependant pas à me conquérir totalement. Il est trop lourd, trop «utilitaire». A la bourse aux vélos suivante, je trouve un vélo de ville d'occasion parfait: bonne taille, complètement équipé, jolie couleur. J'ai donc maintenant le choix entre mon vélo de raison et mon vélo de cœur!

Cela dit, je regrette toujours mon premier «vrai vélo», celui que je me suis offert au moment où j'ai décidé d'utiliser régulièrement ce mode de transport pour mes déplacements quotidiens. C'était un vélo fait sur mesure qui coûtait une petite fortune à l'époque. Le vendeur m'avait même demandé si je pensais mériter un tel cycle! Oui, je le méritais, et dès la première fois où je me suis mise en selle, j'ai eu l'impression que ce vélo m'avait toujours appartenu. Après presque 25 ans de bons et loyaux services, il a, hélas, tout bêtement été volé.

Johanna Lott Fischer

1 Mon (Mercure) vélo (Vénus) tourne (Terre) mal (Mars), j'en (Jupiter) souhaite (Saturne) un (Uranus) nouveau (Neptune).

VOS ASSOCIATIONS PRO VELO 4-5

Nouvelles des régions et agendas

DOSSIER UN NOUVEAU VÉLO? ACHETEZ MALIN! 6-10

On réfléchit sur tous les tableaux
Une nouvelle manière d'acheter
Questions pour un vélo
Faut-il pédaler plus pour émettre moins?

JE PÉDALE À 11

Bâle

ACTUALITÉS 12-13

PRO VELO doit montrer les dents
Initiative en Valais
Rubrique juridique

BILLET D'HUMEUR 14

Un vélo pour s'intégrer?

NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS 15

Claude Marthaler

Dessin de couverture:
Giganto

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
1^{er} mars 2022
Tirage certifié REMP/PS:
6 091 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
Juerg Haener,
Johanna Lott Fischer (trésorière),
Philippe Wiedmer (président)

Ont collaboré à la rédaction de ce numéro
Fabian Baumann, Matthieu Buchs, Elisabeth Decrey Warner, Juerg Haener, Philippe Jansen, Johanna Lott Fischer, Salomé Mall, Carlos Madrid, Claude Marthaler, Estelle Martinet, David Raedler, Philippe Wiedmer

Relecture
Matthieu Buchs,
Danièle Gaudard

Secrétaire de rédaction
Elisabeth Decrey Warner

Mise en page
Yan Rubin

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

Publicité
pro-velo-info@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



**DU 1^{ER} AU 30
SEPTEMBRE 22
LE DÉFI CYCLISTE
NATIONAL**

Télécharge maintenant
l'appli pour participer

— CHABLAIS —
MOBILITÉ, DÉCHETS:
DES CHOIX RESPONSABLES

En septembre 2021 notre association a organisé une action de ramassage de déchets lors du Clean-Up Day national à Aigle. Les déchets valorisables ont été triés et acheminés rapidement aux points de recyclage, à l'aide d'un vélo cargo. Nous avons souhaité montrer que des actions quotidiennes peuvent agir en faveur de l'environnement, par exemple consommer moins de produits jetables ou choisir le vélo à la place de la voiture. Notre action a reçu le 3^e prix, catégorie «associations», pour sa créativité.

Cecilia Viscarra



Vélo cargo emprunté à l'UCI, une dizaine de trajets aux éco-points

- 9 avril: cours vélo, Aigle
- Avril: assemblée générale (date à fixer)
- 14 mai: cours vélo, Bex
- 21 mai: bourse aux vélos, Monthey
- 3-4 juin: festivités pour la journée mondiale de la bicyclette, Aigle

— FRIBOURG —
PLUS DE COURS VÉLO EN 2022

En 2022 PRO VELO Fribourg continue sa collaboration avec l'Etat de Fribourg sur le Plan cantonal de promotion du vélo. Dans ce cadre deux nouveaux lieux de cours vélo pour familles ont été ouverts en septembre 2021, et trois autres encore seront disponibles dès le printemps 2022. Notre but consiste à élargir le champ géographique des cours pour donner la possibilité aux habitant-es des villes plus éloignées du centre du canton de profiter de cette formation tellement appréciée par les enfants et leurs parents. Ces nouveaux cours sont sponsorisés par l'Etat, donc gratuits pour l'ensemble des habitant-es du canton.

Viktoryia Labunets

- 26 mars: cours conduite cycliste, la Vignettaz, Fribourg
- 2 avril: cours conduite cycliste, Bulle, école de la Condémine
- 9 avril: bourse aux vélos, Fribourg, blueFACTORY
- 9 avril: cours conduite cycliste, Estavayer-le-Lac
- 23 avril: bourse aux vélos, Bulle, place du Marché

- 14 mai: cours conduite cycliste, Morat, Ecole Berntor
- 21 mai: cours conduite cycliste, Villars-sur-Glâne, Villars-Vert

— GENÈVE —
EXPLOSION DES ACTIVITÉS EN 2022

Pas moins de 26 cours «Famille» sont prévus dans 9 communes, ce qui va nous rapprocher du podium national en termes de participation! Grâce au Département de la sécurité, de la population et de la santé du canton, 12 ateliers parascolaires auront lieu ainsi que 5 sorties Senior en VAE.

Nouveautés: une remorque-basculer pour le parascolaire et des tricycles en test pour les Seniors.

Un nouveau mandat nous réjouit à Onex: une série de 4 ateliers mobilité pour chacune des 12 classes de 3P-4P.

Seul projet au ralenti, DÉFI VÉLO se déroulera dans 2 établissements, le 3^e étant en travaux.

Julien Hutin



Cours «Famille», Les Libellules, Vernier (sept. 2021)

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

— JURA —
CULTURE & VÉLO

S'il a fallu 30 ans de travaux avant d'inaugurer la trentaine de kilomètres de l'autoroute A16 traversant le canton du Jura, il aura fallu pas moins de 40 ans de patience avant l'inauguration du Théâtre du Jura en octobre dernier. Depuis, les aménagements extérieurs se sont poursuivis. Bonne nouvelle! Ce complexe immobilier qui intègre également des surfaces commerciales et d'habitation compte plus de 100 places de stationnement vélos. Bravo!

Claude-Alain Baume

— LA CÔTE —
OPPOSITIONS CONSTRUCTIVES

En 2021, le manque de considération pour les cyclistes nous a conduits au dépôt de nombreuses oppositions relatives à de nouveaux bâtiments ou quartiers. Plus inquiétant encore, il n'y a pas de constance dans l'origine des problèmes: désintérêt des propriétaires, manquement des architectes, règlements communaux obsolètes, attentisme voire

négligence en matière de surveillance. Dès lors, nous poursuivrons ce travail d'opposition constructive tant pour faire modifier les plans inadéquats, que pour presser les parties prenantes à prendre leurs responsabilités.

Raphaël Charles et Isabelle Pillevuit-Rod



Règles parking: accès de plain-pied voire via une rampe de 8-10%. (max 12%)

— LAUSANNE —

MAISON DU VÉLO: NOUVEAU SERVICE

Depuis le début de l'année, PRO VELO Région Lausanne offre une nouvelle prestation à ses membres. Un samedi par mois, la Maison du vélo ouvre ses portes et propose des cours de mécanique ainsi que des ateliers en libre-service. Profitez de ces moments pour réaliser des petites réparations sur votre vélo, ces activités sont ouvertes à tout public. Pour consulter le calendrier détaillé, rendez-vous sur notre nouveau site internet: pro-velo-lausanne.ch

Lucas Meylan



Portes ouvertes de la Maison du vélo

- 26 mars: bourse aux vélos, place de l'Europe
- 30 mars et 6 avril: cours vélo débutant
- 21 mai: cours vélo famille, Collège de Montriond

— MORGES —
FESTIVAL DE CANNES SUR MORGES

Le 16 mars, lors de notre assemblée générale, nous aurons l'occasion de fêter les 10 ans de notre association. Cet événement sera ouvert à un public aussi large que possible et nous insisterons sur la présence de nos élu-es et décideur-euses. L'assemblée sera festive, en mode «Festival de Cannes». Nous remettrons des prix dans différentes catégories tels le meilleur et le pire aménagement cyclable, ou les cabinets d'architectes les plus et les moins cyclophiles. Le tout dans une ambiance paillettes et people, communiquant ainsi joyeu-

sement sur ce qu'il faut faire – ou pas – pour améliorer la vie des cyclistes.

Erik Fretel



Manifestation originale

- 16 mars: assemblée générale, Beausobre, 20h
- 30 avril: sortie vélo «Costard», Parc Indépendance, Morges, 15h

— NEUCHÂTEL —
BOURSES AUX VÉLOS

Les bourses aux vélos sont des événements incontournables de l'année cycliste. C'est là qu'on dénicher le VTT idéal pour la randonnée, le vieux vélo qui reste à la gare sans se faire voler ou le vélo de course bichonné de la personne âgée qui s'en sépare le cœur déchiré, mais heureuse qu'il soit encore «roulé». On y trouve aussi des vélos électriques, des vélos colorés pour enfants, et divers accessoires. Mais aussi et surtout des bénévoles passionné-es et disponibles pour répondre à vos questions ou refaire le monde. Nous nous réjouissons de vous revoir ce printemps!

Rachel Oesch



Bourse aux vélos, collège de la Promenade

- 2 avril: bourse aux vélos, collège de la Promenade, Neuchâtel
- 18 juin: bourse aux vélos, collège de la Promenade, Neuchâtel

— NORD VAUDOIS —
ON GRANDIT

Lors de notre dernière AG, nous avons décidé de changer de nom afin d'englober tout le Nord Vaudois. Celui-ci devient PRO VELO Nord Vaudois. En effet, si nos membres résident en majorité à Yverdon-les-Bains, ils proviennent de toute la région. Sur la photo, nous sommes à Yvonand, qui a la chance de pouvoir regrouper sur le même site tous ses bâtiments scolaires ainsi que l'Unité d'Accueil des Castors pour Ecoliers et son parking vélos.

Herbert Chautems



Yvonand, un parking à vélos central et abrité

- 9 avril: cours vélo, Yverdon
- 14 mai: cours vélo, Grandson
- 21 mai: bourse aux vélos et cours vélo, Grandson

— RIVIERA —
PRO VELO RIVIERA SE RENFORCE

Le 30 septembre, l'AG s'est déroulée à Chexbres. A cette occasion, le comité a pris congé – avec émotion – de Jessica Ruedin et accueilli – avec joie – Hadrien Lavaux et Fabienne Despot. Nous serons dorénavant 13 à table! (composition: voir le site)

Le film *Motherload* a ensuite été projeté. Le documentaire – de 2016 – présente des familles des Etats-Unis qui ont choisi la mobilité cycliste dans ce pays où l'automobile est reine. Des mères découvrent le vélo cargo comme une émancipation poétique et un appel à la liberté.

B. Savoy et V. Ansermet

— VAUD —
ÉLECTIONS AU GRAND CONSEIL 2022

Afin d'aiguiller au mieux les électeur-trices sur les intentions politiques des candidat-es au Grand Conseil en matière de mobilité et d'environnement, PRO VELO Vaud s'est associée à 7 ONG dans le cadre d'Ecorating. Découvrez les résultats détaillés sur ecorating.ch

En parallèle, les associations régionales de PRO VELO Vaud ont réalisé un sondage visant à connaître les positions des candidat-es sur la thématique du vélo en matière d'infrastructure, de promotion de la pratique et d'intermodalité. Leurs réponses sont consultables sur le site de chaque AR.

Lucas Meylan

— TESSIN —
«CORTESIA»

Lancée par PRO VELO Ticino (PVT) et l'ATE, la campagne «Cortesia» vise à promouvoir un comportement respectueux entre cyclistes et piéton-nés dans les espaces de cohabitation. L'action a démarré le long du lac de Locarno, entre Tenero et Minusio, où cyclistes et piéton-nés se partagent un espace étroit. Cela a mis à dure épreuve la cohabitation et Minusio a envisagé d'y interdire l'accès aux vélos. PVT et ATE ont alors lancé la campagne d'affiches «Cortesia».

Peu après, Bellinzone a adhéré à la campagne, et placé des affiches aux points sensibles de la zone piétonne du centre-ville accessible aux cyclistes. La commune souhaite développer un réseau urbain dédié à la mobilité douce, en promouvant activement les déplacements à pied et à bicyclette.

En 2022, une campagne similaire de plus grande envergure sera lancée par l'Administration cantonale tessinoise. PVT a contribué à sa conception et y participera activement!

Claudio Sabbadini



Campagna «Cortesia»

— VALAIS —
UNE INITIATIVE QUI ROULE

Marquée par la récolte de signatures pour l'initiative cantonale pour plus de pistes et bandes cyclables, l'année 2022 sera indéniablement axée sur le lobbyisme politique pour PRO VELO Valais. Les groupes de travail locaux seront renforcés pour véhiculer les intérêts des cyclistes auprès des autorités. L'action politique sera aussi effective au niveau du législatif cantonal, où des débats liés au vélo ont régulièrement lieu ces temps-ci. Un engagement politique intense pour la mobilité douce a débuté!

Philippe Jansen



Lancement de l'initiative

- 26 mars: bourse aux vélos, Sion

FOCUS: VOIR PAGE 14

ON RÉFLÉCHIT SUR TOUS LES TABLEAUX



Un vélo peut avoir une seconde vie

L'achat d'un vélo peut s'avérer une opération aussi gourmande en temps que fastidieuse en réflexions. Loin le temps d'une visite à l'unique marchand du quartier ou de la ville suivi d'un retour satisfait au guidon d'un vélo suisse, un Cilo pour un-e Vaudois-e ou un Mazza pour un-e Genevois-e. Un samedi pluvieux, un peu d'argent de côté et l'affaire était pliée.

De nos jours, un passage obligé et curieux sur la toile à informations amorce le processus. S'informer, se rassurer. Des millions de bécanes s'exposent; mille marques, dix mille modèles, cent mille couleurs. Avant de succomber au surplus de l'offre, le-la néophyte se sera tout de même fait sa petite idée entre site de fabricants, revue de magazines spécialisés et d'inévitables, mais parfois bien pensés, avis d'internautes heureux-euses ou déçus-es.

Ces premières étapes virtuelles, PRO VELO info laisse le soin à tout un chacun-e d'en faire l'expérience selon sa résistance. Tout comme nous laisserons de côté les ventes qui se déroulent totalement en ligne et dont le

seul rapport, et encore, entre vendeur-euse et acheteur-euse se résume à une succession de fenêtres informatiques. Et même si ce type de transaction prend de l'importance, le schéma «commande à double clic et déballage de carton arrivé par courrier rapide» gratouille notre idéalisme, voire nous meurtrit. Nous n'aimons pas souffrir si ce n'est pour la bonne cause, celle du vélo.

C'est selon trois axes proches du terrain et des êtres que nous aborderons les soucis et questionnements que peut occasionner ce moment de choix.

Première question, celle de nos habitudes d'achat et la remise en question du modèle traditionnel qui consiste à acheter neuf. Une coursière écrivaine très au fait des courants du moment vous dira, au travers de son enquête, combien il est de nos jours primordial de pouvoir résister à l'excitation des publicitaires pour verser dans un monde de seconde main, de pièces en vrac usagées mais pas inutilisables, voire ... de ne pas acheter du tout. Renversant, non? Pas tant que cela, l'auto-partage et

la location de voiture existent bien, pourquoi le vélo-partage et la location n'auraient-ils pas droit au chapitre de manière plus répandue?

Deuxième question, centrale pour PRO VELO info et l'image que les cyclistes donnent de leur pratique, celle de la sécurité et du matériel. Notre secrétaire de rédaction est allée à la rencontre de deux marchands qui se sont mis en quatre pour que rien ne soit laissé au hasard avant le grand saut.

Troisième question, celle de la pertinence écologique de cet acte d'achat. Sommes-nous finalement totalement dédouanés de tout empreinte carbone tant le vélo est mis en avant pour ses qualités représentatives de la mobilité douce? Non, il y a deux choses à dire; notre spécialiste scientifique s'en est chargé.

Bref, achetons bien, achetons peu et surtout achetons mieux et si nous le pouvons n'achetons pas et partageons. Bonne entrée dans le printemps, symbole du renouveau.

Philippe Wiedmer

UNE NOUVELLE MANIÈRE D'ACHETER

Au moment d'acheter un vélo, la facilité du flambant neuf est attrayante. La large gamme que proposent les marchand-es de cycles simplifie considérablement le processus du choix; d'autant qu'il est particulièrement commode de se faire conseiller par des professionnel-le-s pour investir directement dans une machine adaptée à notre taille et à la spécificité de notre usage. Au-delà de l'aspect pratique, la nouveauté séduit par son esthétique clinquante et ses technologies à la pointe, avec des matériaux comme le carbone, idéaux pour la recherche de performance. De plus, les normes des composants évoluent et l'achat du neuf semble permettre d'assurer la disponibilité des pièces lors des réparations ultérieures.

Néanmoins, cette efficacité des circuits conventionnels a un prix et tout le monde n'a pas la possibilité de s'engager financièrement dans une telle entreprise.

Outre le coût de la nouveauté, le marché standardisé a ses bémols. Dépendant de la globalisation capitaliste, les productions sont délocalisées en Chine et il est parfois difficile pour les fabricants de ne pas perdre leur âme dans cette course concurrentielle. Acheter neuf contribue donc à une forme d'anonymisation des objets, fruits d'une économie déshumanisée.

Aussi, la pandémie a causé une pénurie de pièces qui augmente considérablement les temps de commande (jusqu'à un an d'attente pour certains vélos). De quoi encourager à se tourner vers de nouvelles manières d'acheter. Quelles alternatives pour ceux qui souhaitent s'inscrire dans une démarche plus personnelle, consciente ou financièrement accessible?

Dans les grandes lignes, on décèle deux tendances différentes. D'un côté, le vaste marché de l'occasion, que certaines associations font vivre au-delà d'internet et des magasins, dans un souci de démocratisation et de durabilité. De l'autre, l'existence d'un marché plus confidentiel, celui du «neuf éthique», constitué de marchand-es de cycles qui valorisent les procédés de production locale en s'inscrivant délibérément dans une démarche qualitative plus que quantitative.

LE MARCHÉ DES OCCASIONS

À l'achat d'un nouveau vélo, le premier



pas transiger sur la taille, le type de développement ou la transmission du vélo. Il faut compter sur la chance et la persévérance pour trouver la perle rare!

S'orienter vers le marché physique des occasions peut alors s'avérer fructueux, notamment avec les fameuses bourses aux vélos organisées par des associations comme l'ATE et PRO VELO. Cette option a l'avantage de former de véritables viviers vélocipédiques, centralisant les offres et optimisant les chances de dénicher LA pépite vintage! Ce canal permet aussi à l'acheteur-euse d'inscrire son geste dans une démarche responsable et valorisante à bien des égards.

RECYCLER POUR MIEUX RECONDITIONNER

Consciente des enjeux sociétaux qui sous-tendent l'acquisition d'un vélo, l'association Axécycle, à Lausanne, a décidé de porter



La pratique du recyclage déchaîne la créativité!

haut les valeurs sociales, écologiques et économiques. Son but: rendre le monde du vélo accessible à toutes et tous en démystifiant les idées reçues qui font barrière. «Le milieu culturel et les moyens financiers ne devraient jamais être un facteur dissuasif en matière de vélo» souligne Luca Widmer, membre de l'atelier participatif qui a récemment inauguré ses locaux à la Galicienne. Véritable communauté active en faveur de la démocratisation du cyclisme urbain, Axécycle est une ruche où s'affairent des personnalités dynamiques issues d'horizons divers qui aspirent toutes au même idéal: rendre le vélo accessible à toutes et tous! Leur créneau: la récupération. Ils reconditionnent des vélos provenant de dons de particuliers avec des pièces encore utilisables que leur lèguent certains magasins lausannois. L'équipe offre une seconde vie à ces bicyclettes à des tarifs accessibles à chacune et chacun. «On ne se fait aucune marge, le but n'est pas de faire de l'argent. Nous fixons les prix les plus bas possibles, et les personnes désireuses de nous soutenir font parfois un geste de majoration» explique Luca. Ce cercle de passionnés sait se rendre dis-

ponible pour donner des conseils et aiguiller tout un chacun. Désireux de partager, ils adoptent une posture pédagogique et encouragent l'autonomie en mettant à disposition du public les outils pour effectuer soi-même l'entretien et les réparations d'un vélo, avec ou sans aide encadrante. Des cours de mécanique viendront compléter le tableau de l'atelier participatif, en plus de la vente et de la location de vélos.

VERS DU NEUF PLUS ÉTHIQUE

Si toutefois l'on est amateur·trice de pièces uniques et de belle mécanique, la seconde tendance ne pourra que séduire. En effet, certains·aines professionnel·les tendent vers l'excellence en prenant la posture artisanale. Ils et elles garantissent ainsi un contrôle de la production tout en favorisant la qualité à la quantité, le local au global et par-dessus tout, le souci du détail qui fait mouche.

A Lausanne, Cycles Ricca propose des «montages maison» sur la base de deux modèles exclusifs, urbain et gravel, tous deux dessinés au sein de l'atelier de la rue des Deux-Marchés. Les cadres, en acier, sont fabriqués en

Europe et soudés au TIG pour de meilleurs résultats (Tungsten Inert Gas). Enfin, pour les incondi·tionnel·les jusqu'au·boutistes, direction Cycles Lambert à Bex, dans l'atelier d'Olivier Lambert qui se décrit comme «un autodidacte guidé par la passion du vélo, du fait main, des pièces uniques et des belles choses». Initialement spécialisé dans les roues, il s'est ensuite formé à la construction de cadres. Aujourd'hui expert en la matière, il propose des vélos sur-mesure de conception entièrement artisanale et faits main dans l'atelier qu'il partage avec son associé Edouard Baer.

En somme, qu'il s'agisse de sortir un joli jouet de son carton d'emballage d'usine, de fureter dans les limbes d'internet, d'arpenter les bourses en quête du saint graal, de sympathiser avec une communauté soudée (et soudeuse!) ou encore de s'offrir le vélo de sa vie chez un·e artisan·e de pointe, l'achat d'un vélo n'est pas une mince affaire. Ce geste, aussi anodin puisse-t-il paraître, cristallise une idéologie qui participe à l'aura du ou de la cycliste.

Estelle Martinet



Un vélo adapté à vos besoins et à votre stature

QUESTIONS POUR UN VÉLO

L'arrivée du printemps et l'apparition de nouvelles pistes cyclables «post-COVID» vous ont décidé·e: vous allez acheter un vélo ou retaper celui qui dort dans votre cave. Pour vous aider dans votre choix nous avons interviewé deux responsables de magasins de cycles: un vendeur représentant une chaîne de vente, Vincent Meunier, de Ciclissimo Carouge (GE), et un gérant aux commandes d'un magasin indépendant, axé sur la production locale et le développement durable (Charles Joset, Charly's bike store, Genève).

1^{ER} COUP DE PÉDALE: QUEL TYPE DE VÉLO?

Réfléchissez d'abord à ces questions, qui devraient vous être posées si le·la vendeur·euse fait bien son travail: Que vais-je faire avec mon vélo? Me balader le dimanche? Me rendre quotidiennement au travail? Amener mon enfant à la crèche? Je me lance pour plusieurs années ou est-ce provisoire car je vais bientôt déménager et les conditions ne seront plus les mêmes? Selon vos réponses il vous sera proposé le cycle le mieux adapté à vos besoins. Il s'agira également de faire votre choix pour un vélo avec une assistance électrique ou celui limité à l'assistance de vos mollets!

Lors de l'interview mon attention a été attirée sur le vélo «coup de cœur» qui ne correspondra pas nécessairement à vos besoins et risque de vous décevoir très vite.

2^È COUP DE PÉDALE: VOTRE MORPHOLOGIE

Votre taille définira bien sûr la grandeur du cadre. Mais il y a d'autres points essentiels. Les bons magasins possèdent des appareils qui mesurent la largeur de votre bassin, permettant de vous conseiller sur la selle la plus adéquate. Elle joue un rôle très important, au-delà de vous sembler confortable. Sa mollesse n'est pas nécessairement gage de confort en roulant. Une mauvaise selle, ou mal positionnée, peut occasionner des maux de dos et même de nuque. Il est important de parler de la hauteur de la selle, de son inclinaison. Les mêmes aspects sont à prendre en compte pour le guidon.

3^È COUP DE PÉDALE: VOTRE ÉQUIPEMENT

Les marchands questionnés ont tous deux mentionné l'importance de posséder de bons vêtements contre la pluie et le froid, et surtout réfléchissants. Grâce à eux, vous continuerez à pédaler toute l'année, sans



Vos questions? Nos suggestions!

désagréments majeurs et en sécurité. Quant au casque, ils le recommandent vivement, et relèvent les progrès faits aujourd'hui avec ceux disposant de lumières, beaucoup plus visibles que les phares de votre cycle (obligatoires au demeurant), mais se trouvant plus bas, donc moins visibles dans le trafic. Le cadenas, assurez-vous qu'il soit robuste, mais aucun cadenas ne résistera à un·e

voleur·euse déterminé·e. Un conseil: toujours attacher son vélo à un élément fixe (barrière, arbre...). Il existe aujourd'hui des cadenas équipés d'une alarme provoquant en général la fuite rapide de l'individu intéressé par votre deux-roues.

Enfin concernant les sièges pour enfants, l'unanimité se fait pour un siège sur le porte-bagages, et non pas devant le guidon. Un siège prévenant le risque que la jambe de l'enfant ne glisse entre les rayons est essentiel.

Quant au choix de vélos cargos, il est vaste et il est facile de trouver un modèle adapté à vos besoins. Attention cependant avant de vous lancer: un vélo cargo est plus large, donc rend les croisements plus serrés et son parcage est parfois difficile. Il faut être bien conscient de ces aspects et les contextualiser avec vos parcours avant de vous décider.

4^È TOUR DE PÉDALE: LES MATÉRIAUX

Les cadres en aluminium sont plus fréquents, plus résistants et moins chers. Ils représentent aujourd'hui la majorité des deux-roues vendus. Quant aux freins, la plupart des vélos sont désormais équipés de freins à disques. Plus durables et également présentant moins de risques de freinages brutaux entraînant parfois la culbute par-dessus le guidon.

5^È TOUR DE PÉDALE: LES PRESTATIONS OFFERTES

La plupart des magasins donnent la possibilité d'essayer le vélo qui vous tente. Cela va de quinze minutes à une journée. Ce deuxième scénario vous permet de vous immerger réellement dans un essai correspondant à votre quotidien. Les petits magasins sont en général plus enclins à vous offrir une telle opportunité. Assurez-vous ensuite du service après-vente et des offres «client fidèle» possibles.

En ce qui concerne les assurances, il est recommandé de bien vérifier les conditions de vos contrats (certaines assurances remboursent un vélo volé chez vous, mais pas si le vol a lieu sur la voie publique). Les petites lettres de vos contrats sont importantes, et un courrier à votre assurance pour demander des précisions peut éviter de mauvaises surprises.

6^È TOUR DE PÉDALE: LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Peut-on trouver des cycles respectueux de l'environnement et fabriqués dans des conditions correctes pour les travailleur·euses?

On commence à parler de matériaux durables pour les vélos, mais peu encore. Des critères existent plutôt pour les vêtements. Ces questions sont importantes à poser, elles amèneront progressivement les

fabricants à produire de manière «verte» et en respectant les droits humains.

En tous les cas, assurez-vous que votre magasin reprenne les vieux pneus, les chambres à air, les batteries et les envoies dans un circuit de recyclage et non pas seulement à la déchetterie du coin. Et surtout demandez ensuite des pneus ou chambres à air recyclés, issus de ces circuits. S'assurer de la récupération de matériaux est bien, mais acheter les produits qui en sont issus est encore mieux. S'il n'y a pas d'écoulement des produits recyclés, il n'y a pas d'économie circulaire.

7^È TOUR DE PÉDALE: PÉNURIE DE DEUX-ROUES?

Pourrez-vous acquérir un vélo sans attendre des mois? Certes de nombreuses chaînes de fabrication fonctionnent aujourd'hui au ralenti, certaines pièces leur faisant défaut, mais il reste quand même passablement de choix sur le marché. Et à moins que vous ne teniez à un vélo X de la couleur Y et que vous n'en vouliez pas d'autre, vous pourrez pédaler très prochainement. Le printemps vous attend...

Elisabeth Decrey Warner

Merci à V. Meunier et C. Joset pour leurs conseils.

FAUT-IL PÉDALER PLUS POUR ÉMETTRE MOINS?

L'achat d'un vélo peut être motivé par des raisons écologiques. Que faut-il savoir? A quoi faut-il faire attention? Quelques pistes de réflexion.

L'environnement est une bonne raison pour se (re)mettre au vélo au printemps 2022. Depuis le début des années 2000, le secteur des transports est le plus grand émetteur de CO₂ dans notre pays. À l'origine de près d'un tiers des émissions, il devance les secteurs du bâtiment et de l'industrie.

Si les impacts environnementaux du vélo sont faibles, les chiffrer avec précision est difficile. Quantifier l'empreinte carbone d'un produit – on parle également d'analyse de cycle de vie – est complexe et le résultat dépend des limites du système considéré, de la durée et de la fréquence d'utilisation de l'objet, de l'énergie grise nécessaire à sa fabrication, de la gestion de sa fin de vie...

VÉLO CONVENTIONNEL ET TRAIN EN POLE

Selon des données compilées par le WWF Suisse, le vélo conventionnel et le train sont les deux moyens de transport les plus écologiques derrière la marche à pied. Ils sont chacun à l'origine d'émissions équivalentes à 8 grammes de CO₂ par personne et par kilomètre. Le vélo à assistance électrique échoue au pied de ce podium écologique avec 16 grammes. Il devance toutefois les transports publics dont la moyenne des émissions suisses se situe à 25 grammes. Les voitures, même électriques, finissent loin derrière.

La Fédération européenne des cyclistes s'est amusée à inclure l'impact du régime alimentaire du cycliste dans le calcul. C'est un peu chercher la petite bête car nous avons toutes et tous généralement suffisamment de réserve pour nos déplacements à vélo quotidiens. Mais c'est une réalité scientifique qu'une énergie doit être fournie et cela témoigne de la complexité de ces calculs d'empreinte carbone. Selon cette étude, un·e adulte moyen·ne consomme un supplément de 11 kilocalories par kilomètre. Avec le régime alimentaire européen actuel, cela correspond à 16 grammes d'équivalent CO₂ par kilomètre. Faire avancer le vélo par la force musculaire aurait alors un plus grand



Un vélo vert...ueux

impact sur l'environnement que sa fabrication et sa maintenance.

RETAPER AVANT D'ACHETER

Conforté·es dans notre envie de pédaler pour la planète, il reste à faire le choix du vélo. L'empreinte carbone d'un vélo dépend de son utilisation. Plus un vélo est utilisé longtemps et souvent, moins son impact sur l'environnement sera important. Les émissions liées à sa fabrication seront en effet largement remboursées dans le temps. Il vaut donc la peine de retaper le vélo qui traîne à la cave, ou alors de dénicher un vélo d'occasion. Ça tombe bien, les associations régionales de PRO VELO organisent régulièrement des bourses aux vélos au printemps.

ACHETER PLUTÔT QUE PARTAGER

Autre variante à l'achat, le partage. Cela peut parfaitement être une solution à envisager pour des citoyen·es qui roulent peu de kilomètres par année. Il est ainsi possible d'économiser sur les frais d'achat et de maintenance. Toutefois, d'un point de vue environnemental, une récente étude de l'École polytechnique fédérale de Zurich a montré qu'un vélo partagé peut paradoxalement

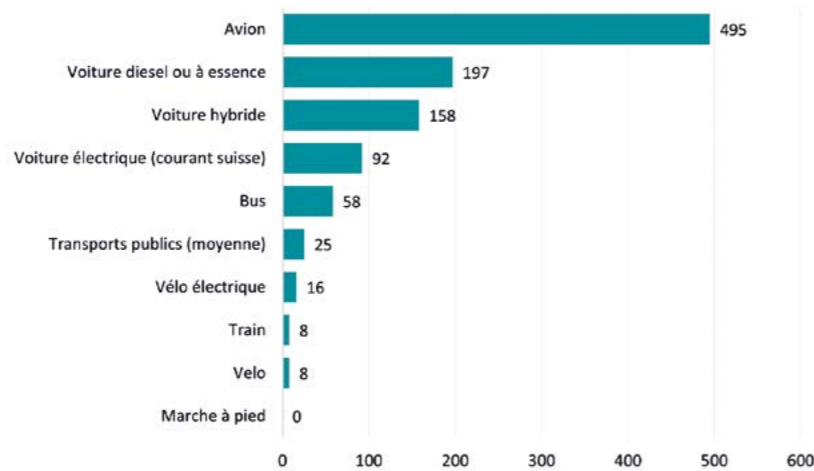
avoir un bilan carbone moins bon qu'un vélo personnel. Cela tient en particulier au fait que ces vélos sont trop rarement utilisés en lieu et place d'un trajet en voiture. L'énergie nécessaire à la gestion et à l'entretien est également mise en cause.

Et si finalement votre choix se porte sur l'achat d'un vélo neuf, il vous restera encore à faire le tri entre les arguments réellement écologiques de ceux purement marketing des marques de cycles qui ont flairé le bon filon. Le magazine spécialisé allemand *Velojournal* a récemment mené l'enquête. Si la plupart des marques ont développé leur fibre écologique, que ce soit par la modernisation des sites de production équipés de panneaux photovoltaïques ou encore le renoncement aux emballages plastiques, l'impact véritable sur l'empreinte carbone du produit final est incertain. Dans un marché globalisé, les composants d'un vélo peuvent provenir de différents fournisseurs répartis dans le monde entier.

Acheté, loué ou réparé, le vélo est le moyen de transport le plus écologique après la marche à pied. Il pourrait contribuer à décarboner fortement notre mobilité, même s'il n'est toutefois pas «zéro carbone» sur l'ensemble de son cycle de vie.

«Un homme averti en vaut deux», dit le dicton. Un·e cycliste éclairé·e saura pédaler plus pour émettre moins.

Matthieu Buchs



Émissions en grammes d'équivalent CO₂ par personne-kilomètre pour une flotte et une utilisation moyennes

SOURCE: WWF

BÂLE

Je roule depuis maintenant plus de 10 ans à vélo à Bâle. Et c'est un bonheur!

Ma plus grande qualité de vie a été, pendant de nombreuses années, de me rendre au travail à vélo. Enfourcher mon deux-roues tous les matins et pédaler sur 10 kilomètres signifient pour moi démarrer ma journée au mieux: j'arrive réveillée, en pleine conscience après avoir réfléchi à ce que je veux faire de cette journée et en ayant déjà fait du sport. De plus, je suis en cohérence avec mes valeurs et me déplace sans produire d'émission à travers l'agglomération. A cela s'ajoute le fait de pouvoir profiter des paysages, de changer de chemin au gré de mes envies et... le petit plaisir en plus: dépasser le soir, un sourire aux lèvres, les colonnes de voitures. J'espère avoir donné envie à 2-3 automobilistes de penduler à vélo, avec mon sourire béat et les cheveux volants sortant de mon casque!

2020 a été pour moi un tournant. J'ai changé de travail et me déplace maintenant principalement en train. 2020 a aussi marqué le début de la pandémie et du home office. J'ai tout de même pu parfois me déplacer professionnellement et ainsi eu la possibilité de tester la vélostation de la gare. Pratique du fait de sa localisation au cœur de l'édifice, grande et lumineuse et avec un prix de CHF 1.- par jour sans abonnement, elle a de quoi charmer.

Actuellement je travaille à 100% en télétravail et ne peux plus démarrer ma journée à vélo. Au bout de quelques semaines, j'ai remarqué à quel point cela me manquait



Rue cyclable, Bâle



Rouler entre un trottoir surélevé et des rails peut être dangereux

et j'alterne maintenant entre course à pied et tours à vélo avant de commencer à travailler.

Je constate avec cette pratique plus sportive du vélo que l'une de mes principales observations, sur mon trajet dans la vallée de la Birse, est tout aussi valable lorsque je pendule que lorsque je roule pour le loisir. Entre Bâle et Pfeffingen, les communes s'enchaînent, la zone urbanisée est continue. Le tram circule le long de la route principale et les vélos, eux, doivent zigzaguer en suivant l'itinéraire cyclable cheminant parfois le long du tram sur une route secondaire et parfois sur la route principale. Cette discontinuité de l'infrastructure est un premier point à améliorer.

Mais le plus dangereux reste pour moi le régime de priorité qui change pratiquement à chaque intersection! Une étude indique que la Birsstadt se prêterait clairement à la mise en place d'une autoroute à vélos. Qu'attendent les décideur·euses? Il est temps de faire quelque chose. Et dans cette attente il serait judicieux de mettre en place une rue cyclable pour que nous puissions rouler rapidement sans devoir nous demander à chaque croisement quel régime de priorité est valable.

Ensuite, en revenant vers le centre-ville, ce sont les trottoirs surélevés des nouveaux arrêts de transports publics conformes à la loi sur l'égalité pour les handicapés qui compliquent la circulation à vélo. En longeant ces arrêts de tram, vous avez l'impression d'être prisonnier entre le trottoir et

le rail. Heureusement que PRO VELO beider Basel a insisté pour qu'une solution soit mise en œuvre: les premiers contournements de ces arrêts de tram très dangereux ont déjà vu le jour.

Après ce tour dans la vallée de la Birse, je m'arrête parfois au centre-ville pour faire une course. Mais j'ai mon beau vélo de course, sans béquille... et là pas un arceau de libre à l'horizon. Ici aussi il est temps que le canton et la ville agissent.

Mais bien sûr, Bâle est aussi une très belle ville cyclable qui investit pour le vélo. Les premières rues cyclables de Suisse ont été testées ici. Et de nouvelles ont vu le jour ces derniers mois. Et le top: l'autorisation d'obliquer à droite au feu rouge pour les vélos. Quel bonheur! Les croisements qui ont été adaptés à cette nouvelle disposition légale sont nombreux et maintenant très agréables à emprunter à vélo. Il y aurait encore beaucoup d'endroits où l'on pourrait appliquer cette règle!

Et Bâle à vélo c'est encore bien plus: le plaisir des balades trinacionales, le magnifique paysage quand on traverse le Rhin entre Kleinbasel et Grossbasel, le velomart de PRO VELO beider Basel, le slow-up Dreiland, la Critical Mass, etc.

Je vous invite à découvrir notre magnifique ville à vélo, vous ne serez pas déçu·es!

Salomé Mall, PRO VELO beider Basel

PRO VELO BEIDER BASEL

PRO VELO DOIT MONTRER LES DENTS

Près de deux ans après son entrée en fonction, l'enthousiasme de Jürg Buri ne fléchit pas. Pour les années à venir, le secrétaire général de PRO VELO Suisse voit toutefois de grands défis à relever par l'association. PRO VELO info lui a posé quelques questions.

PVI: LORS DE VOS DÉBUTS, VOUS AVEZ DÉCLARÉ QUE VOUS PRENIEZ VOS FONCTIONS AVEC PLEIN D'IDÉES EN TÊTE ET BEAUCOUP D'ENTHOUSIASME DANS VOS BAGAGES.

QU'EN EST-IL AUJOURD'HUI?

Jürg Buri: Mon enthousiasme est intact. Le vélo prend de plus en plus d'importance dans nos villes. PRO VELO doit veiller à ce que nous puissions faire plus de vélo dans nos agglomérations en pleine croissance.

DONC TOUT VA BIEN DANS LE MEILLEUR DES MONDES?

PRO VELO a obtenu de bons résultats. Mais en tant qu'association, nous devons nous montrer plus courageux, plus efficaces et plus percutants. Nous devons mieux nous organiser au niveau national, mieux apprendre les un-es des autres, collaborer plus efficacement et aborder activement le rajeunissement de nos membres. Enfin, nous avons besoin d'une base de membres plus large et de plus d'argent pour pouvoir devenir plus professionnel·les et efficaces.

LA CRISE SANITAIRE ET LE BOOM DU VÉLO QUI L'ACCOMPAGNÉE CES DEUX DERNIÈRES ANNÉES ONT CERTAINEMENT AIDÉ...

Seulement en partie. La Suisse est encore à mille lieues d'être un pays du vélo. La crise sanitaire a donné un coup de pouce à son utilisation, mais elle agit à court terme et ne doit pas faire oublier la crise climatique. Le vélo est un acteur indispensable dans la perspective d'une mobilité respectueuse du climat, en particulier dans les zones urbaines. D'ici quelques années, les trois quarts de la population suisse vivront en milieu urbain. C'est là que se produisent les trajets courts: la moitié des déplacements de moins de 10 kilomètres devrait être effectuée à vélo. Une répartition modale de 50% n'est donc pas un vœu pieux, comme le prouve l'exemple de Copenhague. D'autres grandes villes comme Paris ou Barcelone accordent beaucoup de place



Jürg Buri est le secrétaire général de PRO VELO Suisse depuis l'été 2020

au vélo dans la rue et transforment les voies automobiles en pistes cyclables et en espace pour les piéton·nes.

MAIS JUSQU'À PRÉSENT, AVEC UN TOTAL DE 39 ASSOCIATIONS RÉGIONALES, PRO VELO EST SURTOUT TRÈS PRÉSENTÉ À LA CAMPAGNE.

PRO VELO s'est dotée d'une nouvelle charte et d'une nouvelle stratégie. Jusqu'en 2032, l'accent est mis sur la mobilité au quotidien. Autrement dit, notre «terrain de chasse», ce sont les villes et les grandes agglomérations, où la petite reine est l'une des clés pour garantir une mobilité intelligente et durable.

LE CLIMAT EST DONC UN THÈME IMPORTANT POUR PRO VELO?

Lors de la conférence de l'ONU sur le climat à Glasgow, le vélo a enfin été reconnu comme étant un facteur clé dans le domaine des transports. Cela est un pas important, aussi pour la Suisse. Les transports sont responsables de 40% de nos émissions de CO₂. Si nous voulons réduire les émissions de gaz à effet de serre, nous devons renforcer le trafic cycliste. Malheureusement, la Suisse est l'un des rares pays à ne pas avoir de stratégie nationale pour le vélo. Pour pallier ce manque, il faut un plan directeur qui soit en accord avec les objectifs climatiques de Paris et qui défi-

nisse concrètement à quelle date et dans quelle mesure la part modale du vélo doit être augmentée.

LA NOUVELLE LOI SUR LES VOIES CYCLABLES SERA BIENTÔT FINALISÉE. A-T-ON ENCORE BESOIN DE PRO VELO SI LA CONSTITUTION OBLIGE LES COMMUNES ET LES CANTONS À PLANIFIER ET À CONSTRUIRE POUR LES CYCLISTES?

Absolument! La loi sur les voies cyclables donne expressément à PRO VELO la possibilité de continuer à jouer un rôle consultatif dans la planification cycliste. Notre voix sera mieux entendue au sein de la politique des transports, l'expertise de PRO VELO sera plus que jamais sollicitée.

DEPUIS 1995, L'UTILISATION DU VÉLO PAR LES ENFANTS ET LES ADOLESCENT·ES A DIMINUÉ DE MOITIÉ. NE COURONS-NOUS PAS LE RISQUE QU'UN JOUR, GRÂCE À LA LOI SUR LES PISTES CYCLABLES, L'INFRASTRUCTURE SOIT LÀ, MAIS QUE PLUS PERSONNE NE FASSE DU VÉLO?

Non. Partout dans le monde, on constate que les bonnes infrastructures cyclables sont utilisées, y compris par les jeunes. En Suisse, l'utilisation du vélo chez les enfants et les adolescent·es a effectivement diminué de moitié environ au cours des 30 dernières années. Pendant la même période, le nombre de voitures a presque doublé. Notre pays a besoin de toute urgence d'une meilleure infrastructure cyclable. Des pistes en site propre, qui pardonnent les erreurs des différent·es usager·ères, sont le facteur décisif, non seulement pour les jeunes, mais aussi pour les seniors qui se déplacent en vélo électrique.

Interview mené par **Fabian Baumann** (*Velojournal*)

INITIATIVE EN VALAIS

Quatre associations, dont PRO VELO Valais, lancent une initiative invitant le canton à se doter d'une loi dédiée à la mobilité cycliste quotidienne. Pour que le Valais devienne le pays où les bicyclettes, elles aussi, sont reines.

«Est-ce que j'autorise mes enfants à se déplacer à vélo si une partie du tracé comporte un risque d'accident?» Cédric Montangero, président de PRO VELO Valais, l'une des quatre associations porteuses de l'initiative (avec l'ATE, la Fédération cycliste valaisanne et Pro VTT), met le doigt sur l'un des points clés de l'initiative: l'absence de pistes dédiées et le manque de continuité entre les tronçons de bandes cyclables rendent la pratique quotidienne du vélo au mieux inconfortable, au pire carrément dangereuse. L'initiative lancée le 25 novembre 2021 demande donc au canton de se doter d'une loi consacrée à ce moyen de transport.

«Le Valais a l'impression d'avoir fait beaucoup pour le vélo via la Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs, mais pour les Valaisannes et les Valaisans qui se déplacent

tous les jours à vélo, rien n'a été fait», explique Lucien Barras, député au Grand Conseil et coordinateur de l'initiative.

UNE SEULE PISTE CYCLABLE HOMOLOGUÉE EN VALAIS

Valais Wallis Promotion a en effet positionné le vélo comme l'une des activités touristiques phares du canton, mais la prise de conscience du potentiel de la petite reine est loin d'être réalisée. Pourtant aujourd'hui 71% des Valaisan·nes vivent à moins de 2 km d'une gare. De plus, près de la moitié des déplacements effectués en voiture en Valais est inférieure à 5 km. Or, au vu de l'explosion des ventes de vélos, notamment électriques, il y a fort à parier que de nombreux·euses utilisateur·trices souhaiteraient se servir plus souvent de leur deux-roues.

«La seule voie cyclable homologuée en Valais, déplore Joakim Faiss, fondateur du blog Bikin'Valais, est l'itinéraire qui longe les berges du Rhône, d'Oberwald au Bouveret. Or en hiver, elle n'est pas déneigée. Pas très pratique pour se rendre au travail de novembre à mars!» Et Lucien Barras d'ajouter: «Le·la cycliste doit chercher sa



Sur l'axe principal de la gare CFF à la place de la Planta, les cyclistes doivent circuler dans le flot des véhicules automobiles

place sur la route, alors que le·la piéton·ne et l'automobiliste ont la leur définie. Faisons une place à chaque utilisateur·trice, pour la sécurité de toutes et tous.»

Le comité d'initiative, dans lequel figurent des élu·es de tous les partis, a douze mois pour récolter 4 000 signatures, et faire ainsi entendre la voix de l'ensemble des cyclistes du canton.

Informations et feuilles de signatures: www.ini-velo-vs.ch

Philippe Jansen

RUBRIQUE JURIDIQUE

FUTURE LOI FÉDÉRALE SUR LES VOIES CYCLABLES – QUELLES IMPLICATIONS POUR LES CANTONS ET LES COMMUNES?

L'adoption en 2018 de l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres par 73.6% de la population et à l'unanimité des cantons exprimait bien l'importance de l'enjeu: le vélo constitue aujourd'hui l'un des piliers fondamentaux de la mobilité en Suisse et représente déjà, avec la mobilité piétonne, près de la moitié des déplacements du pays. Ses avantages pour la société ne sont plus à démontrer. Ne restait donc plus qu'une mise en œuvre législative, qui est en cours d'être concrétisée par la Loi fédérale sur les voies cyclables (LVC) actuellement en discussion au Parlement.

Cette loi vise la création de réseaux de voies cyclables pour les déplacements quotidiens et ceux de loisirs respectant les principes d'interconnexion, de densité, de continuité et de sécurité (art. 6 LVC). Elle se construit en tant que loi-cadre exprimant les exigences à

respecter et laissant aux cantons la mise en œuvre concrète. La Confédération conserve néanmoins des tâches d'aide à l'exécution, de coordination et d'information. Sur cette base, les cantons devront d'abord établir les plans des réseaux ainsi qu'en assurer par la suite la révision périodique (art. 5 LVC). Ils devront aussi coordonner ces voies entre elles (art. 7 LVC) et en assurer l'aménagement ainsi que l'entretien (art. 8 LVC). Si certaines voies sont supprimées ou posent d'autres problèmes, les cantons devront en assurer par principe le remplacement (art. 9 LVC). Alors que certaines de ces tâches peuvent être déléguées aux communes et/ou à des organisations privées spécialisées, le canton n'en demeure pas moins responsable de la réalisation. D'un point de vue temporel, les plans devront être établis dans les 5 ans suivant l'entrée en vigueur de la LVC, et mis en œuvre dans les 20 ans (art. 19 LVC).

Dans l'ensemble, cette loi constitue un grand pas en avant pour confirmer le rôle central du vélo dans la mobilité. Les can-

tons doivent maintenant déjà se préparer pour sa mise en œuvre, en identifiant aujourd'hui les tracés allant constituer les voies cyclables de demain!

David Raedler, Dr. en droit, avocat à Lausanne, défenseur de la cause du vélo, reçoit vos questions à pro-velo-info@pro-velo.ch



ELISABETH DECHEY-WARNER

Loi fédérale sur les voies cyclables: le feu bientôt au vert

UN VÉLO POUR S'INTÉGRER?

Saïda, 23 ans, arrivée de Syrie en Suisse en 2017. Aujourd'hui, elle est venue à vélo. Un casque sur le voile qui cerclé son visage, elle est accompagnée par Greta, son instructrice, pour me raconter son apprentissage de la bicyclette. Dans un petit café de la banlieue zurichoise, nous discutons entre rires et larmes, devant du thé fumant. En Syrie, Saïda a longtemps rêvé de prendre le vélo de son frère et de sortir dans les rues bondées de son quartier de Qaboun, près de Damas. De deux ans son cadet, il la faisait enrager en tournant à vélo dans la cour alors qu'elle n'y avait pas droit. Mal vu, vulgaire pour les filles, ou religieusement inapproprié, elle a tout entendu sur cet objet défini comme diabolique, uniquement pour les filles. Alors, quand elle rencontra Greta à une séance de Solinetz, une association zurichoise d'aide bénévole aux réfugié-es, elle décida, d'abord en cachette de sa famille puis avec le soutien de sa mère, d'apprendre à faire du vélo. Le projet Friends-On-Bike¹ organise des cours de vélo, de règles de circulation et de comportement dans le trafic.



Des larmes au rire, l'apprentissage du vélo et de l'intégration.

Quel courage pour braver le regard des passants amusés qui scrutent une jeune femme terrifiée par un engin inoffensif tandis que les bras vigoureux de deux bénévoles la maintiennent en équilibre instable! Greta montre les vidéos de cet apprentissage: la peur, la panique, les jambes qui tremblent et le vélo qui tanguent, la bande-son faite de rires aux larmes et de cris de terreur. Plus tard, les premières évolutions sans aide de Saïda et, dans son regard gris, la joie innocente du vélo vaincu.

Saïda est intarissable sur ce que le vélo a changé dans sa vie. «J'ai réalisé un rêve et j'ai montré à ma famille que je ne faisais aucun mal. Je suis désormais tellement autonome dans mes déplacements!» C'est facile d'aller de son domicile à son lieu de travail, à son école d'apprentissage ou au cours d'allemand. Le week-end, elle participe à des «sorties filles» à vélo, avec des bénévoles et d'autres réfugiées qui n'ont parfois que quelques heures d'expé-

rience cycliste. A la fin de l'entretien, Saïda me confie en souriant: quand elle aura des enfants, fille ou garçon, elle leur apprendra, elle-même, à faire du vélo! En 2020, 26 millions de réfugié-es dont plus de la moitié est âgée de moins de 18 ans, ont été forcés de fuir leur foyer². En Suisse 52 823 femmes et 74 523 hommes relèvent de l'asile³. Le vélo sert à bien des choses, c'est notre credo à PRO VELO. Il peut aussi aider à intégrer des réfugié-es, différent-es de nous par leur expérience de vie et leur culture, et leur faire partager une valeur suisse et un bonheur simple.

Carlos Madrid

1 <https://solinetz-zh.ch>

2 <https://www.unhcr.org/dach/ch-fr/services-en-suisse/statistiques>

3 <https://www.sem.admin.ch/sem/fr/home/publiservice/statistik/asylstatistik/archiv/2020.html>

BOURSES AUX VÉLOS - GENÈVE



Précieux conseils donnés par un mécanicien de l'Association Pavillon Cayla (Bourse Uni Mail, sept. 2020)

L'arrivée du printemps restimule celles et ceux qui ont réduit leurs parcours hivernaux, et donne envie à d'autres de se mettre en selle. Les bourses aux vélos, très attendues, permettent ainsi de sauver le porte-monnaie, d'offrir une nouvelle vie à un vélo, et d'éviter d'en mettre à la casse.

PRO VELO Genève organise 5-6 bourses par an avec divers partenaires (maisons de quartier, Uni, Hôpitaux) et est de plus en plus mandatée par des communes, une formule intéressante pour PVGE, car elle assure une recette et facilite la logistique.

Quelques bons trucs:

- Lors des bourses, les membres PV bénéficient d'un accès anticipé à la vente.
- Les vendeur-euses ne sont pas seulement des particulier-ères. Ce sont aussi des professionnel-les qui collectent des vélos et les réparent pour ces ventes. Avantage: le vélo est mieux révisé.
- De jeunes bénévoles formé-es par PVGE sont là pour donner des conseils sur le type de vélo, en fonction de

l'usage, de la morphologie, des besoins.

- Des mécanicien-nés payé-es par PVGE sont présent-es pour des conseils, des petites réparations et des réglages qui améliorent la sécurité.
- La Fourrière propose un gravage BICYCODE sur le cadre, qui dissuade les voleur-euses et permet de retrouver plus facilement les propriétaires. Elle vend aussi du petit matériel: lumières, cadenas, sonnettes, et les installe.
- Enfin, la police municipale est parfois sollicitée pour vérifier que les vélos ne soient pas des objets volés, donnant ainsi une garantie à l'acheteur-euse.

PRO VELO Genève

L'ALTERTOUR VERSUS LE TOUR DE FRANCE



Cette année, le Tour de France passera en Suisse. L'étape du 9 juillet, d'une distance de 184 km, se déroulera entre la Dôle et Lausanne. Le lendemain, les cyclistes s'élanceront depuis le siège de l'Union Cycliste Internationale à Aigle et avaleront le col des Mosses, le col de la Croix et le Pas de Morgins avant d'atteindre Châtel-Les Portes du Soleil.

Dans *La légende des montagnes qui naviguent* (Arthaud, 2017 pour l'édition française), l'écrivain italien Paolo Rumiz écharpe la pratique compétitive du vélo: «Les 'ismes' sont souvent détestables, ils cachent une embrouille. Comme le cyclisme, l'activité la plus éloignée de la bicyclette qui soit au monde...»

Dans la même veine, l'Altertour propose une tout autre version du Tour de France: pour la promotion d'une planète et d'un cyclisme non dopés. Une démarche collective et participative, sans condition d'âge ou de niveau sportif, à la rencontre des alternatives. Sa 15^e édition aura lieu du 11 juillet au 28 août (en partenariat avec la revue *Silence*). Infos: www.altercampagne.net

«LES FEMMES NE SONT PAS FAITES POUR COURIR LE MONDE, SEULES ET À VÉLO»

On doit à Alessandra Villa d'avoir rédigé son mémoire de master en géographie à l'Université de Grenoble, intitulé *Les femmes ne sont pas faites pour courir le monde, seules et à vélo. Une approche à la pratique du cyclotourisme dans la perspective du genre*. Un travail consultable sur simple demande auprès de l'auteure: info@cyκλοconseil.fr

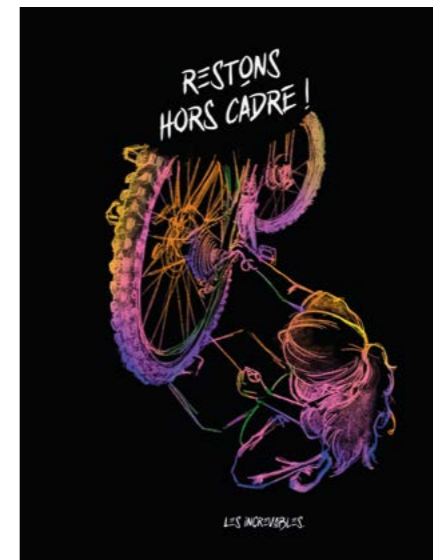
LE CYCLISTE URBAIN CONNAÎT QUELQUES CAUCHEMARS

«Chaque cycliste, même débutant-e, sait qu'à un moment ou un autre de sa vie il ou elle aura rendez-vous avec une portière de voiture.» (Paul Fournel, *Besoin de*

vélo). Cela s'appelle «l'emportierage», mais il y a aussi l'insoutenable douleur d'un vélo volé, puis la traque au-à la voleur-euse. Passez un bon quart d'heure à écouter le podcast kafkaïen *Les enquêteurs du web* (30.11.2021) dans l'émission Les pieds sur terre sur France-Culture.

LES INCREVABLES

Pleines d'humour et de mordant, l'illustratrice Morgane Arrieta, la mécanicienne vélo et cyclovoyageuse Lucie Sagot-Duvaurox, et la rédactrice et journaliste indépendante Sophie Gardner-Roberts, alias «Les increvables» phosphorent à créer *Bad Ass Bloom*, un projet de BD sur le vélo, les femmes et l'émancipation, tout en cherchant une maison d'édition. Sortie prévue fin 2022, au besoin auto-édité. Infos: www.lesincrevables.org Contact: lesincrevables2020@gmail.com



Association Les Increvables en Selle.

QUAND WWW.VELHOME.CO VIENT AU SECOURS DU «VELHOMME»

Une idée simple lancée en juin 2021 par Paul Ravet et Octave Kleynjans, deux jeunes étudiants. Forte de 400 hôtes en France, en Suisse et en Belgique, cette plateforme à but non lucratif assure un parking vélos sécurisé entre particulier-ères.

LA BOURSE FESTIVÉLO DU VOYAGE

L'Association romande pour le voyage à vélo lance officiellement la «Bourse Festivélo du voyage», dotée d'un chèque de mille francs suisses. Unique en son genre en Suisse, cette bourse s'adresse aux jeunes cyclovoyageur-euses de moins de 31 ans (au 1^{er} novembre 2022), résidant en Suisse,

pour leur permettre de réaliser un voyage de deux mois ou plus, commençant au plus tard en 2023, sans véhicule d'accompagnement et avec une tente dans leurs sacoches. Date limite de remise des projets: 1^{er} octobre 2022.

Le comité du festival se réserve le droit de ne pas accorder de bourse. Une seule bourse sera octroyée à un unique projet. Règlement et contact: www.festivelo.ch/bourse. La proclamation du ou des lauréat-es et la remise de la bourse auront lieu lors de la 5^e édition du Festivélo (Lausanne, 4-6 novembre 2022).

LA POURSUITE

est une discipline d'endurance du cyclisme sur piste, mais aussi une association lyonnaise qui a de la suite dans les idées: «La Poursuite est un collectif qui veut repenser la vie culturelle en prenant en compte son aspect social et environnemental. Et ce, en grande partie grâce à l'utilisation du vélo dans ses déplacements. C'est pourquoi nous œuvrons à la création d'un festival itinérant à vélo et à la constitution d'un collectif d'artistes itinérant-es à vélo.» Ainsi donc, «La Poursuite met en liens et soutient des artistes et technicien-nés pour organiser des tournées à vélo dans toute la France.» Infos: <https://lapoursuite.fr/>.

Dans le même esprit, du 10 au 24 avril, www.forcesmajeures.fr organise «Accordez vos vélos», une tournée d'orchestre à vélo de Grenoble à Genève (15 jours, 200 km).

LES ALPES À VÉLO EN 1897

Des Celtes à Hannibal et ses éléphants, en passant par les armées napoléoniennes: les cols alpins ont toujours été des frontières naturelles, points de passage obligés entre la Suisse, l'Italie et l'Europe centrale. A la fin du XIX^e siècle, un nouveau moyen de transport devint à la mode: le vélo. Attirés par les paysages montagneux, des voyageur-euses se mirent à emprunter les routes alpines à bicyclette.

Un monde sépare *Les Alpes à vélo* (Slatkine, 2020) de Nicolas Richoz qui les a traversées équipé d'un drone, en 125 jours (9600 km et 210 000 m de dénivelé positif), de celui du journaliste anglais Charles Freeston qui parcourut à bicyclette les cols des Alpes suisses, les Grisons et l'Engadine trois ans avant le premier Tour de France (*Cycling in the Alps, a practical guide*).

Claude Marthaler



Gagner des prix en se rendant le plus souvent que possible à l'école à vélo pendant quatre semaines !

INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT !

WWW.BIKE2SCHOOL.CH

TOUTE LA CLASSE À VÉLO !

Une action de :

PRO VELO
SUISSE