



PRO VELO info

N°23 – Février 2013

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

Bienne Fribourg Genève Jura La Côte Lausanne Morges Neuchâtel Riviera Tessin Valais Yverdon



Dossier: Le réseau cyclable de demain

Casques cyclistes pour petits et grands.
Prix réduits grâce à l'action du bpa pour casques cyclistes
de PRO VELO.
CHF 20.- moins chers!*

*Action casques dès le 18 Mars 2013 (selon disponibilité). Les commandes ne seront traitées qu'à partir du 18 Mars et considérées dans l'ordre d'arrivée. En cas de grande affluence, des délais d'attente de deux à trois semaines sont possibles. D'autres offres sous: www.velokiosk.ch

Pilon 39.-

au lieu de 59.-
Pour jeunes enfants et enfants
Tailles XS/S (46-53 cm) et
S/M (52-57 cm)



Pilon 39.-

au lieu de 59.-
Pour jeunes enfants et enfants
Tailles XS/S (46-53 cm) et
S/M (52-57 cm)

Meggy Croco 49.-

au lieu de 69.-
Casques pour enfants avec
adaptation facile de la taille et
éclairage clignotant Quicksafe
Tailles S (46-51 cm) et S/M (49-53 cm)



Meggy Camelion 49.-

au lieu de 69.-
Casques pour enfants avec
adaptation facile de la taille et
éclairage clignotant Quicksafe
Tailles S (46-51 cm) et S/M (49-53 cm)

FB Junior 49.-

au lieu de 69.-
Pour les enfants et adolescents
Casque top superléger pour
enfants sportifs
Taille 50-55 cm



FB Junior 49.-

au lieu de 69.-
Pour les enfants et adolescents
Casque top superléger pour
enfants sportifs
Taille 50-55 cm

Street Junior 59.-

au lieu de 79.-
Pour les enfants et adolescents
Tailles S (49-55 cm) et
M (53-58 cm)



Airtime 79.-

au lieu de 99.-
Casque Freerider superléger avec
adaptation individuelle à la tête
Pour adolescents et adultes
Taille 52-57 cm

Volermo 69.-

au lieu de 89.-
Pour adolescents et adultes
Tailles S/M (52-59 cm) et
L/XL (60-64 cm)



Volermo 69.-

au lieu de 89.-
Pour adolescents et adultes
Tailles S/M (52-59 cm) et
L/XL (60-64 cm)

Certus 79.-

au lieu de 99.-
Le casque pour vélos électriques et
cyclistes urbains
Pour adolescents et adultes
Tailles M (52-58 cm) et L (55-63 cm)



Certus 79.-

au lieu de 99.-
Le casque pour vélos électriques et
cyclistes urbains
Pour adolescents et adultes
Tailles M (52-58 cm) et L (55-63 cm)

Panoma City 99.-

au lieu de 119.-
Nouveauté 2013: casque avec auto-
collants et courroies réfléchissants
Tailles M (52-57 cm) et L (56-59 cm)



Panoma City 99.-

au lieu de 119.-
Nouveauté 2013: casque avec auto-
collants et courroies réfléchissants
Tailles M (52-57 cm) et L (56-59 cm)

D'autres casques et couleurs sous www.velokiosk.ch

A commander sous www.velokiosk.ch - Participation aux frais d'envoi au minimum CHF 7.90

IMPRESSUM

Journal PRO VELO Info

7, bd Carl-Vogt, 1205 Genève
www.pro-velo-info.ch
www.pro-velo.ch
CCP 17-63018-3

Délai rédactionnel **7 mars 2013**

Comité de rédaction

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

Collaborateurs rédactionnels

Giuliano Broggin, Marianne Fässler,
Manon Giger, Virginie Kaufmann,
Adrian Kübler, Claude Marthaler,
Lisa Mazzone, Christoph Merkli,
Sibylle Waltert

Secrétaire de rédaction **Sylvette Riom**

Corrections **Cécile Neeser Hever**
Illustration intérieure **Cécile Koepfli,**
www.cilproduction.ch

Publication

Mise en page **Simone Kaspar de Pont**
Impression **Imprimerie Genevoise**
Journal tiré à 5000 exemplaires
Imprimé sur du papier recyclé

Publicité

pro-velo-info@pro-velo.ch

PRO VELO ROMANDIE

PRO VELO Bienne-Seeland

Tel. 032 341 64 65
www.pro-velo-biel.ch

PRO VELO Fribourg (canton)

Tél. 079 632 58 92
www.pro-velo-fr.ch

PRO VELO Genève

Tél. et fax 022 329 13 19
www.pro-velo-geneve.ch

PRO VELO Jura

www.pro-velo.ch/jura

PRO VELO La Côte

Tél. 078 835 69 18
www.pro-velo-lacote.ch

PRO VELO Morges

contact@pro-velo-morges.ch

PRO VELO Neuchâtel
et Montagnes neuchâteloises

Tél. 032 721 23 31
www.proveloneuchatel.ch

PRO VELO Région Lausanne

www.pro-velo-lausanne.ch

PRO VELO Riviera

Tél. 079 206 77 57
www.pro-velo-riviera.ch

PRO VELO Ticino

www.proveloticino.org

PRO VELO Valais

Tél. 027 322 46 15
www.veloruesion.ch

PRO VELO Yverdon

www.pro-velo-yverdon.ch

**Référez-vous aux sites internet
de chaque association et
découvrez l'agenda cycliste de
Suisse Romande**



Johanna Lott Fischer,
membre du comité
de rédaction
PRO VELO info et
présidente de
PRO VELO Neuchâtel

EDITORIAL

Un monde meilleur

Lorsque j'ai découvert le thème de ce numéro, je n'étais pas très inspirée pour écrire cet édito. « Le réseau cyclable de demain »? Nous avons déjà de la peine à construire celui d'aujourd'hui, à quoi bon s'occuper de celui du futur? Mais je me suis laissée prendre à cette idée. Détachée de la réalité – de celle de « ma » ville de Neuchâtel – où les aménagements pour les vélos se construisent, certainement, mais au compte-goutte, je me suis imaginée urbaniste à la baguette magique. Comment serait mon réseau cyclable idéal? De petits chemins bucoliques où je pourrais circuler tranquillement en rêvant à un monde meilleur où toute la population roulerait à vélo? Mais comment rejoindre la gare ou le marché si je ne veux croiser ni voiture – ni, si possible, de piétons qui, avec leur démarche en zigzag, empêchent le cycliste d'avancer? Peut-être qu'il vaudrait mieux imaginer mon réseau cyclable le long des axes principaux, liaisons directes entre les pôles majeurs d'une cité. Mais pour garantir la sécurité de nos cyclistes, plus vulnérables qu'autos, bus et trams, quels croisements imaginer pour traverser ces routes? Par-dessus, par-dessous? Ou alors à plat (c'est quand même épuisant, ces montées à vélo!). Et les autos, les bus et les trams, par-dessus ou par-dessous? Ou encore une mixité complète des usagers, mais à vitesse très réduite, pour que tout le monde soit à pied, à roue d'égalité? Réaliste, je pense que cette dernière solution, où l'espace en ville est partagé (comme le monde doit l'être), sera le réseau cyclable de demain. Mais peut-être que je me trompe et que la solution miracle pour nous cyclistes existe?

Bonne lecture et rêvez bien!

Johanna Lott Fischer

Dessin de couverture

De Genève à Berlin et Barcelone, **Mirjana Farkas** travaille sur des illustrations de presse, des affiches et des projets personnels. www.mirjanafarkas.com

Sommaire



RÉGIONS 4-5

- › **La voix des associations**
- › **PRO VELO LaCôte: La troisième voie, c'est nous**



DOSSIER – 6-9

LES RÉSEAUX
CYCLABLES DE DEMAIN

- › **Demain sera cyclable**
- › **Sens dessus dessous**
- › **Une régulation en faveur des modes doux**
- › **Au-delà du rêve**



PRO VELO SUISSE 10-13

- › **Les enfants en selle, en Suisse romande aussi!**
- › **Un policier sur deux roues**
- › **L'efficacité énergétique, c'est bien – la suffisance, c'est mieux**



NOUVELLES 14

D'ICI ET D'AILLEURS



VOYAGE 15

- › **Pédaler au Caire**

La voix des associations PRO VELO

Dans cette rubrique, chaque association donne des nouvelles de sa région

MORGES Une assemblée générale festive ouverte à tous !

En première suisse et en présence du réalisateur (établi à Morges et membre de PRO VELO Région Morges), sera projeté «Vélotopia» un docu-comédie, déjà primé en festivals, et qui ne vise pas uniquement les cyclistes, bien au contraire! On y rit autant qu'on s'y informe, le but étant d'attirer les non-initiés aux joies du vélo au quotidien. Venez nombreux et surtout accompagnés de ceux que vous aimeriez voir plus souvent sur leur bicyclette. Ce film pourrait bien susciter quelques vocations!

Thierry Biéler

26 mars, 19h, foyer n°1 de Beausobre: Assemblée générale.
Puis à 20h: Projection de Vélotopia
5 mai, 17h: Participation à Morges Bouge

JURA Itinéraires cyclables: des progrès en vue en 2013

Le Parlement jurassien a accepté le budget 2013 qui prévoit la poursuite de la mise en place du réseau de pistes cyclables pour Fr. 835 000.– montant auquel s'ajoutent Fr. 12 000.– pour les travaux de balayage et de fauchage des talus. Action lumière: notre balade à vélo de nuit, suivie d'une fondue, a réuni une quinzaine de participants. Différents phares étaient présentés et un cadeau réfléchissant a été remis à chaque cycliste. Nous cherchons des personnes pour rejoindre le comité ou mettre sur pied une activité par an ou pour un projet ponctuel. N'hésitez pas à nous contacter!

Valérie Cerf

23 mars, Le Noirmont: Assemblée générale
27 avril, cour du château de Delémont: bourse aux vélos

LAUSANNE Des places de stationnement en plus!

Depuis 5 ans, nous suivons les mises à l'enquête pour voir si des places de stationnement vélo sont prévues, conformément à la loi. La norme VSS 640 065 a changé en 2011 et elle exige plus de places, en particulier pour le logement. En 2012, nous sommes donc intervenus à plusieurs reprises pour que le nombre de places soit calculé conformément à la nouvelle norme. En 5 ans, plus de 1200 places supplémentaires ont été prévues grâce à notre action.

Anne Prongué Salvadé

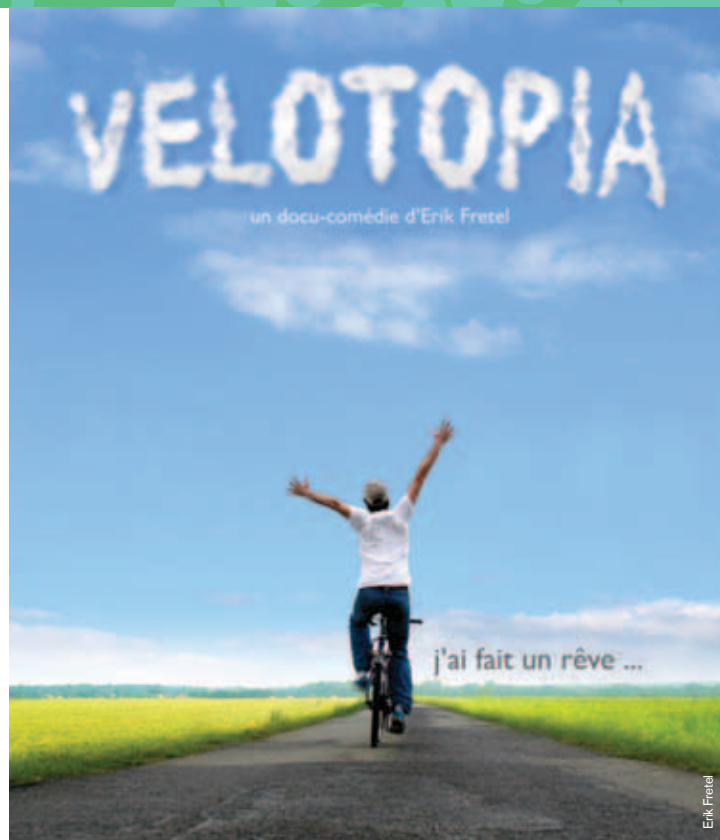
20 mars, Maison du vélo: soirée cyclo-voyageurs, programme complet des activités sur www.pro-velo-lausanne.ch
Dès le 8 avril, 18h à 21h, Maison du vélo: l'atelier en libre-service reprend tous les lundis
3 avril, Place de la Louve: Bourse aux vélos

FRIBOURG Le pont de la Poya et ses mesures d'accompagnements

PRO VELO Fribourg s'est prononcé sur les mesures d'accompagnement en lien avec la construction du Pont de la Poya. Nous saluons la majeure partie des mesures d'accompagnement prévues et les objectifs visés. Toutefois il subsiste encore de nombreux points noirs en termes de sécurité pour les cyclistes, notamment sur l'axe de circulation qui relie le plus grand quartier de la ville avec le centre de la capitale cantonale.

Didier Grandjean

7 mars: Assemblée générale
Bourse aux vélos: Fribourg 23 mars, Bulle 13 avril
4 mai, Fribourg: cours de conduite cycliste



Vélotopia, un docu-comédie à découvrir lors des assemblées générales de Morges et Yverdon.

VALAIS Un Valais urbain «cyclo-compatible»

A Sion, tous les feux sont au vert! Avec un budget municipal «sans limite» (dixit l'ingénieur de ville) affecté aux investissements en faveur des cyclistes et – c'est une première – l'attribution du dicastère «Circulation, stationnement et transports publics» au Vert Christophe Clivaz, membre de notre association depuis sa fondation, nous pouvons espérer voir se réaliser de plus en plus d'aménagements cyclables. De quoi accueillir le 27 avril prochain l'Assemblée des délégués PRO VELO avec sérénité et certitude que le Valais urbain est désormais «cyclo-compatible».

Yves Degoumois

10 avril, 20h, Hôtel de la Poste à Martigny: Assemblée générale avec présentation des projets d'aménagements cyclables par un représentant de la municipalité de Martigny

LA CHAUX-DE-FONDS Améliorations fichées

Depuis le début de l'année, nous avons transmis une quarantaine de fiches, avec photos à l'appui, aux autorités de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Ces fiches ont pour but de proposer des améliorations concrètes du réseau cyclable en ville, elles ont été très appréciées de nos interlocuteurs. Si vous êtes confrontés à des situations délicates que vous souhaiteriez voir s'améliorer, n'hésitez pas à nous contacter à montagnes@proveloneuchatel.ch. Nous établirons alors avec vous une fiche détaillée sur le point concerné.

Alain Bezençon

Bourses aux vélos: Neuchâtel 27 avril, La Chaux-de-Fonds 4 mai

YVERDON La voiture est toujours reine

Comme prévu, l'initiative anti-bouchons, préconisant la création d'une route de contournement, a été acceptée. Néanmoins, les adeptes du vélo regardent vers l'avant. Sous l'impulsion de Benoist Guillard, qui a réalisé un travail considérable, un petit groupe a étudié tout le réseau cyclable de la région, en relevant les points noirs et les manques. Conséquemment, ils proposent des améliorations qu'ils présenteront

lors d'une soirée, le 25 février à 20 heures au Tempo sous l'intitulé: « Quelle place pour le vélo dans l'agglomération d'Yverdon ? ».

Herbert Chautems

2 mars de 9 à 11 heures: premier atelier de réparation de l'année 2013

BIENNE Nouveau souffle

Comme chaque début d'année, le comité de PRO VELO Bienne-Seeland s'accorde une retraite de deux jours dans un hôtel de la région. En février, il s'est rendu en terre jurassienne et plus particulièrement à la Chaux-d'Abel. Si ce week-end a pour principal but de mettre en place le programme des activités de l'association, il est aussi un moment de retrouvailles et de partage.

Carine Stucki-Steiner

20 avril, aire Feldschlösschen, Bienne: bourse aux vélos

GENÈVE A vélo dans l'agglomération

Partie intégrante de l'agglomération genevoise, la France voisine accueille elle aussi ses associations cyclistes. Afin de promouvoir le déplacement à vélo sur tout le territoire, PRO VELO Genève collabore avec ses homologues français et revendique des liaisons cyclables de qualité, sans frontières! De la voie verte aux aménagements pour les vélos en marge du tram, le travail ne manque pas.

Lisa Mazzone

Du 7 au 17 mars, en différents lieux: l'Autre Salon
18 mars, 18h, Contretemps: Assemblée générale, suivie d'un concert (Enviezzaj chante le vélo)
6 avril: lancement de la saison 2013 des Samedis du vélo

RIVIERA Une cyclo-messagerie !

Un nouvel acteur s'apprête à entrer sur la scène du vélo dans notre belle région! Dès le printemps, une cyclo-messagerie proposera aux entreprises et aux particuliers un service de livraison rapide sur la Riviera. Cette dernière exploitera le côté dynamique et écologique du vélo en milieu urbain. En cours d'élaboration, le projet est parrainé par la société vélocité, établie à Lausanne, Yverdon et Neuchâtel. Tristan Pasquier (tristan.pasquier@velocite.ch) vous fournira volontiers de plus amples informations.

Myriam Prongué Costa

14 Mars à 19h: Assemblée générale, suivie de la projection du film Vélomotopie
27 avril: cours de conduite à vélo pour enfants à Corsier.
20 avril: Bourse aux vélos à Montreux

Pour le détail des agendas, visitez les sites de chaque association (en page 3)!



Christophe Haenggi

Cyclade lors d'une visite des fermes locales et achats des produits du terroir

PRO VELO LACÔTE

La troisième voie, c'est nous

L'association est née d'un premier constat: impossible de se rendre à vélo de Nyon à Gland en toute simplicité. Pourtant, ces deux villes sont reliées par un tronçon de chemin de fer tout ce qu'il y a de plus rectiligne et plat. En deuxième réflexion, il apparaît tout aussi improbable de pédaler confortablement entre Coppet et Rolle, notamment dans le fort trafic de la route-à-autos du lac et dans les zones pseudo-urbanisées entre lac et jura. Pour compléter le constat, notre région est partagée entre les indicatifs du 022 et du 021 n'appartenant ni aux uns ni aux autres.

PRO VELO LaCôte a donc pris son envol en 2009 sollicitée par ses voisines genevoise et lausannoise, pour participer à une récolte romande de signatures en faveur des pistes cyclables. Cette nécessité de s'impliquer en faveur du développement des infrastructures s'est donc imposée d'emblée comme sa principale activité. Ainsi, sur le plan régional, on peut mentionner des prises de position relatives au schéma directeur du district, le lobbying en faveur d'un réseau vls (idée partie de Gland), l'élaboration d'itinéraires (internationaux) entre les stations vls www.regiononmobilite.ch.

Sur un plan plus local, l'élaboration d'un concept de mobilité pour Nyon en 2010 nous a offert à la fois un plan de travail et un office servant d'interlocuteur. Se sont suivis, en 2011, l'inventaire exhaustif des infrastructures cyclistes de la commune, des échanges de points de vue sur la mixité vélo-bus et, en 2012, une prise de position sur les aménagements d'un réseau cyclable continu.

Aujourd'hui, nos forces restent modestes en regard des enjeux. La liaison cycliste Nyon – Gland reste à faire. Pourtant après 3 ans d'activités, il apparaît clairement que la connaissance du terrain est dans notre ADN ! Et puisque la troisième voie CFF semble définitivement en panne, rêvons et surtout travaillons pour que celle-ci soit désormais le fait du vélo!

PRO VELO LaCôte, ce sont aussi des moments de rencontre et de convivialité. Merci à nos membres!

Raphaël, Christine, Christophe, Alex, Edith et Yvan



Demain sera cyclable, ou ne sera pas

Sujet réalisé par Lisa Mazzone, avec la collaboration de Virginie Kauffmann, Büro für Mobilität AG

Pour imaginer le réseau cyclable du futur, nul besoin de fermer les yeux. Il suffit de loucher sur la copie de certains autres pays européens, visionnaires depuis plusieurs années.

Le lien entre la réalisation d'aménagements et la pratique du vélo est démontré: au Danemark, par exemple, une nouvelle piste cyclable fait augmenter le nombre de cyclistes de 20% dès le lendemain de son inauguration. Mais pour espérer flirter avec ce chiffre, il faut passer à la vitesse supérieure. Et ce ne peut être le fait que d'une volonté politique affirmée, qui dégage les fonds nécessaires

à ses ambitions. En faisant des recherches pour ce dossier, nous avons été impressionnées par le discours qui a cours dans d'autres contrées, pas si lointaines: alors que nous bataillons pour chaque mètre de piste cyclable, on estime au Pays-Bas qu'il faut augmenter la vitesse moyenne du cycliste, en libérant le passage sous ses roues, pour étendre la portée du vélo et en faire le mode de déplacement par excellence, sur un rayon de 15 kilomètres. Nos associations propagent déjà ce vent de nouveauté à travers la Suisse, en mettant en avant des pratiques cyclophiles, mais ce sont maintenant aux collectivités de prendre résolument le tournant du vélo.

Il existe des lieux où les enfants enfourchent leur bicyclette avec plaisir pour se rendre à l'école, sans qu'on ne le leur déconseille ou que leurs parents ne se fassent du mauvais sang. Il existe des lieux où les priorités instituées avec l'avènement de la voiture ont été inversées, pour faire la part belle à un mode de déplacement durable, sain et multiplicateur de liens sociaux. A notre tour d'exploiter pleinement le potentiel du vélo, en lui redonnant la place qu'il mérite: osons rêver éveillés!

LM



CROISEMENTS DÉNIVELÉS

Sens dessus dessous

Les passerelles et les passages sous-voies ont le vent en poupe: parmi les trois récompenses décernées par PRO VELO Suisse dans le cadre du Prix vélo infrastructure, on trouve un pont cyclable à Bâle et la création d'un itinéraire hors trafic pour les vélos dans les Grisons, grâce à d'astucieux passages dénivelés. Des réalisations qui font l'unanimité chez les usagers, mais rencontrent malheureusement des obstacles financiers pour se multiplier.

Aux obstacles naturels que sont les cours d'eau ou les reliefs sont venues s'ajouter les coupures provoquées par les infrastructures de transport. La recherche de vitesse dans les déplacements a en effet entraîné un remodelage du territoire qui impose ses contraintes aux habitants, comme en témoignent les autoroutes urbaines. « Si le temps perdu à contourner l'obstacle est quantifiable, il n'est pas possible d'évaluer le nombre de personnes qui renoncent tout simplement au déplacement à vélo », explique Frédéric Héran, économiste des transports. Alors que le vélo progresse dans les villes, il peine donc à se développer dans la périphérie, qui est plus exposée à ces lignes grande vitesse. Pour agir, il faut commencer par identifier le problème. Et le chercheur de plaider pour une obligation de cartographier ces coupures, à l'instar des cartes d'exposition au bruit.

Laissez passer les cyclistes

La manière la plus efficace de lever ces obstacles est de réduire la vitesse. Des retournements de situation existent, comme à Manhattan où une autoroute a été avantageusement remplacée par une avenue, munie d'aménagements cyclables grand luxe. Mais pour les cas où cette solution n'est pas envisageable, inspirons-nous des bons exemples, qui sont légion: la ville hollandaise de Bois-le-Duc, où vingt-cinq traversées douces ont été réalisées pour franchir la couronne de voies rapides, parmi lesquelles un seul passage en

surface; le tunnel piéton-vélo sous l'Escaut, à Anvers, long de 572 mètres; ou encore de nombreuses réalisations en Suisse qui surplombent l'autoroute ou passent sous des voies de chemin de fer. Deuxième étape: veiller à la qualité de l'infrastructure, en assurant une accessibilité aisée et d'amples virages. Situées au cœur des villes, les gares méritent également une attention particulière, pour que le cycliste y accède sans encombre et ne s'empêtre pas dans leurs nœuds.

Les projets d'agglomération représentent une occasion d'élaborer des chantiers ambitieux pour rendre notre territoire plus perméable au vélo, avec des fonds de la Confédération à la clé. En rendant le déplacement à vélo possible sans détours, les mains retrouveront par elles-mêmes le guidon.

LM

Pour aller plus loin:

► Frédéric Héran, *La Ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, *Economica*, Paris, 2011.

► Une vidéo édifiante sur les vingt-cinq croisements de voies rapides pour accéder à la ville hollandaise de Bois-le-Duc, à user et abuser: <http://bicycledutch.wordpress.com/2012/04/09/25-ways-to-cross-a-major-road>

► Le tunnel piéton vélo de St Anna, à Anvers (Belgique), traverse l'Escaut sur 572 mètres: www.youtube.com > « This is Antwerp – St Anna tunnel »

A gauche Sentier cycliste grison muni de plusieurs passerelles ou souterrains, distingué par PRO VELO Suisse.

Au milieu A Anvers, en Belgique, les cyclistes traversent le fleuve dans un tunnel situé à 30 mètres de profondeur.

A droite Les projets d'agglomération permettent de financer des réalisations d'envergure, comme cette passerelle cyclable à Soleure.

Investissons dans l'avenir !

Alors qu'une étude a mis en lumière le fossé entre les investissements en faveur de la mobilité douce et ceux en faveur du trafic motorisé en Suisse – les dépenses annuelles sont évaluées entre 15 et 25 francs par habitant pour la mobilité douce, contre 500 à 550 francs pour le trafic motorisé –, l'argument financier est sans cesse brandi pour empêcher la réalisation d'aménagements cyclables, en particulier d'ouvrages d'art, dont la facture est plus salée que celle du coup de pinceau traçant une bande cyclable. La Ville de Berne, puis le canton, ont ainsi repoussé à 2028 la construction d'une passerelle dédiée à la mobilité douce qui présente un potentiel de 2500 traversées cyclistes par jour. Même scénario dans le canton de Schaffhouse, où la population a refusé la construction d'un pont piéton vélo par votation populaire, en dépit de son utilité avérée pour de nombreux pendulaires et écoliers. En Suisse romande, les Yverdonnois approuvaient dernièrement la construction d'une route de contournement, avec une baisse de l'enveloppe dédiée au vélo à la clé. Or, le réflexe vélo n'est pas plus inné aux Pays-Bas qu'en Suisse, il est le résultat d'une politique de mobilité qui s'est donné les moyens de miser sur la petite reine. Si l'on veut développer ces déplacements sains et non polluants, à nous de prendre le tournant !



CARREFOURS

Une régulation en faveur des modes doux

Le réseau routier a pour fonction d'écouler le flot de véhicules motorisés; il est donc régulé en conséquence. Aux cyclistes et piétons de s'y adapter. Sur les réseaux du futur, le rapport de force pourrait s'inverser, grâce à la mise en service de feux de signalisation tenant mieux compte des besoins des usagers les plus faibles. Des projets-pilotes seront prochainement lancés en Suisse.

La rêverie est douce: emporté par l'élan de votre vélo, vous circulez à travers la ville sans jamais devoir descendre de selle ni poser le pied, passez devant tout le monde aux carrefours et faites un pied-de-nez aux voitures encolonnées. Certains vous croiront utopistes, d'autres savent que c'est déjà une réalité dans certaines villes.

La meilleure prise en compte des cyclistes dans les carrefours ne passe pas forcément par des mesures spectaculaires. En Suisse, des «sas vélos» – avec ou sans feux de signalisation anticipés – fleurissent déjà un peu partout. Cette mesure simple permet aux cyclistes de gagner quelques mètres et secondes précieuses par rapport aux autres usagers de la route, une avance qui leur offre une protection accrue dans le trafic. Autre mesure à nos portes (la France, la Belgique et les Pays-Bas s'y sont déjà mis), le tourne-à-droite autorisé pour les cyclistes, alors que le feu est au rouge pour les autres véhicules (voir PRO VELO Info no 15, février 2011).

Le cœur du rêveur s'enflammera davantage pour d'autres mesures novatrices, d'autant plus que certaines feront prochainement l'objet d'essais-pilotes en Suisse. Une étude lancée par la SVI¹ devrait en effet permettre d'identifier des mesures permettant de reconsidérer à la hausse la place des cyclistes et des piétons dans les carrefours régulés par des feux. Il s'agira notamment de comprendre les raisons qui, aujourd'hui, mènent ces usagers à enfreindre les règles de circulation et

d'identifier les conditions qui, demain, permettront de diminuer ces infractions. Parmi les solutions possibles, trois mesures prometteuses et déjà appliquées à l'étranger seront examinées.

Au carrefour de l'innovation

L'onde verte est un outil formidable pour réguler le trafic dans une agglomération. Habituellement appliquée au trafic motorisé, une nouvelle idée est mise en œuvre depuis plusieurs années à Copenhague, Amsterdam et San Francisco. Elle consiste à régler le passage des feux au vert en fonction de la vitesse de circulation d'un cycliste (20 km/h), le matin en direction du centre et le soir vers la périphérie. Ainsi, le cycliste n'a plus ni à freiner, ni à s'arrêter aux carrefours. Ce ralentissement général de la circulation profite d'ailleurs à tous: confort et rapidité accrus pour les cyclistes, écoulement plus fluide des automobiles et transports publics.

Dans les carrefours réglés selon le mode «vert partout», cyclistes et piétons bénéficient d'une liberté de circulation simultanée et multidirectionnelle lorsque le feu passe au vert. Le film de présentation de l'expérience menée à Groningen aux Pays-Bas en témoigne: ça fonctionne! Sans règle de priorité donnée, les usagers s'accordent par un regard ou une parole et adaptent leur vitesse aux conditions. En outre, les usagers engagés dans le carrefour au même moment étant de gabarit identique, les éventuelles collisions restent sans gravité.

A gauche Grâce aux ondes vertes, les cyclistes de Copenhague circulent à vitesse constante et sans interruption.

A droite A Groningen, aux Pays-Bas, les carrefours «vert partout» permettent de traverser en une seule fois, quelle que soit sa direction.

Dernière mesure dont peut s'inspirer la Suisse: à Amsterdam, les phases vertes des feux de signalisation sont, aux heures de pointe, deux fois plus nombreuses pour les modes doux que pour les véhicules motorisés. Poussant la quête de confort des cyclistes et piétons encore plus loin, la ville de Groningen a amélioré ce système en l'équipant d'un détecteur de pluie: dès les premières gouttes, celui qui ne bénéficie pas d'une carlingue protectrice reçoit la priorité au carrefour.

A Genève et Bâle, deux des villes-pilotes de l'étude SVI, on pourra bientôt rêver les yeux ouverts!

*Virginie Kauffmann, Büro für Mobilität AG
En collaboration avec Felix Erzinger, Rapp
Trans AG
Membres de l'équipe de recherche*

Pour aller plus loin:

Films de présentation de l'onde verte pour les vélos:

► www.youtube.com > «Green wave for cyclists (Odense)»

► <http://vimeo.com/1910758> («The green wave in Copenhagen»)

Film de présentation d'un carrefour «vert partout»:

► <http://vimeo.com/30836613> («Green phase for cyclists»)

¹ SVI Association suisse des ingénieurs et experts en transports, mandat de recherche 2011/024, «Installations de signalisation lumineuse favorables à la mobilité douce».



Sur les réseaux express vélo, le trajet permet d'échanger entre collègues

La Suisse prendra-t-elle de la vitesse ?

A la pointe, PRO VELO Berne a proposé, en février 2011, d'intégrer un projet de « Velobahnen » dans la planification régionale, avec un aménagement visant le standard de continuité des réseaux express vélo. Depuis, l'idée fait son chemin dans l'esprit des autorités, selon Rebecca Müller, coordinatrice de l'association. Pour PRO VELO Suisse, il existe de nombreux cas où un réseau express vélo peut être réalisé, en s'appuyant sur les aménagements existants. La difficulté réside toutefois dans les croisements, car il n'existe pour l'heure pas de traversée priorisée pour les cyclistes en Suisse. Mais la situation évolue: l'étude menée par le SVI permettra d'explorer des horizons plus cyclistes et, preuve que le sujet est au coeur de l'actualité, l'atelier technique organisé par PRO VELO Suisse lors de la prochaine Assemblée des délégués sera consacré aux réseaux cyclables rapides!

VOIE RAPIDE

Au-delà du rêve

C'est d'abord pour sa rapidité que la majorité des usagers élisent la petite reine, comme le montrent plusieurs sondages réalisés auprès des adeptes. Pourtant, les aménagements traditionnels peinent à apporter une véritable satisfaction en la matière. Abolir détours et ruptures aux carrefours au profit d'un réseau direct, c'est l'objectif des Réseaux express vélo (REV), développés aux Pays-Bas et dans d'autres pays cyclophiles depuis 2005. Résultat: le vélo s'impose comme la solution idéale pour les déplacements pendulaires, sur des distances allant jusqu'à 15 kilomètres.

Spécialiste en mobilité active, Hans Kremers est attaché au sens des mots: pas question de parler d'« autoroute à vélo », expression qui reflète une réalité motorisée. On préférera le REV ou les « super pistes cyclables », son équivalent danois. La condition pour accoler l'adjectif « super » à une piste cyclable? « Permettre aux cyclistes de se déplacer à une allure constante, avec un besoin d'énergie faible ». Profitant de l'inertie du mouvement, on atteint ainsi une vitesse moyenne plus élevée, qui permet d'allonger les distances réalisées à vélo. Dans la pratique, la piste séparée du trafic est à double sens, d'une largeur généreuse, munie d'un revêtement de qualité et éclairée de nuit. Fluide, elle est formée de lignes droites et de grands virages. Sans oublier l'ingrédient miracle: pas ou peu d'interruptions, grâce aux passages dénivelés (lire page 7) ou à la priorité pour les vélos aux carrefours (lire page 8).

Pipettes à bicyclette

Tandis que les jeunes Suisses délaissent leur vélo au profit des transports publics, dans lesquels on peut discuter à loisir, les écoliers danois ou hollandais conjuguent potins avec pédalage. En permettant de rouler à deux de front, avec une place suffisante pour croiser, les super pistes cyclables réintroduisent le caractère social du déplacement à vélo, tout en réduisant l'exposition à la pollution atmosphérique, pointée comme l'atteinte la plus importante à la santé des cyclistes. Par contre, il n'est pas question ici de partager l'espace avec les piétons. « La séparation des flux est nécessaire si l'on souhaite, d'une part atteindre une vitesse de croisière optimale, d'autre part offrir des conditions de déplacement agréables aux piétons », insiste Hans Kremers.

Changement d'échelle

Alors que les planifications cantonnent bien souvent le vélo aux déplacements de moins de 5 kilomètres, les super pistes cyclables

passent à l'échelon supérieur: relier la périphérie au centre. Et cela ne s'adresse pas qu'aux mollets olympiques, mais également aux écoliers ou aux retraités. Le vélo à assistance électrique a évidemment son rôle à jouer dans l'étirement des distances. Mais il n'y a pas de problème de cohabitation entre des cyclistes de profil différent, puisque l'espace permet de se dépasser.

Pour passer du rêve à la réalité, il faut que les politiques misent fermement sur le vélo, et pas uniquement avec des mesures cosmétiques. Reconnaître le potentiel du vélo comme mode de déplacement à part entière est la première étape, la seconde consistant à lui attribuer les moyens de déployer ses effets: des infrastructures ambitieuses, mais également une communication étendue. Selon Hans Kremers, le coût des investissements des gouvernements pour la réalisation de REV est largement compensé par les bénéfices d'une augmentation de l'utilisation du vélo: diminution des coûts de la santé, des infrastructures de transport, ou bénéfices de l'économie grâce à la réduction des temps de trajet. Ainsi, sur les 100 millions d'euros qu'auront investis les Pays-Bas pour atteindre 675 kilomètres de réseau rapide en 2020, le bénéfice escompté s'élève à plus de 150 millions par année¹. Une affaire qui roule!

LM

Pour aller plus loin:
Deux sites en langue étrangère, mais qui proposent des vidéos ou des cartes permettant de se faire une idée de ces réseaux express vélo:

► Réseau de Copenhague: www.cykelsuperstier.dk

► Réseau hollandais: www.fietsfilevrij.nl

¹ Source: Bureau d'études Goudappel Coffeng, 2011.



ENFANTS ET VÉLO

Les enfants en selle, en Suisse romande aussi !

En cinq ans, l'action bike2school s'est bien établie en Suisse allemande. On ne peut malheureusement pas en dire autant pour la Suisse romande. Une bonne dose de persévérance et des arguments pertinents devraient permettre d'y remédier.

L'action bike2school est réalisée à l'échelle nationale depuis 2008. Aujourd'hui, quelque 5000 enfants et adolescents y participent, dont seulement 507 habitent les régions francophones de Suisse. La part des jeunes Romands se limite donc à 10%. Certes, de plus en plus de classes des cantons de Neuchâtel, Vaud et Genève rejoignent le mouvement, mais la demande n'a jusqu'à présent été constante que dans les cantons de Fribourg et du Jura, les deux cantons romands qui ont mis en place un partenariat avec bike2school et qui prennent en charge les frais de participation à l'action. Bien que ces derniers ne s'élèvent qu'à CHF 60.-, le soutien et la communication assurés par le canton sont visiblement déterminants. L'engagement du canton de Fribourg en faveur de bike2school porte particulièrement bien ses fruits : avec ses 668 élèves inscrits, de langue allemande ou française, il est après Berne le canton le plus représenté.

L'obstacle des adultes réticents

L'action bike2school est conçue de manière simple et PRO VELO Suisse s'efforce de proposer aux enseignants un produit « prêt à l'emploi ». Malgré tout, certains enseignants ont encore des obstacles de taille à surmonter. Jacques Gigandet, enseignant à l'école primaire de Villars dans le canton du Jura, souhaitait participer pour la deuxième fois à bike2school à l'automne 2012, après une édition couronnée de succès deux ans auparavant. Des résistances se sont alors manifestées : « Lorsque j'ai lancé l'action, quelques parents étaient inquiets. Plusieurs enfants n'ont pas été autorisés à prendre leur vélo. J'ai donc annulé, sous leur pression ». Jacques Gigandet n'est pas le seul instituteur confronté à de telles appréhensions. Bon nombre de parents n'autorisent pas leurs enfants à circuler seuls à vélo et préfèrent servir eux-mêmes de taxi. Conséquence : le trafic se densifie en direction des écoles, ce qui augmente les risques

effectifs pour tous les usagers de la route. Dans d'autres établissements romands, les directions découragent elles-mêmes les familles, par une circulaire à la rentrée, d'envisager le vélo comme moyen de transport quotidien.

Un engagement sur tous les fronts

Ces résistances dissuadent bien souvent les enfants de se mettre en selle. Pourtant, les enfants et les adolescents qui se rendent à l'école à vélo profitent d'un grand nombre d'avantages : non seulement ils nouent des contacts sociaux, mais ils entraînent leurs facultés motrices de manière autonome. Dans une société où de plus en plus d'enfants sont en surpoids, la pratique du vélo est un moyen simple et peu coûteux d'intégrer une activité physique à son quotidien. S'ils sont présentés de manière convaincante et répétée, tous ces arguments pourraient inciter certains parents et enseignants à faire le pas. Mais si l'infrastructure routière est effectivement trop dangereuse sur le chemin de l'école, des efforts doivent être déployés sur un autre plan. Les communes sont responsables de l'aménagement d'infrastructures cyclistes de qualité autour des établissements scolaires. Une pression commune exercée par les écoles et les organisations de parents aurait au moins le mérite de mettre la question de l'infrastructure cycliste à l'ordre du jour. Ce printemps, Jacques Gigandet fera une nouvelle tentative de participation à l'action bike2school. Espérons que sa persévérance paiera.

Sibylle Waltert, traduction Vanja Guérin

Nouveau règlement pour l'âge de la conduite à vélo

A partir du 1^{er} janvier, les enfants jusqu'à leur 6^e anniversaire peuvent circuler sur les routes principales accompagnés d'une personne de plus de 16 ans. Ceci remplace la notion de « scolarité obligatoire », valable auparavant, comme âge minimal. Par conséquent, il n'y a plus de limite d'âge pour circuler seul à vélo en dehors des routes principales signalées. C'est aux parents d'en décider.

PRO VELO Suisse souligne dans ce contexte l'importance d'éduquer au comportement dans la circulation en douceur et avec un accompagnement. Des exercices et des sorties en commun facilitent la maîtrise du vélo, la connaissance des règles de circulation et augmentent ainsi le plaisir à bicyclette.

Christoph Merkli

BIKE TO WORK

Un policier sur deux roues

Un sympathique agent de la police régionale de Spreitenbach parcourt presque autant de kilomètres à vélo qu'en voiture de fonction. Son employeur s'est même laissé contaminer par son enthousiasme. Un modèle de promotion du vélo et de pragmatisme.

Il est 5 heures du matin. Werner Bertschi, 45 ans, se met en selle dans sa commune argovienne. Un peu plus de 13 kilomètres de route l'attendent. Dix minutes plus tard, il traverse les ruelles étroites de la vieille ville de Baden, où l'atmosphère est encore très endormie, ce qui n'est pas le cas de Werner Bertschi, qui pédale avec vigueur et poursuit sa course avec détermination.

Trente-cinq minutes après avoir sorti son vélo du garage, le cycliste parvient à destination : l'administration communale de Spreitenbach. L'ancienne cellule de prison ayant été transformée en douche, Werner Bertschi se rafraîchit avant de commencer – en pleine forme – sa journée de travail. Il est 6 heures : le chef de la police régionale annonce sa prise de service.

Promotion du vélo en entreprise

C'est en 2009 que Werner Bertschi a découvert l'existence de l'action bike to work, à laquelle il a immédiatement participé après avoir convaincu l'administration communale de Spreitenbach de s'inscrire. Résultat : en 2012, l'employeur de l'agent de police en était à sa quatrième année de participation. Un engagement susceptible de provoquer de l'émulation, estime Werner Bertschi : « en tant qu'autorité publique, nous devons jouer un rôle de modèle. Spreitenbach a été désignée Cité de l'énergie ».

Mais l'utilité de l'action ne s'est pas limitée à une exemplarité vis-à-vis de l'extérieur : en interne, bike to work a rapproché les collaboratrices et les collaborateurs. « C'est formidable que des collaborateurs de la voirie se retrouvent à pédaler dans la même équipe que des personnes du service social et qu'ils organisent ensemble un souper après l'action. Dans le quotidien du travail, ces personnes ont très peu de relations entre elles », fait remarquer Werner Bertschi.

Lorsque la part des cyclistes augmente dans une structure, ceux-ci manifestent leurs besoins. Or quelques aménagements simples permettent déjà d'obtenir des améliorations notables. À Spreitenbach, une douche et une place de stationnement du parking souterrain ont été mises à la disposition des cyclistes.

Une politique des transports pragmatique

Werner Bertschi mise aussi sur le pragmatisme en matière de politique régionale des transports. « Le réseau cantonal d'itinéraires cyclables ne couvre pas suffisamment les besoins de la commune. Nous sommes donc devenus nous-mêmes plus actifs », explique le policier. « Nous avons sillonné tous les chemins balisés du village à vélo ». Après analyse, des mesures ont été prises : de nouveaux marquages ont été réalisés, des itinéraires sûrs ont été signalés et les places de stationnement pour vélo ainsi que l'éclairage ont été renouvelés ou améliorés sur tout le territoire de la commune.

Mais Werner Bertschi ne s'estime pas pour autant satisfait : pour lui, des mesures doivent également être prises à l'échelle cantonale. Sur la route cycliste cantonale menant à son travail, par exemple, un tronçon de plus d'un kilomètre est totalement plongé dans l'obscurité. « Les responsables doivent prendre la chose en main », déclare le charismatique gardien de la paix avant d'enfourcher sa monture pour le chemin du retour.

En 2012, il a parcouru plus de 3000 kilomètres à vélo. Et l'aventure continue : cette année, il aura une fois de plus quelques milliers de kilomètres à son compteur. Le chef de la police régionale de Spreitenbach, quant à lui, continuera de s'investir en faveur de la cause cycliste.

Adrian Kübler, traduction Vanja Guérin



Werner Bertschi sur son vélo. Fin 2012, le policier avait plus de 3000 kilomètres à son compteur.

Vos collègues à vélo ?

bike to work, la plus grande action de promotion du vélo en Suisse, entame une nouvelle manche. En 2012, près de 50 000 employé-e-s de plus de 1400 entreprises ont répondu à l'appel de PRO VELO Suisse et se sont rendus au travail à vélo pendant le mois de juin. bike to work donne de l'élan!

Encouragez vos collègues à participer et votre employeur à s'inscrire sur www.biketowork.ch. Chaque étape du processus de participation pouvant être réalisée en ligne, la charge de travail pour les personnes responsables est minime. Au fait : les amoureux de la petite reine de toute la Suisse se donnent rendez-vous sur la page Facebook de bike to work.

Plus pour le vélo, moins pour le porte-monnaie

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

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

LE CYCLOCAMPEUR



Le Cyclocampeur

Réduction de 10% sur l'ensemble des accessoires valable sur la boutique en ligne et au magasin de

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

VELOPLUS



Veloplus – s'équiper pour l'aventure: les cinq magasins Veloplus proposent plus de 8000 articles pour le vélo au quotidien, le VTT et le trekking. Sur place, tous les modèles de vélos peuvent être essayés et les différents

types de lampes comparées dans un espace test spécialement conçu à cet effet. Les membres de PRO VELO profitent d'une réduction de 5% sur tout l'assortiment des magasins. La nouvelle vignette Velofinder est par ailleurs proposée au prix préférentiel de CHF 6.– au lieu de 9.–. Les boutiques se trouvent à Bâle, Emmenbrücke, Ostermundigen, St-Gall et Wetzikon. Tél. 0840 444 777, www.veloplus.ch (site en allemand)

VELOREGISTER



Les membres de PRO VELO peuvent acquérir un set de sécurité au prix forfaitaire de CHF 10.– (par vélo). Le set se compose de trois vignettes de sécurité et d'un pass vélo. Ces coûts

sont uniques et non récurrents. Si vous vendez ou offrez votre vélo, le nouveau propriétaire n'aura aucun frais supplémentaire à assumer. Registre de vélo: pour que les voleurs de vélo n'aient plus de chance! Tél. 076 421 22 36, www.veloregister.ch

TOUR DE SUISSE



Des vélos selon les souhaits individuels des clients, fabriqués en Suisse à un prix équitable, c'est ce que symbolise la société Tour de Suisse Rad AG. Les sensations de conduite

du E-Bike TDS Impuls ont été reconnues par le test mené dans le «Velojournal Spezial 2012». Les membres de PRO VELO profitent en 2013 d'une réduction de CHF 200.– sur tous les TDS Impuls. Concevez vous-même le vélo de vos rêves grâce au système à la carte. Choisissez parmi les 21 couleurs standard, plusieurs variantes de changement de vitesses et des douzaines d'options. TDS Impuls vous offre une nouvelle sensations de conduite – testez là chez votre revendeur. Tél. 071 686 85 00, www.tds-rad.ch

SIMPEL



Vous pouvez vous faire livrer confortablement vos vélos SIMPEL à domicile. Nous vous offrons les frais d'envoi de CHF 49.–! simpel.ch offre un large assortiment de cycles: du simple

vélo pour vos déplacements quotidiens au bolide high-tech, dans la couleur de votre choix. La vaste panoplie d'options et d'accessoires disponibles vous permet de concevoir le vélo de vos rêves! Pour toute commande sur la boutique en ligne, saisissez simplement le code de réduction «provelo-simpel». Tél. 0848 55 44 55, www.simpel.ch (site en allemand)

EUROTREK



Les membres de PRO VELO bénéficient d'un rabais exclusif. Indiquez lors de votre prochaine réservation votre numéro de membre PRO VELO et vous obtenez un rabais de 5% sur toutes les offres des vélos, VTT et des offres de bicyclette et bateau. Le spécialiste des vacances actives Eurotrek propose une sélection variée de randonnées cyclistes guidées et individuelles dans

toute l'Europe. De confortable à exigeant; avec réservation de logements et transport des bagages. Tél. 044 316 10 00, www.eurotrek.ch (site en allemand)

SYMPANY



Profitez du partenariat de PRO VELO avec Sympany. Il vous permet de bénéficier de conditions spéciales exclusives et d'avantages attrayants

en relation avec vos assurances. Vous et vos proches profitez de rabais collectifs, de rabais de combinaison sur l'assurance véhicule et l'assurance ménage ainsi que de conditions d'acceptation simplifiées pour l'assurance maladie. Hotline des offres 0800 455 455 www.sympany.ch/pro-velo

PRO VELO Suisse soutient l'initiative efficacité électrique

Avec la stratégie énergétique 2050, les véhicules doivent consommer moins de carburant ou d'électricité pour la même distance. Un comité multipartite, composé de représentant-es de la politique, de l'économie et des organisations environnementales, ne veut pas attendre aussi longtemps et demande que la Confédération indique des objectifs pour l'amélioration substantielle de l'efficacité électrique et prenne les mesures nécessaires d'entente avec les cantons. PRO VELO Suisse voit dans cette initiative une chance pour l'encouragement des vélos électriques, le moyen de transport le plus efficace juste après le vélo «normal» (voir illustration ci-contre).

www.initiative-efficacite-electrique.ch

OUI à la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire

La formule est très simple: améliorer la densité démographique – les activités comme habiter, travailler, faire ses courses sont rapprochées – permet au vélo de jouer ses atouts. D'autre part, ce sont surtout les touristes cyclistes suisses et étrangers qui jouissent des paysages proches de la nature et sans constructions. Pour cette raison, PRO VELO Suisse soutient la diminution de l'étalement urbain en Suisse et la soi-disant «densification interne», c'est-à-dire l'utilisation d'espaces libres à l'intérieur des zones à construire. La votation populaire sur la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire aura lieu le 3 mars.

www.loi-amenagement-du-territoire-oui.ch

POLITIQUE SUISSE

L'efficacité énergétique, c'est bien – la suffisance, c'est mieux

Le Conseil Fédéral a présenté la stratégie énergétique 2050. Mais l'on y trouve à peine un mot sur le vélo. PRO VELO demande par conséquent une modification de la législation.

La stratégie énergétique de la Confédération souhaite, d'une part, rendre la production de l'énergie plus durable et, d'autre part, en réduire la consommation. Un bon tiers de l'énergie consommée sert à la mobilité, dont 96% provient de sources d'énergies fossiles (pétrole, gaz naturel). Sur la liste de mesures proposées par la Confédération figure entre autres un renforcement du règlement sur les émissions de CO₂ à 95 g/km (actuellement 130 g/km), un modèle de bonus/ malus pour l'impôt sur les véhicules automobiles, l'encouragement de l'Ecodrivre ainsi qu'une mise en réseau «efficace» des moyens de transport.

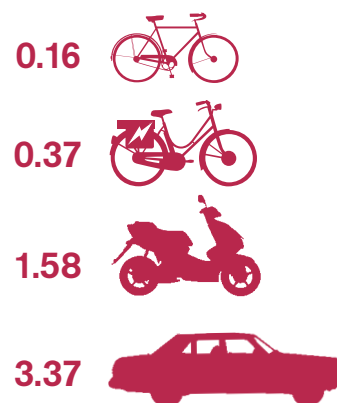
Le vélo est sous-entendu dans le réseautage des moyens de transport. Bien qu'il soit le moyen de transport avec la meilleure efficacité énergétique, on cherche en vain une mention explicite de la petite reine. Pour comprendre cette omission, il faut entrer dans une logique étroite: si un véhicule consomme moins d'énergie par kilomètre, c'est bien. Si un véhicule – tel que le vélo – ne consomme pas de carburant du tout, on n'économise rien. C'est pour cette raison que l'Office fédéral de l'énergie a largement renoncé à l'encouragement du trafic cycliste.

Mesures douces contre habitudes encroutées

La stratégie d'efficacité est bonne et permet d'économiser beaucoup d'énergie. Entre autres parce qu'une baisse de la valeur limite s'appliquera tôt ou tard à tous les véhicules immatriculés de Suisse. Mais il manque la stratégie – appelée «de suffisance» ou de renoncement – qui vise à encourager un déplacement de la mobilité soit à des véhicules moins motorisés ou sans moteur du tout, soit à l'utilisation de ses propres pieds. C'est pourquoi PRO VELO Suisse exige dans sa prise de position d'inscrire expressément dans la loi fédérale que la Confédération a la possibilité de faire la promotion du vélo. PRO VELO vise ainsi des mesures pour la planification du territoire, l'infrastructure, et avant tout, les mesures dites «douces»: information, campagnes d'image, sensibilisation et actions. Les affiches au bord des

routes et les blocs publicitaires à la télé promettent trop souvent le plaisir de la conduite automobile et les sentiments de liberté ainsi gagnés. Le vélo y apparaît beaucoup trop peu ou, pire encore, en présentant un danger qu'il faut prévenir à l'aide d'un casque cycliste. Pourtant, bien des villes et pays européens donnent l'exemple (voir illustration). Une étude norvégienne montre que chaque nouveau cycliste permet à l'état d'économiser près de CHF 4000 par an en frais de santé, d'infrastructure et de protection de l'environnement. En comparaison, les investissements, même en millions, sont vite amortis.

Christoph Merkli, traduction André Chappot



Consommation de véhicules à utilisation moyenne par passager/kilomètre jusqu'à 5 km en équivalence mégajoule

Source: mobitool.ch



En Allemagne, le transfert modal vers le vélo fait partie des priorités en vue d'une efficacité énergétique. «Parquer gratuitement? Roulez à vélo» indique l'horodateur aux automobilistes. www.kopf-an.de

Nouvelles d'ici et d'ailleurs

Piste cyclable: fermeture hivernale

Il ne s'agit pas de piscines ou de terrains de football, mais bel et bien de pistes cyclables. Celles-ci ferment effectivement du 15 novembre au 1^{er} avril – et ce n'est pas un poisson d'avril! Mais rassurons-nous, les Romands ne sont pas concernés (pas même nos amis



de la Chaux-de-Fonds). Seuls sont touchés les cyclistes des arrondissements joliment nommés Plateau-Mont Royal, Rosemont-La Petite Patrie (au Québec).

Amsterdam croule sous les vélos

Pour 750 000 habitants, la ville ne compte pas moins de 600 000 bicyclettes! Et le nombre de vélos semble poser de nouveaux types de problèmes: envahissement de l'espace public par les vélos (le moindre poteau héberge un cadenas, lui-même attaché à un vélo), accidentologie cycliste (56% des accidents graves sont le fait de vélos), agressivité au guidon (et au volant?), 90 000 vélos officiellement volés par année (nombre en réalité bien supérieur), 50 000 vélos débarrassés chaque année par la fourrière, un parking de 10 000 vélos pris d'assaut à la gare centrale (mais il faudrait 20 000 places). Si un point de saturation semble atteint, il faut noter qu'il n'est de loin pas imputable qu'aux cycles, car l'on n'a pas simplement substitué la voiture par le vélo, mais ajouté le vélo et ses aménagements. Une des difficultés de la circulation provient également du fait que les motocycles sont autorisés à emprunter les aménagements cyclables et que bien des

routes et autres parkings automobiles n'ont pas été totalement éradiqués.

Tatoué, bourré, bagarreur et cycliste

Dans les franges urbaines d'Amérique du nord, de préférence sous des ponts autoroutiers ou ferroviaires, sur du bitume craquelant ou entre des flaques boueuses, à l'ombre de friches industrielles et de murs de brique délabrés, de jeunes cyclistes fièrement indépendants et rebelles se retrouvent lors de joutes à l'allure moyen-âgeuse: juchés sur d'improbables vélos à deux étages, ces cyclistes tatoués aux gilets assortis de têtes de mort s'affrontent avec des lances, le but étant de faire tomber l'adversaire. Ce sont les « bike gangs » ou encore « Black Label Bike Club ». ①

Terminus pour tout le monde, sauf piétons et cyclistes

Certaines rues sans issue ne le sont pas tout le monde, et souvent pas pour les cyclistes et les piétons! En réponse à cette réalité, et dans le but de mettre en valeur des itinéraires cyclables méconnus, un nouveau panneau dit C13d a été introduit en France. ②

Giuliano Brogini



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

- Dynamic Distribution est **votre partenaire romand pour le parcage des vélos** à l'intérieur ou à l'extérieur avec différents systèmes d'abris et de supports dont le Wheelylift.
- Le Wheelylift permet de ranger votre vélo sans effort et vous permet de gagner jusqu'à 40% de place. Il soulève votre vélo à la verticale contre le mur et le vélo peut se rabattre pour gagner encore plus de place. Il peut soulever des vélos jusqu'à 30 kg, y compris les vélos électriques.
- Il est tout indiqué pour aménager au mieux les locaux à vélos.

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

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



WHEELYLIFT.COM



Une alternative durable et décalée à la grand-messe de l'auto!

tiéroc pédestre
cyclo-festival de cinéma
vélo-tour nocturne
course de lenteur
balade pliante
bourse aux vélos

WWW.AUTRE-SALON.CH



VOYAGE

Pédaler au Caire

Avec ses 20 millions d'habitants, le Caire ressemble à une vaste fourmilière. Dans son trafic ahurissant, le contact non-verbal entre chauffeurs, oculaire ou gestuel¹, tient à lui seul lieu de code de la route. Slalomer est un art, car ses rues ne connaissent aucune présélection.

Rois du slalom

Aux carrefours, des policiers remplacent des feux de signalisation quasi inexistant. S'ils cherchent souvent noise aux automobilistes à la seule fin d'arrondir leurs fins de mois, ils épargnent les rares cyclistes de toute contravention. Ces derniers possèdent même le rare privilège de pouvoir remonter les rues à contresens, par la droite ou par la gauche, sans que personne ne s'en offusque. Les conducteurs sont parfois surpris, toujours fair-play et jamais énervés, même si les cyclistes embrochent fréquemment leurs rétroviseurs du guidon. Ils s'excusent parfois même de bloquer notre progression à grand renfort de « sorry, sorry! ». Abusif, mais loin d'être offensif, leur usage du klaxon se veut avant tout préventif. Les nombreuses rayures sur les carrosseries qui ferait hurler un Suisse de colère sont une marque de fabrique de tout véhicule cairote.

Paradoxalement, la forte densité du trafic engendre une lenteur généralisée favorable aux vélos et à la sécurité du cycliste. Elle requiert bien sûr une attention aigüe de chacun, car à chaque seconde surgit de nulle part une grappe de piétons, un attelage de chevaux, un marchand ambulant de cacahuètes grillées, un chiffonnier, un maraîcher ou un chauffeur fou de micro-bus. Avant l'aube ou le vendredi, jour de congé, les rues du Caire ressemblent à un désert. Son calme inhabituel est alors une aubaine pour cliste, de surcroît débutant, qui prend enfin pleine possession de la chaussée².

Première piste cyclable en Egypte

Si on fait abstraction de la pollution³ et, pour peu qu'on s'adapte avec bravoure au code de conduite tacite, parcourir le Caire à vélo se révèle ludique et des plus efficace dans un rayon de cinq kilomètres. Avant-gardiste pour son respect de l'environnement, la pratique du vélo dans la suffocante « mère du monde » en est pourtant aux balbutiements. Elle est encore associée à la pauvreté ou au sport. Une femme à bicyclette y suscite beaucoup d'étonnement, voir même de la condamnation. Le Caire étouffe et peu à peu, des ONG, des associations et des réseaux sociaux se mobilisent. On annonce ainsi pour l'été 2013 la création des deux premières pistes cyclables d'Egypte, dans la région du Fayoum...

Bike for bread

L'idée de réaliser le documentaire Bike for bread consacré aux livreurs de pain à vélo du Caire, est née en voyage. Après avoir écrit et photographié l'usage du vélo dans le monde, j'ai voulu aller plus loin, en retournant sur des lieux et en m'associant à un ami caméraman pour documenter et donner la parole aux anti-héros de la pédale. Bike for bread, destiné à la télévision, devrait être le premier d'une série de films sur le thème du vélo comme instrument de travail.

Un tournage à pied et à bicyclette

Dans le trafic chaotique, pour filmer le livreur de pain de devant, il nous a fallu reconnaître à

A gauche L'équipe de tournage (Claude Marthaler, Raphaël Jochaud, caméraman, Ruth Vandewalle, fixeuse et interprète), Hamada, livreur de pain et deux habitants du quartier.
A droite Virtuose Hamada dans le trafic impétueux du Caire.

l'avance ses parcours et se poster à ses points de passage habituels pour déclencher la caméra au premier signe d'un « guetteur ». De derrière, le suivre à vélo tout en le filmant sans bouger s'est vite avéré difficile, voir impossible. Le recours à une caméra go-pro fixée à même la planche posée sur la tête de cet incroyable acrobate, nous a permis de suivre son unique gestuelle.

Claude Marthaler

Pour aller plus loin :

- ▶ voir la bande annonce de Bike for Bread : <https://vimeo.com/55766348>
- ▶ www.kisskissbankbank.com/bike-for-bread?ref=search
- ▶ Les Bahia Alaheich du Caire, pp. 95-100, in *L'insoutenable légèreté de la bicyclette*, éditions Olizane, 2012.
- ▶ Pierre-Arnaud Barthel et Safaa Monquid, pp 132-139, « Le vélo au Caire : une mission impossible ? » in *Le Caire : réinventer la ville*, éditions Autrement, 2011.

1 En 2001, le trafic du Caire se répartissait ainsi : 30% de non-motorisé (dont traction animale), 60% de véhicules des transports publics, 10% de voitures privées représentant à elles seules 75% des embouteillages !

2 <http://cairocyclists.wordpress.com/regular-rides/> organise chaque vendredi matin une balade à vélo ouverte à tous. <http://cairocyclistsclub.blogspot.ch/> correspond au PRO VELO cairote.

3 Le Caire a un taux de pollution dix fois supérieur à l'indicateur global redéfini par l'OMS en 2012. Des tonnes de paille de riz brûlées dans le delta du Nil, les industries polluantes et les gaz d'échappement de voitures sont les ingrédients du cocktail nocif qu'inspirent chaque jour les poumons cairotes.



«NOS ENFANTS ONT
TOUJOURS RÊVÉ D'UN
CABRIOLET AVEC
CHAUFFEUR.»



Croozer Kid
à partir de
CHF 579.-



Stromer
à partir de
CHF 3'990.-

Viens tester et comparer gratuitement chez m-way: e-bikes, e-scooters, e-motorbikes et e-cars. Toutes les meilleures marques sous le même toit.

Tu trouveras nos magasins à Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Saint-Gall.

m-way.ch

 facebook.com/m.way

mway
Electrifying You