

Electro-Vélo Kalkhoff

- Motorisation Panasonic 250W
- . Batterie Li-lon 26V / 10Ah
- Codre aluminium, câbles intégrés
- · Moyeu à 8 vitesses Shimano Nexus
- · Selle ammortie (selse modele)
- · Antivol, porte-bagages robuste.

Actuellement

Jusqu'à Fr. 400de rabais d'échange

www.labonnecombine.ch



- . Electro-vélos Kalkhoff.
- · Vélos d'occasion révisés et garantis.
- · Réparations toutes marques,
- · Révisions, entretien.

route de Renens 4, 1008 Prilly - Malley, 021 624 64 74













Six fonctions différentes

En toute simplicité et sans outils vous transformez votre Chariot en véhicule parfaitement adapté à vos besoins actuels.







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: 30 juin 2011

Rédaction

Rédactrice en chef:

Delphine KlopfensteinCollaborateurs rédactionnels:

Jean Ammann, Giuliano Broggini, Claude Marthaler et Lisa Mazzone Corrections: Andrea Teano

Illustration couverture:

Angry Mum

Publication

Mise en page: Simone Kaspar de Pont Impression: Imprimerie Genevoise Journal tiré à 6000 exemplaires Imprimé sur du papier recyclé

Comité

Présidente: Florence Germond Coordinatrice: Manon Giger Trésorière: Johanna Lott Fischer

Publicité

Label Vert – éco événements sàrl info@label-vert.ch Tél. 021 312 19 17

PRO VELO ROMANDIE

PRO VELO Bienne-Seeland

Case postale 4101, 2500 Bienne 4 Tel. 032 341 64 65 www.pro-velo-biel.ch

PRO VELO Fribourg (canton)

Case postale 1235, 1701 Fribourg Tél. 078 909 17 61

PRO VELO Genève

7, bd Carl-Vogt, 1205 Genève Tél. et fax 022 329 13 19 www.pro-velo-geneve.ch

PRO VELO Jura

c/o Valérie Cerf, Pierre-Péquignat 15, 2950 Courgenay www.pro-velo.ch/jura

PRO VELO La Côte

c/o Raphaël Charles, ch. de la Chenalette 16, 1197 Prangins, Tél. 078 835 69 18 www.pro-velo-lacote.ch

PRO VELO Neuchâtel

et Montagnes neuchâteloises Case postale 2401, 2001 Neuchâtel Tél. 032 721 23 31 www.pro-velo.ch/neuchatel

'

PRO VELO Région Lausanne Case postale 7170, 1002 Lausanne www.pro-velo-lausanne.ch

PRO VELO Riviera

Case postale 888, 1800 Vevey 1 Tél. 079 206 77 57 www.pro-velo-riviera.ch

PRO VELO Valais

17, rue de la Cathédrale, 1950 Sion Tél. 027 322 46 15 www.veloruesion.ch

PRO VELO Yverdon

c/o Mélanie Favre, 35b, ch. des Sources 1400 Yverdon-les-Bains www.pro-velo-yverdon.ch



Delphine Klopfenstein, Rédactrice en chef

EDITORIAL

En selle, les enfants!

Comment conciliez-vous idéal de cycliste et mobilité familiale? On parle souvent du vélo comme d'un véhicule individuel, décliné pour les cyclistes pendulaires, rapides et sans bagages. Il suffit pourtant de peu pour qu'il devienne un réel transport collectif. Collectif, parce qu'avec un siège surélevé au porte-bagage, une charrette attelée ou une troisième roue, votre vélo peut dès lors transporter vos enfants. Pour que la pratique soit un plaisir et une évidence quotidienne, et que chaque matin ne soit pas un calvaire, sous la pluie à visser difficilement votre vieille remorque, équipez-vous de matériel « sur mesure ». Et nul besoin d'investir le monde de la consommation à outrance, comme dans les supermarchés pour bébés et petits enfants. Il suffit souvent de faire le bon choix. Le panel d'accessoires est large, nous vous en proposons un échantillon détaillé. Rendez-vous à la page 6, histoire de vous détourner (définitivement ?) de l'usage journalier de la voiture pour conduire sa progéniture, sans aucune difficulté. En complément, il faut continuer de développer de vraies pistes cyclables, en site propre, et des itinéraires verts, adaptés aux enfants, pour qui le vélo n'est pas seulement un jouet mais aussi un réel moyen de transport. Ainsi chaque parent (et chaque enfant) trouvera la sécurité à laquelle il a droit.

Quand on réussit à assurer les trajets quotidiens en famille, sans contrainte et en sécurité, c'est une belle victoire. Et quand on peut même passer une partie de ses loisirs sur les routes à vélo avec ses enfants, eh bien la vie commence à être vraiment vélo-compatible! Le guide L'Arc lémanique à vélo, édité par PRO VELO Genève, vient de sortir. Il s'inscrit dans un tourisme de proximité, à portée de pédale, et pour tout type de cycliste. En famille ou seul, il vous invite à découvrir ou à redécouvrir, à travers 25 balades, les chemins du Léman, de Genève à Villeneuve, en passant par les bords du lac, la diversité des villes, les cols de montagne ou la profondeur de la campagne. C'est à vous maintenant de le rendre vivant!

Delphine Klopfenstein



Vous soutiendrez le développement du vélo en Suisse! www.pro-velo.ch et sélectionnez votre région.

Sommaire



AGENDA

4

Col de Montvoie 858 m

RÉGIONS

La voix des associations

iations



DOSSIER – VÉLO ET ENFANTS

Les cycles de l'enfance Les enfants enfourchent leur propre vélo Ça roule, en famille!



SUISSE

10-11

Redécouvrir l'arc lémanique à vélo

Cours de conduite cycliste : en route à tout âge Brèves nationales



CARTE BLANCHE À JEAN AMMANN

Le slow-up par année, c'est trop peu



CONFÉRENCE VÉLO CITY 2011

Vélobilité



VOYAGE

Séville à l'heure du vélo

16

13

15

Régions PRO VELO info - mai 2011

L'Agenda de la petite reine

FRIBOURG

28 mai

Cours vélo, Villars-sur-Glâne

18 iuin

Cours vélo, Bulle

10 juillet

Slow Up

GENÈVE

7 mai

Samedi du vélo, vélo-tour et cours vélo, 13h30, parc des Cropettes

15 mai

Festival du développement vélo-tour, balade tirée du guide l'Arc lémanique à vélo, cours vélo, la festival du développement durable, Parc de la Mairie de Lancy

18 mai

Café des voyageurs, Arcade PRO VELO Genève, 18h30

4 juin

Samedi du vélo, vélo-tour et cours vélo, 13h30, parc des Cropettes

11 juin

Journée du vélo, bourse aux vélos, brunch musical, vélopoutze, défilé festif et cycliste! place des Grottes 10h-15h

Café des voyageurs, Arcade PRO VELO Genève, 18h30

Bike to BBQ, de la gare Cornavin à Versoix

Soirée thématique pour créer ses itinéraires vélo, Arcade PRO VELO Genève, 19h

Samedi du vélo, vélo-tour et cours vélo, 13h30, parc des Cropettes

17 juillet

Bike to BBQ, de la gare Cornavin à Peney Dessous

Samedi du vélo, vélo-tour et cours vélo, 13h30, parc des Cropettes

7 août

Bike to BBQ de la gare Cornavin à Hermance

Balade à vélo «La Route des douanes», départ 10h00 à la gare de Porrentruy

25 mai

«Le voyage à vélo - comment le préparer?», 19h30, Restau-verso, Delémont

26 juin

Slow Up

Fin août

Balade à vélo « Dans les Franches-Montagnes»

LA CÔTE

28 mai

Cours vélo, Coppet Samedi

Bourse aux vélos, Nyon

18 juin

Cours vélo, Nyon

Journée du vélo, Nyon

11 mai

Cours vélo, 13h30-17h00, Collège de Bahyse, Blonay

Cours vélo, 9h00-12h30 et 13h30-17h00, Collège de la Chavanne, Cugy

14 mai

Cours vélo, 9h00-12h30, Ecole Pestalozzi, Echichens

21 mai

Journée lausannoise du vélo

27 mai

Cours vélo, 18h00-20h30, Collège du Belvédère, Lausanne

28 mai

Cours vélo, 9h00-12h30 et 13h30-17h00, Ecole de Fournex

Foire aux vélos, 9h00-14h00, Cour du Collège de Montriond

Cours mécanique avancé, 10h-11h30, atelier Lausanne Roule, place de l'Europe 1b

Cours vélo, 9h00-12h30 et 13h30-17h00, Collège de Montriond, Lausanne

RIVIERA

28 mai

Cours vélo, 9h-12h30 et 13h30-17h, Collège de la Veveyse, Vevey

VALAIS

31 iuillet

Le vélo sur toutes ses formes, place de la Planta, Sion

YVERDON

28 mai

Cours vélo, 9h-11h

26 juin

Pique-nique

10 septembre

Cyclade, 11h-12h

1er-30 iuin

Action Bike to work

Ouverture des inscriptions pour bike2school



La voix des associations **PRO VELO**

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

GENÈVE Adoptez la vélo-attitude!

Entre les nombreux chantiers en cours et le manque de continuité cyclable, la tension monte dans les rues de Genève, où l'on oppose trop souvent piétons et cyclistes. Pour réconcilier ces modes de transport doux, PRO VELO lance une campagne encourageant le respect sur la route, et particulièrement à l'égard des piétons. La «vélo-attitude», c'est un comportement qui traduit le plaisir que l'on prend en roulant à bicyclette.

Lisa Mazzone

LAUSANNE Plus de 13 millions pour la mobilité douce!

La municipalité de Lausanne vient de publier un préavis demandant au Conseil communal d'octroyer 13,2 mio pour des projets en faveur des cyclistes et des piétons. Les réalisations, qui devront débuter entre 2011 et 2014 pour bénéficier des soutiens complémentaires de la Confédération et du Canton dans le cadre du programme d'agglomération, comprennent notamment une vélo-station à la gare de Lausanne (ou plutôt deux: une au Nord et une au Sud des voies CFF) et une spectaculaire passerelle cyclable accrochée sous le pont de l'autoroute A9 à la Chocolatière. Préavis complet (2011/07) téléchargeable sur www.lausanne.ch/preavis

Karine Crousaz

VALAIS Des projets pour des prunes?

Par manque d'ambition, les projets d'agglomération valaisans sont voués à un faible soutien financier fédéral. Seul à réagir, lors de l'atelier aggloSion, PRO VELO prône un changement de paradigme et mets l'accent sur le stationnement, véritable clé de la mobilité. La taille limitée des villes valaisannes permet une organisation différente des déplacements, avec un stationnement en périphérie et des déplacements internes répartis entre les transports publics et la mobilité douce dopée par la réduction du trafic automobile. Osons une ville sans voiture!

Yves Degoumois



Le flyer de la campagne «vélo-attitude» de PRO VÉLO Genève.

YVERDON-LES-BAINS Nouvelle gestion pour les vélos abandonnés

140 cycles en moyenne par année sont abandonnés sur le domaine public. En regard, pour l'année 2010, 280 personnes ont déposé une plainte pour vol de leur cycle. Rappelons qu'Yverdon-les-Bains compte un peu plus de 28 000 habitants pour environ 20 000 vélos. La municipalité a confié la gestion des vélos abandonnés à l'entité Styyle de la société coopérative Démarche. Deux fois par mois en été et une fois en hiver, deux employés de l'entité Styyle se mettront en quête de vélos ou accessoires abandonnés. Les vélos seront alors stockés durant un an. Passé ce délai, ils pourront être réparés et vendus. La Police municipale collaborera étroitement avec Styyle. Elle procédera aux contrôles des cycles récupérés. La gestion des vélos volés reste de la compétence de la Police municipale.

Voilà un problème résolu tout en participant à la réinsertion des chômeurs.

Herbert Chautems

JURA De nouvelles activités récréatives

Cécile Chapuis a rejoint notre comité en mars, ce qui nous permet d'organiser de nouvelles activités. Trois balades (à vélo) thématiques sont prévues dans chaque district du canton entre le printemps et l'automne. La première, «la route des douanes» aura lieu le 22 mai en Ajoie.

Le 25 mai, nous vous invitons à une soirée «Le voyage à vélo: comment le préparer ». Au menu : diaporama, deux intervenants qui nous feront partager leur expérience du voyage au long cours et du voyage en famille, ainsi qu'une table ronde.

FRIBOURG Hausse de l'index boursier et des membres

PRO VELO roule le vent dans le dos! Le nombre de membres augmente (plus de 500); le peuple en a élu un certain nombre dans les conseils communaux et généraux (p.ex. à Fribourg, 20% des conseillers généraux sont membres de PRO VELO). Une nouvelle bourse aux vélos a rencontré un vif succès à Bulle et plus de 250 vélos ont été vendus à la bourse à Fribourg. Nos coups de pédales commencent à porter leurs fruits dans la prise en compte des intérêts des cyclistes. Le peloton fait la force!

Marcel Gutschner et Didier Grandjean

RIVIERA Nouveau parc vélos à la gare de Vevey

Depuis peu, les cyclistes de la région peuvent bénéficier d'une cinquantaine de places de parc sécurisées et couvertes devant la gare de Vevey. Il s'agit de racks fixés au sol sous un couvert esthétique en métal et plexiglas. Cette réalisation s'inscrit dans une démarche plus globale de réaménagement des abords de la gare qui vise à offrir plus de places pour les vélos en créant un parking spécifique scooter-moto sur l'ancien quai postal sis au bout du quai 1.

Myriam Prongué Costa

LA CÔTE Vélo et agriculture?

Comment relier vélo et agriculture? Pour qui se passionne pour les enjeux liés à ces deux thèmes, le dénominateur commun n'est autre que proximité! La démonstration en a été faite lors d'une récente manifestation, fruit d'un partenariat de quatre étudiants avec la Ville de Nyon, sans oublier bien sûr notre participation active. Tour des fermes à vélo, restauration locale, cyclade, test de vélos, cours vélo et stand d'information ont permis de renforcer les liens sociaux lors de moments festifs et de manifester notre envie de proximité et de mobilité douce.

Raphaël Charles

NEUCHÂTEL Lueur d'espoir dans les montagnes neuchâteloises

Nous rencontrons tous les trois mois un conseiller communal, le responsable de la sécurité et celui de l'urbanisme dans le cadre d'une collaboration dont l'objectif est d'améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Un réaménagement de l'accès des vélos aux alentours de la place du marché ainsi que l'introduction de contre-sens cyclables sont en phase de concrétisation. Espérons que cette collaboration soit constructive!

Alain Bezençon



Une balade dans la nature jurassienne.

Sujet réalisé par Lisa Mazzone, Delphine Klopfenstein et Giuliano Broggini

Malgré certaines apparences, il est possible de vivre sans (ou avec peu de) voiture, même avec des enfants petits ou grands. Et on le recommandera chaleureusement. Car les enfants peuvent ainsi s'imprégner d'un environnement vivant, meublé d'impressions variées, entre impondérables humeurs climatiques et sons divers, extraits de conversation ou chants avicoles (pour être honnête, on notera tout de même certains rugissements artificiels). Autrement plus vivant qu'une société aseptisée perçue à travers le filtre de stériles vitres automobiles, à l'image d'une scène télévisée vue depuis le canapé du salon!

Pour qu'une vie de famille cycliste soit un plaisir, il est toutefois indispensable de connaître ce qui existe sur le marché (et même en-dehors du marché commercial, on y reviendra). Cet article présente quelques pistes de réflexion pour une alternative familiale à la voiture. Et on notera l'importance de certaines périodes charnières, quand l'enfant commence par exemple à se tenir assis, à avoir le sens de l'équilibre ou franchit la limite légale des 7 ans.

Pourquoi acheter du neuf alors que l'enfant grandit, souvent plus vite qu'on ne l'imagine? Les bourses d'échange et commerces de seconde main proposent fréquemment des vélos à des prix imbattables. S'il s'agit d'un vieux vélo robuste à frein torpedo, c'est encore mieux. Et on donnera en revanche une mauvaise note aux grandes surfaces qui allèchent le badaud, spécialement mineur, avec des vélos aux motifs chatoyants, genre petite Barbie pour les fillettes et flammes guerrières pour les garçonnets. Sans rentrer dans un débat idéologique sur les messages véhiculés sur de si petits engins, on soulignera simplement que ces vélos sont souvent une aberration mécanique et qu'ils sont difficiles à réparer, sans oublier leur poids scandaleusement élevé.

Par ailleurs, on mentionnera l'existence de quelques (trop rares) fabriques de bons vélos pour enfants, véritablement conçus pour la jeune clientèle. GB-DK



Coque à bébé (Babyschale)

De 1 à 12 mois

Note: à notre connaissance,

2 variantes



Porte maxi-cosi

De 3 à 15 mois

Fixation: sur porte-bagages

et selle

Note: un maxi-cosi s'adaptant à la voiture, mais aussi à la bicyclette (invention hollandaise)



Porte-poussette

Fixation: sur porte-bagages

Note: plus besoin d'un coffre de voiture pour ranger une poussette!



Barre de guidage

De 2 à 4 ans.

2 variantes: sur tige de selle du vélo enfant (à gauche) ou sur axe

de roue (à droite)

Note: l'adulte suit en marchant (ou en courant si tout va bien)



Draisienne (ou Like-a-bike)

De 3 à 5 ans

2 variantes: en acier (à gauche)

ou en bois (à droite)

Note: le sens de l'équilibre vient

tout seul



Note:

Vu le nombre important de marques et la diversité des modèles, demandez conseil à votre marchand de cycles ou baladez-vous sur internet.





Tandems avec enfants

En photo, la variante minimaliste avec un adulte et un enfant. Mais on signalera aussi une hypothétique triplette (3 places) avec 2 sièges enfants sur le porte-bagages, tirant une remorque 2 places, de quoi embarquer 6 enfants.



Backfiets Variante hollandaise sur 2 roues.

Triporteur

A Copenhague, un quart des familles possède un triporteur.



3 sièges enfant sur un vélo adulte

Toujours une pratique hollandaise!



Siège pour 5-10 ans

Commun en Hollande mais malheureusement interdit en Suisse pour les plus de 7 ans (la loi interdit de transporter un enfant de plus de 7 ans sur son vélo ou dans une charrette).



Astuces techniques

Mentionnons encore en vrac quelques accessoires utiles:

- les roues latérales (ou stabilisateurs) parallèles à la roue arrière
- les fanions signalant la présence d'un vélo enfant
- le poncho imperméable pour l'enfant assis sur le porte-bébé
- le porte-bagages prolongé afin de permettre pose d'un siège-bébé et de sacoches
- les poignées de sécurité sur le vélo enfant, avec butée
- et bien sûr le casque

Siège enfant avant

Note: l'enfant découvre

De 8 mois à 31/2 ans.

Fixation: sur avant

du cadre

un paysage à 180 degrés

Vélo suiveur (ou Tri-bike ou Trailer-bike)

De 4 à 9 ans

Fixation: sur tige de selle (à gauche) ou sur porte-bagages (à droite)

Note: la variante «porte-bagages» permet la pose d'un siège enfant



De 4 à 9 ans

Fixation: sur axes de roue

Note: le système le plus stable



Barre de traction (ou Trail-Gator)

De 4 à 7 ans.

Fixation: sur tube de selle et partie

avant du cadre

Note: bon marché mais instable



Remorque enfant

De 1 à 7 ans

Des variantes: standard (à gauche) et une Cross-Country dans la neige (à droite) Note: le plus confortable (mais aussi le plus

encombrant)





Siège enfant

De 8 mois à 7 ans.

Fixation: sur porte-

bagages ou montant

vertical du cadre

plus répandu

Note: le modèle le

arrière



CIRCULATION

Les enfants enfourchent leur propre vélo

Il arrive un moment où les enfants souhaitent à leur tour prendre les commandes et conduire leur propre vélo. C'est un apprentissage de longue haleine qui s'amorce alors, allant de la maîtrise progressive de son engin à l'aisance dans la circulation. Les draisiennes, ou ces vélos sans pédales, constituent une bonne introduction à la conduite cycliste. Les enfants qui y sont accoutumés font ainsi un pied de nez aux petites roues de notre enfance et trouvent rapidement leur équilibre sur un vélo traditionnel. Si l'acquisition de la capacité de rouler sans tomber marque les esprits grâce à son lot de cicatrices, elle n'est en réalité que le premier jalon d'un long processus.

Tout un programme

Rouler à vélo dans les conditions de circulation est effectivement un apprentissage en soi, qui fait d'ailleurs l'objet des cours de conduite cycliste proposés par PRO VELO. Selon Philipp Wiedmer, formateur romand des moniteurs, il est important de s'adapter au rythme de l'enfant en faisant progressivement évoluer les trajets et l'encadrement. De nombreux exercices permettent aux cyclistes en herbe de développer leur capacité à rouler, en apprenant par exemple à lever un bras ou à regarder derrière soi tout en gardant une trajectoire rectiligne. (A) Outre la maîtrise du vélo, les comportements sur la route doivent aussi s'enseigner: prendre sa place sans se coller au trottoir, chercher le regard des autres usagers ou encore se placer dans un giratoire sont autant d'éléments pas forcément intuitifs et que certains parents découvrent parfois eux aussi durant les cours

en famille. Il est également important de prêter attention à la qualité du matériel ; le vélo avec lequel un jeune cycliste s'élance sur une route n'est pas un jouet de grande surface. Investir dans un casque qui plaît à l'enfant l'encouragera à le porter et à utiliser régulièrement son vélo, car si les têtes intelligentes se protègent, elles ne sont pas pour autant hermétiques à l'esthétique.

La clé du succès: le trajet

Malgré ces nombreuses recommandations qui permettent à l'apprenti cycliste de trouver ses marques, il n'est pas toujours facile de passer le cap et de l'emmener sur la route. Dès l'âge 6 ans, l'enfant peut pourtant être apte à découvrir la circulation, à condition d'être accompagné et bien encadré. A ce stade, déterminer un itinéraire sécurisé et astucieux – passant notamment par des rues à faible trafic – est primordial. Ce trajet sera ensuite mémorisé par l'enfant qui, au fur et à mesure des parcours, se l'appropriera. Les itinéraires idéaux entre la maison et plusieurs lieux clé peuvent ainsi être établis et adoptés.



IM

Notes:

- Lors d'une sortie sur la route en compagnie de votre enfant, veillez à vous placer derrière lui.
- Dans le cadre de la refonte des règles de la circulation (projet VERVE), la Confédération propose qu'« hors des localités, les enfants âgés de moins de dix ans peuvent aussi utiliser le cycle sur le trottoir et sur les chemins pour piétons.» Un pas dans le bon sens grâce aux démarches de PRO VELO Suisse!

(A) Guide pour les parents: «Enfant et Vélo, mais en sécurité», édité par la Police municipale de Zürich et disponible auprès de PRO VELO Genève.



RECOMMANDATIONS Circulation des enfants sur la route

Entre 6 et 11 ans:
uniquement accompagnés
Entre 11 et 14 ans:
seuls, mais sur des itinéraires connus
Dès 14 ans:
seuls, sur des itinéraires inconnus

Toujours plus de sécurité sur les routes?

Avec le programme Via sicura, l'Office fédéral des routes (OFROU) espère réduire le nombre d'accidents de la route d'un quart. Ce projet, qui s'adresse principalement aux automobiles, comprenait initialement deux mesures controversées - le port du casque obligatoire jusqu'à l'âge de 14 ans et le rehaussement de l'âge pour rouler sur la route à 8 ans - qui ont été abandonnées, notamment grâce au travail de PRO VELO Suisse. Ce programme, qui peut encore être contesté par voie de référendum, propose actuellement de fixer l'âge pour rouler sur la route à 6 ans. On peut néanmoins constater que la tendance, lorsque l'on parle de sécurité à vélo, est à l'augmentation de la vigilance et de l'équipement de choc du cycliste. Alors que le parc automobile ne cesse de croître, ne serait-il pas aussi pertinent de sensibiliser les automobilistes à une conduite plus responsable, ce qui signifie également moins fréquente, plutôt que de faire porter aux seuls cyclistes la responsabilité d'assurer leur sécurité bien qu'ils ne fassent pas le poids?



PORTRAIT

Ça roule, en famille!

Cécile Suda, coursière à vélo, et Daniel Lang, coordinateur de Genèveroule, se déplaçaient quotidiennement à vélo avant d'avoir des enfants. Pour ce couple de Bâlois, l'arrivée d'un, puis de deux, et enfin de trois mouflets n'a pas changé la donne: le vélo reste le moyen le plus efficace et le plus agréable pour les trajets à l'échelle des deux premières couronnes du canton. Portrait d'une famille dont la bicyclette fait partie intégrante.

Les vélos se transforment pour accueillir les nouveaux venus

Lorsque Joséphine est née, Cécile l'a d'abord portée sur le ventre, dans un sac à bébé, alors qu'elle conduisait un vélo hollandais qui incite à adopter une posture très droite. Cette solution a duré quelques semaines, jusqu'à ce que le couple reçoive sa première remorque. Avant de l'essayer, les jeunes parents avaient certaines appréhensions, mais à force de l'utiliser, elle leur a vite paru être le moyen le plus sûr de transporter les enfants, qui sont protégés en son sein. En cas de chute du conducteur ou même lors d'un choc extérieur arrivant à faible vitesse, elle garde sa stabilité et sert de protection à ses occupants. A l'arrivée de Frédéric, en novembre dernier, c'est donc sans crainte qu'ils l'ont placé à l'intérieur de la remorque, dans une coque à bébé.

Dans le trafic comme un bébé dans un placenta?

Avec en commun un long passé de coursiers à vélo, Cécile et Daniel ont l'habitude de rouler dans la circulation, bien qu'ils soient conscients des dangers qu'elle présente. Quand ils sont accompagnés des enfants, ils adaptent leur manière de rouler; ils réduisent notamment leur vitesse, ce qui se fait presque automatiquement en raison du poids supplémentaire, et modulent leurs itinéraires. C'est souvent la remorque qui détermine le parcours: quand on la conduit, les rails de tram deviennent particulièrement périlleux et il est impossible de remonter une file de voiture. Pour éviter d'être coincés dans les bouchons, ils préfèrent emprunter les routes munies d'aménagements généreux, mais ils refusent toutefois de faire des détours et rappellent que les cyclistes



Cécile en compagnie de Marta (2 ans) dans le siège enfant, Daniel s'apprêtant à tirer Frédéric (5 mois) installé dans une coque à l'intérieur de la remorque, et Joséphine (4 ans) sur son nouveau vélo.

ont aussi leur place sur les grands axes, quitte à s'imposer. Pour se rendre à la crèche, ils sont par exemple contraints d'opter pour une route en pente et sans piste cyclable; il arrive alors qu'à la montée les voitures s'accumulent derrière eux, mais il est rare que des klaxons se fassent entendre. De manière générale, les automobilistes sont plus attentifs lorsqu'ils voient une remorque qui, grâce à sa dimension, force le respect.

«S'ils le font, cela doit être possible»

A la crèche, ils sont les seuls à amener leurs enfants à vélo tous les jours: Cécile les dépose le matin et y laisse la remorque et le siège, que Daniel installe sur son vélo en fin de journée pour remonter les enfants. Malgré certaines réticences au départ, les autres parents et le personnel de la crèche ont pu constater qu'enfants et parents y trouvaient leur compte. D'ailleurs, lorsque dans les bons jours ce joyeux convoi arrive dans un grand fracas de chants et de rires, il y a toujours un enfant pour le montrer du doigt avec envie. Leur but n'est pas de faire du prosélytisme, mais ils seraient heureux d'avoir des imitateurs. Pour eux, c'est à la portée de toutes et de tous: il suffit d'essayer. On est alors étonné de voir

qu'avec du bon matériel, un peu de préparation et un itinéraire agréable, il n'est pas très compliqué de faire de même, sans forcément faire un pacte avec l'écologie. D'ailleurs, ils ne se considèrent pas comme une famille exemplaire sur tous les plans, mais ils partagent un amour du vélo qui fait de ces trajets des moments d'évasion.

Le premier vélo

Aujourd'hui, c'est l'anniversaire de Joséphine. Elle reçoit, pour ses quatre ans, un joli vélo violet à fière allure. En descendant la colline, elle parvient déjà à faire un bout de chemin sans le soutien des parents - sûrement une trace de ses antécédents de draisienniste. Pour la suite, lorsqu'elle saura rouler seule, ils se procureront un «Follow-me», mais la remorque reste d'actualité, car même lorsqu'on sait se débrouiller sur deux roues, toutes les situations ne s'y prêtent pas. Cécile souhaite cependant que ses enfants apprennent rapidement à circuler en ville, même si elle anticipe déjà ses craintes lorsque sa fille s'en ira seule à l'assaut des pistes cyclables. Mais n'allons pas trop vite, et laissons pour l'instant à Joséphine le plaisir des premiers coups de pédales.

10 Suisse PRO VELO info - mai 2011



A gauche: Apprendre le vélo en famille, une recette qui rencontre toujours plus de succès au sein des cours PRO VELO.

A droite: Apprendre le vélo à l'âge adulte demande de la concentration, ici lors du cours pour migrant-e-s de PRO VELO Berne.

COURS DE CONDUITE CYCLISTE

En route à tout âge!

Les cours de conduite cycliste de PRO VELO ont enregistré l'année passée une participation record. La saison à venir est prometteuse, avec de nouvelles offres, notamment pour les cyclistes à assistance électrique ainsi que pour les entreprises.

Le concept de base est simple: après une partie de théorie pour rafraîchir ses connaissances en matière de sécurité routière, on effectue des exercices pour entraîner également son assurance sur la route. Au sein des 9000 participantes et participants des cours en 2010 on compte principalement des familles, mais également des adultes, des seniors et des personnes migrantes. Cette année, ce sont 110 localités qui accueilleront un cours vélo: 10% de plus qu'en 2010 et notamment pour la première fois en Suisse italienne. Grâce au soutien du Fonds pour la Sécurité routière et de la caisse maladie Sympany, les cours sont proposés à des prix raisonnables, et même gratuits pour les membres de PRO VELO.

Une palette qui s'étoffe

Nouvellement dans l'assortiment: des cours pour cyclistes à assistance électrique. Les premiers cours pilotes ont lieu à Lausanne, Berne, Lucerne et Thoune, ainsi qu'à Genève dans le cadre des samedis du vélo. Deux idées sont à l'origine de ces cours. Premièrement, de plus en plus de personnes peu habituées à pédaler se (re)mettent au vélo grâce à l'assistance électrique, et on s'en réjouit. Deuxiè-

mement, ces usagères et usagers de la route ont des besoins et des caractéristiques propres, notamment liés à leur vitesse élevée. Il s'agit donc de les sensibiliser aux aspects de sécurité routière en tenant compte de la spécificité de leur engin.

how to bike to work

PRO VELO lance également un cours sur mesure pour entreprises, afin de préparer le mois d'action bike to work. Le cours dure maximum deux heures et a lieu directement sur le lieu de l'entreprise. Les règles de bases de la conduite cycliste ainsi que des exercices sur route sont au programme. Le cours devrait avoir lieu durant le temps de travail et sera gratuit pour les participants.

Velobus: à plusieurs on se sent plus sûrs!

PRO VELO participe également à la formation des accompagnants de vélobus. Le projet lancé à Genève par le bureau conseil ATE est une sorte de prolongement du pédibus. L'idée est de définir des «lignes» et des «arrêts» afin de rassembler les enfants pour aller ensemble à l'école à vélo. Les parents accompagnateurs s'organisent pour proposer ce service

aux heures ou périodes de l'année les plus propices. Un bon moyen d'apprendre le plaisir à vélo!

Le vélo comme moyen d'intégration

«Si l'on veut s'intégrer en Suisse, il faut pouvoir rouler à vélo » a-t-on pu entendre à Ostermundigen l'année passée de la bouche d'une migrante qui a suivi un cours de PRO VELO Berne destiné aux personnes émigrées en Suisse. Des cours pilotes ont eu lieu grâce au soutien de l'Office fédéral du sport via son programme «intégration par le sport ». L'exercice n'est pas si facile pour ces personnes (majoritairement des femmes) qui souhaitent apprendre l'équilibre sur un vélo à l'âge adulte. Mais il rappelle également un intérêt fondamental du vélo: un moyen d'autonomie et de liberté de mouvement inédit!

Manon Giger et Christoph Merkli

Programme des cours et inscriptions : www.pro-velo.ch/cours
Velobus : www.ate.ch/velobus

A Genève: www.samediduvelo.ch

BALADES À VÉLO

Sortie du guide L'Arc lémanique à vélo – 25 belles balades entre lac et montagne

Après plus d'une année de travail à prospecter, à découvrir, à évaluer, à coordonner puis à rédiger, le guide de l'Arc lémanique à vélo est aujourd'hui publié! Il n'attend plus que vous, cyclistes, pour devenir vivant.

Pour PRO VELO, c'est un pas de plus vers une promotion progressive du vélo. Tout en poursuivant son travail de soutien au vélo urbain et quotidien, l'association développe désormais le créneau du vélo de loisirs et inscrit sa nouvelle publication dans un tourisme de proximité, respectueux de l'environnement.

Nous souhaitons que ce guide accompagne chaque cycliste au grand air, comme un regard neuf sur des régions à portée de pédales, qu'il représente une véritable redécou-



verte du plaisir des choses simples, vécues à la seule force des mollets.

Delphine Klopfenstein et Claude Marthaler, co-auteurs du guide



La série de guides PRO VELO



«L'Arc lémanique à vélo», premier guide en français, et «Veloland Ostschweiz» complètent la collection en 2011. «Veloland Bern», «Veloland Zürich» et «Veloland Basel» connaissent un grand succès et restent disponibles à la livraison.

En se focalisant sur une région, les guides d'excursions PRO VELO complètent l'offre nationale de «La Suisse à vélo» (fondation SuisseMobile) et sont destinés aux cyclistes de tous les jours. Ils comportent environ 25 excursions d'une journée avec cartes, descriptifs, informations culturelles et pratiques ainsi que le détail des possibilités d'accès en transports publics.

Les cinq guides d'excursions sont parus aux éditions WERD et sont disponibles en librairie ou en ligne sur le kiosque PRO VELO au prix de CHF 34.90. Les membres de PRO VELO peuvent également obtenir les guides au prix de CHF 29.— en commandant directement auprès des associations régionales concernées (frais de port exclus – 4.50 pour un ou plusieurs exemplaires).

www.pro-velo.ch/guides

Brèves nationales

Mouvements cyclistes en Suisse orientale!

En avril, PRO VELO Rapperswil-Jona et PRO VELO Linth ont été fondés dans les cantons de St-Gall, Schwyz et Glaris. Il faut dire qu'il y avait déjà quelques précédents dans la région puisque l'association Vélogites réside à Enneda. Elle propose un carnet d'adresses pour héberger les cyclistes voyageurs et fête cette année ses 20 ans. «Le trafic motorisé prend de plus en plus d'ampleur dans nos régions et nous souhaitions qu'une voix crédible puisse faire entendre les revendications et les besoins des cyclistes », explique Richard Wehrli, président fraîchement élu de PRO VELO Linth. www.pro-velo.ch/pro-velo/

www.velodach.ch/fr





L'effritement progressif de la vignette

L'abolition de la vignette a été décidée en automne dernier déjà par 91 voix contre 51. C'est un vote finalement moins tranché que ne le laissaient présager les premières réactions lors du dépôt de la motion. La responsabilité civile séparée pour les cyclistes, unique au niveau européen et peut-être même mondial, sera donc bientôt abandonnée aux livres d'histoire. Mais les processus administratifs n'ont pas la gâchette si rapide et il faut donc en 2011 encore munir son vélo d'une vignette, au plus tard d'ici le 1er juin. Une acquisition peu coûteuse qui vaut assuen cas de dégâts à autrui! Si la vignette de 2011 devait vraiment être la dernière, chaque cycliste devrait se munir préventivement duelle. La réaction des assurances à cette nouvelle prise en charge de risque demeure la grande inconnue. cmm/MG



ENVIE DE CHANGER D'AIR?

PRENEZ LE LARGE, À VÉLO

Le Cyclocampeur • Equipement pour les voyages à vélo Rue d'Italie 26 • 1800 Vevey • www.lecyclocampeur.ch







Magasins & univers du vélo

Bâle Leimenstrasse 78
Emmenbrücke près du Shopping Center
Ostermundigen Bernstrasse 65
Wetzikon près de la gare
Nouveau! St. Gall vis-à-vis OLMA

www.veloplus.ch

shop 8000 articles sélectionnés bourse aux vélos cherchez & trouvez cours des workshops avec des spécialistes conseils pratiques tests, technique, liens aventure des sites internet de cyclo-voyageurs

VELOPLUS

Rendez-nous visite online ou passez dans l'un de nos cinq univers du vélo. Vous y trouverez 8000 articles sélectionnés, se prêtant parfaitement à la pratique du vélo, du VTT et des activités outdoor! Tous minutieusement testés par notre équipe!



Gratuit Valeur Fr. 8.–

8000 articles conseils · tests infos

Commandez le catalogue gratuit!

SMS: Le texte velo, votre nom et adresse au 9889 (20 ct./SMS)
Téléphone: 0840 444 777
Mail: katalog@veloplus.ch

VELO GI

Gratuit: Application Veloplus pour **iPhone** & **iPad**!

Un slow-up par année, c'est trop peu!



Le Slow-up autour du lac de Morat.

(*) Journaliste au journal La Liberté et au magazine Veloromand.

C'est émouvant, un slow-up. Tous ces gens qui pédalent de concert dans un éloge à la mobilité douce: c'est comme si l'histoire du cyclisme s'était mise en mouvement. On y voit des moyeux Sturmey-Archer, des pneus plats, des changements de vitesses au cadre, des boyaux dont la valve est comme la tour de Pise, penchée; on y voit un mini-vélo, un guidon anglais et le dernier cri taïwanais... Toute une flotte de vélos qui, après une proscription annuelle, retrouve les joies du grand air. Tout un peloton qui, au sortir du capiton hivernal, qui retrouve l'usage de ses jambes...

Je dis bravo aux slow-up, aux organisateurs dont l'énergie permet de mobiliser par milliers des cyclistes qui s'ignoraient. Mais pourquoi le slow-up ne doit-il durer qu'une journée par-ci par-là? Ne serait-il pas possible d'étendre le règne de la mobilité douce aux 364 jours restants?

Les chiffres nous apprennent que la Suisse se laisse submerger par la voiture si joliment appelée « de tourisme » dans le langage des statisticiens: il y avait 3,5 millions de voitures de tourisme en 2000, il y en a 4,1 millions en 2010; il y a aujourd'hui en Suisse 514 voitures pour 1000 habitants (bébés et vieillard compris). En 2009, selon les chiffres de la Confédérations, l'ensemble de la population suisse a parcouru 89930 millions de kilomètres grâce au trafic privé et motorisé, autrement dit les Suisses ont parcouru presque 90 milliards de kilomètres! Et cette somme astronomique ne cesse d'augmenter: elle était de - seulement! - 77760 millions de kilomètres en 1990. Les Suisses passent de plus en plus de temps à se déplacer sur des distances de plus en plus longues: en 1984, chaque Suisse (âgé de plus de 10 ans) consacrait chaque jour 70 minutes pour un déplacement moyen de 30 km; en 2005, c'est plus de 98 minutes pour près de 40km quotidiens (38,2km)

Alors, le slow-up sonne comme un appel à la raison: n'y aurait-il pas en Suisse une alternative à cette boulimie de kilomètres? On arguera que les Suisses ne se déplacent pas par plaisir, que beaucoup le font pas obligation professionnelle. C'est vrai, mais la moitié des déplacements concernent le loisir. Le slow-up est donc une invitation à redécouvrir les joies de la proximité. Le slow-up, c'est la géographie à dimension humaine, c'est l'acceptation de l'immensité terrestre dans une société qui s'ingénie à gommer toute distance par l'entremise de subterfuges coûteux en pétrole (hier le Concorde, aujourd'hui l'Airbus 380).

Pour beaucoup de Suisse, le slow-up ressemble hélas aux tirs obligatoires, par la période et l'astreinte.



Cargobike

Real





Vélobilité

La 17° conférence internationale Velocity (1) qui vise à encourager l'usage du vélo au quotidien et dans les loisirs, s'est tenu du 22 au 25 mars à Séville, mettant un accent particulier sur l'Amérique latine. Véritable pépinière de connaissance et de réflexion sur la «vélobilité», cette rencontre essentielle entre associations, urbanistes, journalistes et politiciens permet aussi à la ville hôte de lancer d'audacieuses initiatives en la matière. Bâle l'organisa en 1995 et l'on souhaite que la Suisse romande s'engage avec un projet novateur pour l'une des éditions à venir...

Le vélo est économie

«Investir dans la «cycling economy», c'est investir dans le futur 15». Ce sont les paroles enthousiastes de Manfred Neun, président de l'European Cyclists Federation (2) pour inaugurer la conférence. Dans une société très « monétarisée » comme la nôtre, face à un argumentaire irréfutable connu en faveur du vélo mais hélas peu percutant auprès des politiques (rendement énergétique inégalé, respect de l'espace du silence et de la qualité de l'air, bienfaits pour la santé), il insiste sur un « argument qui compte »: l'argent. Une politique en faveur de la bicyclette génère une incroyable baisse des coûts de la santé et un revenu de quelques 54 milliards d'euros pour le seul développement de l'EuroVelo (3), le réseau européen de routes cyclables.

L'urgence d'agir

Go Harlem Brundtland, médecin et par trois fois Premier ministre de Norvège rappelle l'urgence d'agir face au réchauffement climatique, dans un monde tiraillé entre les besoins humains et les ressources limitées de la terre. Et pour cela, il faut «agir local, penser global». Guillermo Pelonasa, maître de cérémonie de la Velo-city enchaîne, en constatant que l'obésité touche chaque année un million de plus d'individus dans la seule Europe. La solution, peu onéreuse et immédiatement applicable, est pourtant à portée de main, en alliant l'utile à l'agréable: un effort modéré de 150 minutes par semaine, soit un usage quotidien du vélo comme pendulaire sur une distance totale de 5,7 km permet de diminuer de 40% notre taux de mortalité...



La conférence Vélo-city organisée ce printemps à Séville.

En Afrique, le vélo c'est la vie

Patrick Kayemba, directeur de Fabio (4) nous entraîne sur les pistes africaines de latérite devenues cyclables sans aucun plan d'urbanisme, mais à force d'usage, par le passage répété des cyclistes surchargés de jerrycans, de cannes à sucre, de sacs de riz ou de régimes de bananes. Dans un continent à 80% rural, même durant la saison des pluies ou en pleine guerre, la bicyclette est le seul moyen de transport qui passe. «Un Africain chérit d'abord sa femme... suivie de près par sa bicyclette, car cette dernière donne accès à tout: au puit, au centre de marché, au champs, au marché. En l'absence d'autres moyens, il augmente tout: le travail, la santé, etc. Le vélo, c'est la vie»

Kayemba se bat depuis 15 ans pour faire pédaler les Africaines, exercice qui leur était interdit jusque-là, car « elles y perdraient soidisant leur dignité ». Il s'étonne d'ailleurs que l'Europe, si prompte à célébrer les vertus de la mobilité douce, n'intègre aucune piste cyclable dans ses projets de nouvelles routes en Afrique, financé par le FMI...

Le cycle de la vie

Le mot de la fin revient certainement à Francisco Tonnucci, psycho-pédagogue et caricaturiste italien de renom, qui analyse la ville à hauteur d'enfant et s'alarme de la restriction drastique de l'espace urbain qui leur est réservé, engendrant de ce fait une obésité infantile croissante et agissant comme un frein à leur développement cogniti: «Sans jeu, pas d'évolution possible. De plus, «une ville sans enfant est pire, car les enfants nous obligent à être meilleurs. Nous savons par exemple que leur présence accrue dans les rues, bien plus efficace que celle de policiers, diminue sensiblement la criminalité».

A leur constante écoute, passant le message clairvoyant d'un enfant à un maire, Tonnuci nous confie ces paroles, honnêtes comme une bicyclette: «Donnez la moitié de l'espace aux enfants, l'autre aux voitures, traitez-nous au moins comme une voiture!».

Claude Marthaler, envoyé spécial à la Conférence Vélo-city 2011

Infos:

(1) Velo-city 2010 à Copenhague in PRO VELO Info N° 13, Septembre 2010. Edition 2011: www.velo-city2011.com et Assises de la «petite reine» à Séville in La Liberté et le Courrier, 31 mars 2011 (2) www.ecf.com

(3) Actuellement 12 routes totalisant65 000 km dont 45 000 déjà en place.(4) First African Bicycle Information

Organisation: www.fabio.or.ug

16 Voyage PRO VELO info - mai 2011

LES VILLES CYCLABLES

Séville à l'heure du vélo

Séville est une ville parfaite à visiter à pied ou à vélo, sauf au cœur de l'été où sa haute température invite à la «siesta». En ce mois de mars, l'odeur des fleurs d'oranger parfume les rues de cette ville andalouse de 720 000 âmes, traversée par le fleuve Guadalquivir. Connue pour l' Alcazar et la plus grande cathédrale gothique du monde, elle vit aujourd'hui une forme de «vélorution» inattendue pour une ville du sud de l'Europe, avec l'introduction de «SeVici», un système de vélo en libre-service, un réseau de pistes cyclables de 140 km (12km en 2006) et la priorité pour les cyclistes dans les zones 30. En 5 ans seulement, le taux dérisoire de cyclistes est passé de 0,2% à 6%. Si bien qu'aujourd'hui on estime que 13 700 pendulaires ont lâché leur voiture et se sont convertis au vélo. Désormais, 53 000 habitants utilisent leur bicyclette au moins une fois par jour. Du jamais-vu.

Sa plane topographie, sa riche histoire et sa gastronomie, sa vaste vieille-ville (où parfois le trottoir n'est pas plus large qu'une paire de pieds!) mais aussi ses zones piétonnes n'ont pourtant jamais permis de remplacer le cheval andalou d'antan par la bicyclette. Contrairement à nos caves encombrées de vieux biclous ou les rues de Copenhague inimaginables sans leurs nuées de vélos, à Séville, les cyclistes sont (encore) rares et presque toujours juchés sur des vélos en libre-service.

A sillonner une portion de son réseau, je reste pourtant critique. La piste cyclable, de 2,5 mètres de largeur et de couleur verte, située sur un seul côté de la route, bidirectionnelle, change souvent de bord. Dans son trajet quotidien, elle oblige alors à maintes reprises le cycliste à traverser la route en parallèle des passages à piétons, régis par les mêmes feux. Sur l'un des ponts, la bande cyclable empiète sur le trottoir réservé aux piétons. Déjà étroite, elle est encore rognée par de nombreux lampadaires. Une autre piste cyclable, censée se poursuivre, s'arrête net devant un portail, sans alternative. Mon regard bute aussi contre les affiches de publicité mouvantes en faveur de voitures dernier cri, introduites par le numéro un de la publicité pour les transports (JCDecaux)... l'initiateur même de «SeVici»!...

Reste que l'initiative de créer à Séville un réseau cyclable, née d'une claire volonté politique, pourrait bien inspirer d'autres villes, en Espagne ou ailleurs.

Ciclovia ou le dimanche sans voiture

L'idée de Ciclovia est née à Bogota en 1976. Depuis, fermant presque chaque dimanche matin les artères principales de la ville au trafic motorisé, les rues de la capitale colombienne sont aujourd'hui prises d'assaut par deux millions de ses d'habitants, soit 30 % de sa population! Flâneurs, patineurs, clowns, musiciens, joueurs d'échec, gymnastes sur trampolines, enfants, etc. s'en donnent à coeur joie. Et tout cela, gratuitement. Pas étranger à ce phénomène, Enrique Penalosa, son maire d'alors, mit en place un réseau de pistes cyclables à la fin des années 90. Si cet incroyable exemple n'a jamais été égalé, il



En haut: La ville de Séville aménagée pour les cyclistes. En bas: A vélo sous les orangers.

a par contre essaimé en Amérique du Sud, du Nord, en Australie et même au Kenya où pourrait bien avoir lieu cet automne la première version africaine...Ces initiatives nous rappellent les dimanches sans voiture de la crise de Suez (nov. 1956–janv.1957) ou de la crise pétrolière de 1973, voulus pour des raisons économiques et politiques. Plus festives que purement militantes, les Ciclovias son nées pour d'autres raisons, plus sociales et récréatives: elles sont « destinées à donner l'occasion de faire de l'exercice, de prévenir la maladie, de se ré-approprier et de goûter à l'espace public, de promouvoir une co-existence pacifique, le respect, la cohésion sociale et la conscience environnementale; à aider les citoyens à acquérir des habitudes de santé, à améliorer la qualité de l'air et à réduire le bruit en ville ».

Nourrie par les participants à la Velo-city 2011, la Ciclovia du mois de mars à Séville a réuni quelques 6000 cyclistes. A mille lieues des affres du champion ibérique Alberto Contador, l'Espagne semble in fine reprendre son souffle.

Claude Marthaler, envoyé spécial à Séville

En vidéo: www.streetfilms.org/ciclovia/