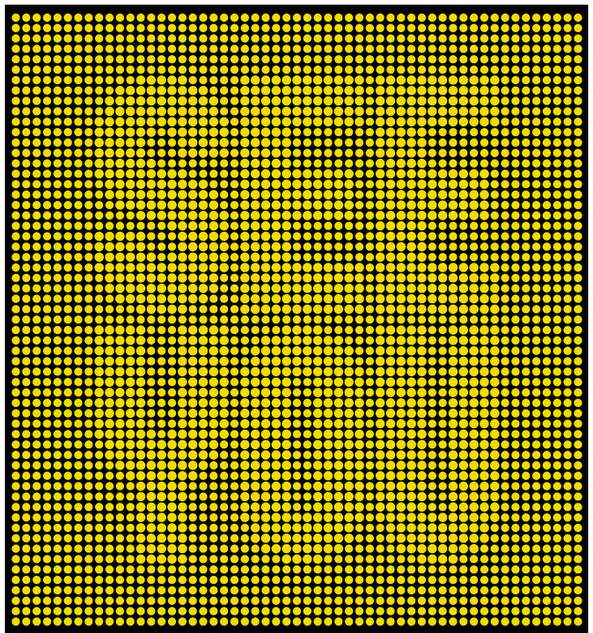
PRO VELO info

N° **30** – **Décembre** 2014

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

DOSSIER
Les accidents de vélo

BIENNE FRIBOURG GENÈVE JURA LA CÔTE LAUSANNE MORGES NEUCHÂTEL RIVIERA TESSIN VALAIS YVERDON



sois visible

seeyou-info.ch

Toutes les joies de la bicyclette

cycle! magazine

cycle! magazine n° 3

cycle! magazine n° 4

Je m'abonne

cycle! magazine n° 1-2 déjà parus, n° 3 (avec un spécial Bordeaux-Paris) et n° 4 (avec un spécial urbain) à paraître début 2015, frais de port compris	CHF 60.00
numéro(s) à l'unité (cocher dans les cases blanches ci-dessus) frais de port : CHF 4.50 par envoi	CHF 15.00

Nom : ..... Prénom : .....

Rue : .....

NPA / Localité / Pays : .....

Courriel : .....

Date : ..... Signature : .....

Bulletin à retourner à :
Rossolis, cycle! magazine, rue Montolieu 5, CH-1030 Bussigny
Tél. 021 701 42 35, cyclemagazine@rossolis.ch,
www.cyclemagazine.fr

ÉDITO & SOMMAIRE

La peur des accidents décourage de nombreux cyclistes potentiels, ou donne un coup de froid aux cyclistes convaincus qui en sont l'objet. PRO VELO info a souhaité empoigner ce sujet épineux et détailler les statistiques de plus près (lire pages 6 à 9).

Le conseil du jour : (ré)enfourcher son vélo est une mesure en soi pour participer à la baisse des accidents de la route. Ce dossier vous donne quelques recommandations pour éviter des situations embarrassantes. Mais n'oublions pas : des infrastructures qui font la part belle aux déplacements à pied et à vélo sont la meilleure garantie de sécurité.

Elles sont également le meilleur moyen de laisser le charmant surnom de « cycloterroriste » aux poseurs de bombes à vélo et non au petit pourcentage de cyclistes qui enfreignent les règles de la circulation – trop souvent pour leur propre sécurité (article page 15).

L'initiative vélo, dont le lancement au printemps 2015 a officiellement été décidé lors de l'assemblée des délégués de novembre, sera un levier important pour ancrer la petite reine et renforcer les modes doux dans la constitution.

Pour ma part, je suivrai cette aventure d'un autre point de vue. Après six années passionnantes en tant que coordinatrice romande et cheffe de projets à PRO VELO Suisse, je laisse la place à du sang neuf. Je rejoins donc votre statut, celui de membre, ce qui ne m'empêchera pas de récolter quelques signatures au printemps prochain – tout comme vous je l'espère !

Manon Giger
Coordinatrice romande à PRO VELO Suisse
et membre du comité de rédaction

RÉGIONS 4–5

La voix des associations
PRO VELO Région Lausanne

DOSSIER LES ACCIDENTS DE VÉLO 6–9

La vérité sur les accidents de vélo
Du mythe à la réalité
Vélo et équipement
Tombée sur les pavés

PRO VELO SUISSE 10–11

A droite toute!
Pétition pour le climat
Fonds publics : trafic d'agglomération ou Saint-Gothard ?

LE PLI EST PRIS ! 12

CARTE BLANCHE À XAVIER BLOCH 13

A PROPOS DE CYCLOTERRORISME 15

Dessin de couverture :
Artiste, Alexia Turlin vit en Valais et à Genève, où elle enseigne le dessin à la HEAD. Son travail est régulièrement exposé en Suisse et à l'étranger.
www.alexiaturlin.ch

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 **19 janvier 2015**

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

Collaborateurs rédactionnels
Xavier Bloch, Lucas Girardet, Claude Marthaler, Lisa Mazzone, Christoph Merkli, Marie-Laure Plantaz, David Stampfli

Secrétaire de rédaction
Sylvette Riom

Corrections Cécile Neeser Hever

Illustration intérieure Cécile Koepfli
www.cilproduction.ch

Mise en page Fred Fivaz
www.fredfivaz.ch

Impression Imprimerie Genevoise
Journal tiré à 5800 exemplaires
Imprimé sur du papier recyclé

Publicité
pro-velo-info@pro-velo.ch

PRO VELO
Romandie et Tessin

PRO VELO
Bienne-Seeland-Jura bernois
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

LA VOIX DES ASSOCIATIONS PRO VELO

— NEUCHÂTEL —
2014, ANNÉE D'ABONDANCE!

En plus des activités traditionnelles, comme les cours vélo, les parades endimanchées ou encore les bourses aux vélos, nous organisons depuis cette année de nouvelles actions : notre atelier vélo est ouvert aux membres plusieurs fois durant la belle saison, et plus de 400 élèves ont participé à la mouture neuchâteloise du DÉFI VÉLO. Cerise sur le gâteau, la nouvelle section "Val-de-Travers" vient désormais compléter les sections existantes, "Littoral" et "Montagnes neuchâteloises" ! La pause hivernale nous laissera plus de temps à consacrer à la planification des aménagements cyclables en collaboration avec les autorités locales.
François Derouwaux

— MORGES —
NOTRE ACTION À LA UNE

Voici plus de 5 ans qu'un promoteur local est sommé par la commune de Morges de respecter les conditions prévues lors de sa mise à l'enquête en matière de stationnement vélo. Face à l'enlisement du dossier, PRO VELO Région Morges a convoqué la presse régionale qui en a fait ses gros titres. Piqué au vif, le promoteur a promis la réalisation des places dues. Voilà un résultat de la vigilance quotidienne de nos membres.
Guillaume de Buren

— LA CÔTE —
AXE ROUTIER
« EYSINS-NYON-PRANGINS »

Mercredi 5 novembre, nous avons été sollicités par le Conseil Régional de Nyon pour prendre position sur un projet de requalification d'un axe important du trafic urbain de la ville. Cet axe dénommé RDU pour Route de Desserte Urbaine est issu d'un plan d'un des meilleurs urbanistes suisses du moment. La séance s'est déroulée en présence de l'ATE et du représentant du guichet vélo de l'Etat de Vaud. C'était l'occasion pour nous de mettre notre « expertise d'usage » au service de l'amélioration du projet.
Yvan Bucciol

— VALAIS —
UN DÉBUT PROMETTEUR

Les cours de conduite cycliste ont pris leur envol en Valais avec une offre répartie entre Sion, Sierre, Collombey, Martigny et Monthey. Avec 85 participants au total, le défi de couvrir les villes du Valais romand est réussi et sa reconduction est l'un de nos principaux objectifs pour 2015. L'important travail fourni, cette année, pour développer ces cours dans toutes ces localités, sera ainsi valorisé. Entre les prises de contact et la création de parcours, tout un savoir-faire se met en place. Yves Degoumois

— JURA —
LE VÉLO POUR PASSER LES FRONTIÈRES

Balisé depuis ce printemps, la FrancoVélo-Suisse est un itinéraire cyclotouristique de 40km reliant Belfort et Porrentruy. Côté français, la quasi totalité du parcours se trouve sur des pistes cyclables en dehors du trafic. Côté suisse, les cyclistes doivent emprunter la route cantonale depuis la sortie de Porrentruy jusqu'à Buix. Des mesures de sécurité seront prises et le tracé amélioré, mais il était malheureusement trop compliqué de réaliser une piste cyclable hors route. Pour le moment, il est donc préférable de débuter l'itinéraire depuis Buix (possibilité de mettre son vélo dans le train). Entre Vosges, le Jura, l'Alsace, l'Ajoie et la Franche-Comté, 7 boucles mêlant voies vertes et petites routes de campagne viennent prolonger ce parcours. A découvrir sur www.francovelosuisse.com
Valérie Cerf

— RIVIERA —
DRING DRING ARRIVE À VEVEY

En septembre 2014, l'association AMELIVE a été créée avec le soutien de la Ville de Vevey et de différentes organisations locales. Cette association a pour objectif de mettre en place début 2015 un service « Dring Dring », déjà existant en Suisse romande. Dring Dring, via Vélocité, livre les courses à domicile au moyen d'un cargo-bike, promouvant ainsi le vélo en ville.
Pro Vélo Riviera

— GENÈVE —
HOMMAGE À RON MCGERITY

Le 24 juillet dernier, l'infatigable voyageur à vélo couché Ron McGerity et genevois d'adoption est décédé alors qu'il faisait route vers Moscou. Un vélo peint en blanc, ou ghost bike, a été déposé en sa mémoire à l'entrée du Café (Caritas Accueil Rencontres Échanges, association de soutien aux sans-abris) dont il était l'ambassadeur, au 13 rue du Grand Bureau à Genève.
Violeta Djambazova

4 décembre, 17h, Uni-Mail :
Action lumière.
4 décembre, 18h45, Grottes :
Café des voyageurs.
8 janvier, 18h, arcade PRO VELO :
Apéro des vœux.

— FRIBOURG —
EN ROUTE SUR LA TRANSAGGLO

Le premier tronçon de la Transagglo reliant le centre-ville au Plateau d'Agy (patinoire/pont de la Poya) a été inauguré cet automne. Artère structurante de l'agglomération de Fribourg en faveur de la mobilité douce, la Transagglo est un itinéraire mixte piétons/cyclistes qui connectera, à terme, Avry à Düdingen, en passant par Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Fribourg et Granges-Paccot. Cet axe s'étendra sur une longueur totale d'environ 17 km.
Didier Grandjean

— BIENNE-SEELAND-JURA BERNOIS –
PLUS DE SÉCURITÉ POUR LES CYCLISTES BIENNOIS

Suite à la sortie des dernières statistiques des accidents de la route publiées par l'OFROU, Pro Velo Bienne-Seeland-Jura bernois a décidé d'organiser une conférence de presse pour aborder le sujet au niveau régional. C'est bien sûr à vélo que les journalistes ont pu prendre connaissance des lieux où la sécurité des deux-roues est précaire. Carine Stucki-Steiner

— YVERDON —

Notre collègue Richard, grâce à son entregent, a largement contribué à l'augmentation de notre nombre d'adhérents qui a passé, en quelques mois, de moins de 140 à plus de 200.Pour attirer l'attention, il parque son vélo et sa remorque-publicitaire aux endroits stratégiques de la ville, ici au coeur d'Yverdon-les-Bains, là au pied du château sur la place Pestalozzi.
Herbert Chautems

PRO VELO RÉGION LAUSANNE ESSAIME

Ancêtre de PRO VELO, Cyclic a été créée en 2001 avec une action d'abord principalement concentrée sur le centre-ville. La création de groupes au sein de l'association a permis une action plus efficace dans la région, grâce à une meilleure connaissance du terrain et des relations facilitées avec les autorités.

Sans verser dans l'esprit de clocher, il faut reconnaître que la défense des cyclistes est souvent très sectorisée, en lien direct avec nos trajets quotidiens. Le groupe Ecublens a été le premier créé (en 2007), suivi par le groupe Ouest (en 2009) qui regroupe les autres communes de l'Ouest lausannois.

Forts d'une dizaine de membres chacun, ils ont su établir des liens institutionnalisés avec les autorités, notamment à travers le Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL) qui possède depuis 2012 un délégué à la mobilité douce. A côté de cela, ils organisent de façon autonome bourses et autres actions de promotion et de sensibilisation. Une membre du comité assure la coordination avec ces groupes ainsi qu'un appui technique, précieux lors de nombreuses séances.

SOUTIEN ET COORDINATION

Les projets d'envergure sont de plus en plus nombreux et complexes dans l'Ouest lausannois, à commencer par le tram entre Renens et le centre de Lausanne, ou encore le projet de piste cyclable longeant la voie ferrée entre ces mêmes localités.

D'une terre hostile aux cyclistes – alors que sa topographie se prête bien aux déplacements à vélo, l'Ouest a entamé une lente mue vers la fin du tout-voiture. De nombreuses nouvelles zones d'habitation contribuent également à l'essor de cette forme de mobilité.

Symbole de cette volonté réjouissante, la deuxième édition de « Cap sur l'Ouest » (voir photo), sorte de SlowUp urbain, a été un vrai succès. Les groupes se sont bien mobilisés pour proposer deux stands avec des animations très appréciées. A cette occasion, un guide gratuit de balades à vélo dans l'ouest a également été publié par le SDOL[1].

UN GROUPE EST EN DEVENIR

Fort des expériences positives à l'ouest, un groupe Est lausannois s'est récemment constitué. Si la topographie diffère ici de celle de l'Ouest, les enjeux sont les mêmes : ce groupe doit permettre une meilleure coordination entre communes voisines, améliorer la continuité des aménagements qui fait encore trop souvent défaut et, de manière générale, promouvoir le vélo en milieu urbain. Les premières démarches auprès des autorités et des actions de terrain sont prévues dès le début de l'année 2015.

Ces groupes sont toujours à la recherche de forces vives afin de se renouveler et d'apporter des idées neuves : n'hésitez pas à nous contacter si vous êtes intéressé(e).

Arnaud Nicolay

1. http://bit.do/guide-ouest

10 décembre, dès 18h30 : Noël de PRO VELO, agape offerte.
28 janvier et **25 février**, 19h15, Maison du Vélo :
soirée cyclovoyageurs.

Tabac pour les ballons sur le thème de la cohabitation cyclistes-piétons auprès des 23'000 participants de «Cap sur l'Ouest».

LA VÉRITÉ SUR LES ACCIDENTS DE VÉLO

Dossier réalisé
par Lisa Mazzone
avec la collaboration
de Lucas Girardet

La peur retient bien des usagers de se frayer un chemin à bicyclette, parmi les mastodontes motorisés de la circulation. Mais s'agit-il d'un risque réel ou d'une projection irrationnelle ?

Tordons d'abord le coup aux préjugés : en 2013, on a compté 17 morts à vélo contre 103 en voiture et le risque a diminué de 89% depuis 1971. Notons que 30% des accidents graves ou mortels n'impliquent que le cycliste lui-même.

Replaçons ensuite l'église au milieu du village en s'attaquant à la source du problème: la baisse du nombre de véhicules motorisés et la réduction de leur vitesse doivent être le levier principal d'une diminution des accidents de la route.

Le Bureau de prévention des accidents préconise d'ailleurs de sensibiliser les automobilistes à adopter une conduite plus responsable vis-à-vis des cyclistes, en leur transmettant des informations particulières lors du permis. Il incite même à généraliser des systèmes électroniques permettant de détecter les personnes à pied ou à vélo qui se trouveraient dans l'angle mort du véhicule.

Il faut enfin relever les bénéfices de l'effet de masse. Plusieurs études européennes ont montré qu'à partir d'un certain nombre critique de cyclistes les accidents par kilomètre parcouru vont diminuant. Une étude française a ainsi établi que le doublement de la pratique du vélo n'entraîne qu'une augmentation de 32% d'accidents.

Mais pour combattre la peur, qu'elle soit rationnelle ou non, il est essentiel d'améliorer davantage les infrastructures cyclables. Plus on adaptera nos routes aux vélos et plus le nombre d'usagers augmentera, avec une diminution des accidents à la clé.

Entrons dès maintenant dans ce cercle vertueux !

LM

DU MYTHE À LA RÉALITÉ

Les statistiques montrent que le nombre des blessés graves et des morts à vélo s'est stabilisé au cours de ces dix dernières années, comme d'ailleurs le nombre de nouveaux cyclistes. Les accidents impliquant des vélos électriques ont par contre explosé en trois ans. Malgré tout, le mode de transport le plus dangereux reste la marche à pied, près de trois fois plus létal que le vélo ou la voiture... Éclairage sur quelques résultats importants.

QUELLES SONT LES SOURCES QUI PERMETTENT D'ÉTABLIR LES STATISTIQUES DES ACCIDENTS CYCLISTES ?

Les statistiques sont basées sur les procès-verbaux que la police réalise en cas d'accident. Pour pouvoir tirer des conclusions, il faut confronter ce décompte au nombre de kilomètres réalisés à vélo, mais il n'existe malheureusement aucun comptage permettant d'évaluer l'utilisation du vélo à l'échelle nationale. La seule donnée statistique est le microrecensement mobilité réalisé tous les cinq ans, basé sur des sondages téléphoniques, qui n'apporte qu'une vision lacunaire, puisque seules quelques villes réalisent des comptages. Résultat : il est difficile de déterminer l'évolution des accidents par kilomètre parcouru à vélo.

LORSQU'UN CYCLISTE TOMBE DE LUI-MÊME, L'ACCIDENT EST-IL PRIS EN COMPTE ?

Les accidents n'impliquant que le cycliste ne font pas l'objet d'un constat de police et échappent à la base statistique. Pour déterminer le nombre réel d'accidents, il faut donc analyser les coûts de la santé, par le biais des assurances accidents. On évalue ainsi à 17'000 les cyclistes qui se blessent chaque année dans la circulation. Ils ont principalement des contusions et, dans une moindre mesure, des fractures, entorses ou plaies ouvertes. Si personne n'est à l'abri d'une subite perte d'équilibre, certaines de ces chutes sont sans doute dues à une infrastructure peu favorable à la bicyclette, comme les rails de tram ou des revêtements particulièrement glissants.

LES CYCLISTES SONT-ILS VICTIMES DES ERREURS DES VÉHICULES MOTORISÉS ?

86% des collisions impliquant un cycliste impliquent également un véhicule motorisé. Dans près de la moitié des accidents graves ou mortels, la responsabilité est imputée à un automobiliste. On recense toutefois 42% de cas où le cycliste est fautif. Les torts sont donc largement partagés.

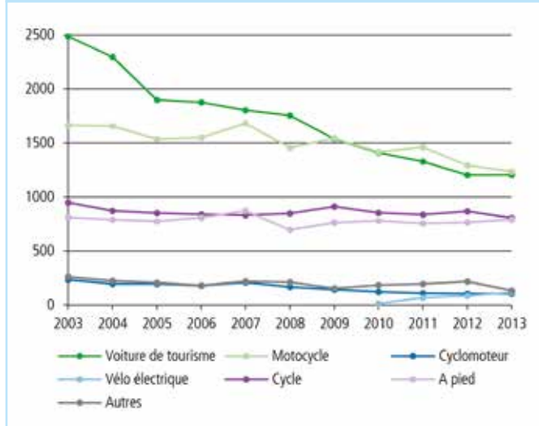
L'ÂGE REPRÉSENTE-T-IL UN DANGER POUR LES CYCLISTES ?

Si les enfants ou les jeunes ne sont pas plus exposés, il faut noter que la courbe devient exponentielle à partir de 60 ans, ce qui peut s'expliquer par l'altération de l'attention des conducteurs ou la gravité des suites d'un accident chez les personnes d'un certain âge, dont le métabolisme peut être plus fragile. Près de la moitié des accidents mortels, entre 2005 et 2009, concernait une personne âgée.

À QUOI LES CYCLISTES DOIVENT-ILS FAIRE ATTENTION ?

Lorsque les cyclistes sont responsables de l'accident, les motifs les plus courants sont le manque de visibilité de nuit, le manque de conscience du danger ou de connaissance permettant de circuler de manière sûre. Sans oublier l'irrespect des règles de la circulation, la vitesse excessive ou le verre de trop.

Évolution des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2003–2013



BPA – BUREAU DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS, RAPPORT SINUS 2014.

LA MÉTÉO EST-ELLE UN FACTEUR DÉTERMINANT ?

En l'absence de comptages fiables réalisés durant toute l'année, il est difficile de tirer des conclusions quant aux effets du temps sur les accidents de vélo. Si les intempéries ont tendance à rendre les conditions de circulation plus délicates, le beau temps attire les cyclistes, ce qui augmente également le nombre d'accidents en valeur absolue.

LE VÉLO ÉLECTRIQUE EST-IL PLUS DANGEREUX QUE LE VÉLO TRADITIONNEL ?

Ce n'est que depuis 2011 que le procès-verbal de la police distingue les vélos et les vélos électriques. On constate une augmentation de 71% des accidents graves durant cette période. Plusieurs éléments permettent de l'expliquer: de nombreux usagers sont d'abord des automobilistes et n'ont pas l'habitude de circuler à vélo. Mal évaluée par les autres usagers de la route, la vitesse que peuvent atteindre ces véhicules constitue en outre un danger supplémentaire. Cette hausse se confirme encore dans les chiffres du premier semestre de 2014 : les accidents à vélo électrique sont plus nombreux et plus graves.

LM

Références :

Rapport SINUS 2014, Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2013 publié par le Bureau de prévention des accidents, disponible sur **www.bfu.ch/fr/recherche-et-statistique/statistique**

Dossier de sécurité n°8 «Trafic cycliste» publié par le Bureau de prévention des accidents, 2012, dont seule la version abrégée a été traduite en français et est disponible gratuitement sur **www.bfu.ch/fr/commander**

Effets externes des transports 2010, Monétarisation des effets sur l'environnement, les accidents et la santé, publié par Ecoplan et Infras, disponible sur **www.are.admin.ch/themen/verkehr/00252/00472/index.html?lang=fr**

COMMENT RÉDUIRE LES RISQUES D'ACCIDENT

Afin de mettre toutes les chances de son côté pour éviter les accidents, il est bon de veiller à l'état de son vélo et d'adopter des comportements plus sûrs. Car les accidents ne sont pas seulement dus à un comportement inadéquat de la part des usagers de véhicules motorisés. Tour d'horizon

YVAIN GENEVAY

VÉLO ET ÉQUIPEMENT

ÉCLAIRAGE

Les feux, blanc à l'avant et rouge à l'arrière, font partie de l'équipement de base du vélo. Les feux clignotants ne sont pas recommandés car éblouissants, ce qui, évidemment, péjore leur utilité. A noter qu'un éclairage permanent (jour et nuit) fait diminuer le nombre d'accidents de 32% [1].
Enfin, des catadioptres sur le vélo, notamment sur les rayons, le cadre ou certains types de pneus, permettent d'être visible de côté, par exemple pour éviter de se faire couper la route à un carrefour.

VÉLO

L'état des freins avant et arrière ainsi que celui des pneus, notamment l'âge et le profil, sont à vérifier régulièrement et tout particulièrement.

Une sonnette est indispensable pour se prémunir des piétons distraits, égarés sur une piste cyclable (mais sûrement pas pour les faire fuir d'un trottoir...).

BAGAGES

Des bagages installés de manière inappropriée peuvent causer des accidents : un lourd cabas pendu au guidon peut déséquilibrer tout le vélo et la lanière d'un sac accroché au porte-bagages peut se prendre dans les rayons.

Il existe une multitude de solutions pour transporter ses emplettes ou son matériel : panier fixé au guidon, paniers pliables à l'arrière, sacoches fixées au porte-bagages, etc.

ÉCARTEUR

Placé à gauche du vélo, l'écarteur de trafic (bras en plastique coloré qui s'accroche au porte-bagages) met les voitures à distance et les empêche de doubler en se collant à nos roues. Les sacoches peuvent également avoir cet effet, d'où l'intérêt de les placer à gauche.

ÉQUIPEMENT DU CYCLISTE

On considère souvent le casque comme un élément incontournable de l'équipement, or il n'empêche pas l'accident. Au contraire, il peut donner un faux sentiment de sécurité. Il s'agit avant tout d'adopter un comportement visant à éviter que ce couvre-chef ne soit nécessaire. Le cycliste peut se rendre visible par ses vêtements, de préférence clairs ou pourvus éléments réfléchissants que l'on peut également ajouter sur les sacoches, le siège enfant ou le casque. Très efficace, le gilet fluorescent et réfléchissant n'est pas à dédaigner, même s'il va à l'encontre d'une certaine idée du « chic à vélo ».

ATTITUDE DU CYCLISTE

RESPECT DU CODE ET DES AUTRES USAGERS

Il convient de rappeler certaines règles de base: ne pas passer au rouge, respecter les priorités aux carrefours, utiliser les aménagements cyclables, laisser les trottoirs aux piétons. Ce sont autant de mesures évidentes qui sont aussi des gages de sécurité pour les cyclistes. Un contact visuel avec les autres usagers de la route peut aussi prévenir les situations qui pourraient mal tourner.

GIRATOIRE

Dans un giratoire, le cycliste n'est pas obligé de tenir sa droite. Il lui est recommandé de circuler au milieu de la voie, de manière à ne pas se faire dépasser par un automobiliste qui lui couperait immédiatement la route pour sortir du giratoire. S'imposer et prendre la place nécessaire pour franchir un giratoire est une garantie de sécurité.

ANGLE MORT

Se retrouver dans l'angle mort d'un véhicule, particulièrement s'il s'agit d'un poids lourd ou d'un véhicule de transport, est une situation très dangereuse pour le cycliste. Pour l'éviter, il est important de garder un contact visuel avec le chauffeur et de ne pas dépasser un véhicule par la droite si celui-ci a la possibilité de tourner. Les croisements peuvent se révéler très accidentogènes, dans le cas où un véhicule tourne à droite et le cycliste poursuit sa route tout droit, même s'il y a une bande cyclable peinte pour l'accompagner. Lorsqu'il s'agit de camions, il convient de céder sa priorité pour se mettre en sécurité.

PORTIÈRES

Une portière qui s'ouvre subitement devant un cycliste qui longe des voitures en stationnement est un risque qui peut être évité par le cycliste en ne roulant pas trop près des véhicules stationnés et par les aménagistes en prévoyant un espace entre les voitures et la bande cyclables. Prudence !

LG

1 Etude effectuée à Odense sur 4000 cyclistes en 2004 – 2005

TOMBÉE SUR LES PAVÉS

Remonter en selle après une chute n'est pas aisé, en particulier si l'on en garde des stigmates. Pourtant, cela peut éveiller l'envie de s'engager pour adapter la ville aux vélos. Rencontre avec Marina, une cycliste qui fait son chemin, entre craintes et militantisme, suite à un accident dans une rue lausannoise.

MARIUS AFFOLTER

Remonter en selle après un accident nécessite une bonne confiance en ses compétences dans le trafic.

Il y a deux choses qui frappent lorsqu'on rencontre Marina : le plaisir qui anime ses grands yeux bleus lorsqu'elle évoque le vélo et sa conviction tranchée qu'il ne devrait plus y avoir un seul pare-choc d'automobile en ville.

Au mois de mars dernier, cette architecte de 29 ans s'est éprise de la petite reine, alors que sa conscience environnementale grandissait. Et ce ne sont pas les pentes lausannoises qui ont affaibli sa flamme : elle les a gravies quotidiennement pour rejoindre son lieu de travail, avec un coup de pédale décidé. Cette idylle s'est malheureusement brisée brutalement, dans un cri de douleur.

Par une journée ensoleillée, Marina descend une rue sur sa bicyclette, quand elle décide de dépasser par la gauche une voiture qui semble chercher son chemin. La conductrice ne la voit pas et tourne dans sa direction. Le coup de frein soudain et la chute sur le bitume de Marina n'auront servi à rien : impossible de capter le regard de la conductrice, qui lui roule sur la jambe. Le hurlement fuse, un attroupement se crée et la cycliste est emmenée aux urgences, où elle passera deux jours pour retaper son entorse cervicale et son hématome sur la jambe. Comme il est interdit de dépasser par la gauche, elle est également reconnue fautive et cette mésaventure lui coûte 350 francs d'amende d'ordre.

Marina déchante : elle est en arrêt de travail pendant un mois et peine à grimper sur sa monture. Mais, surtout, la peur s'invite dans sa relation au vélo et s'installe durablement, si bien qu'elle ne l'utilise plus désormais que pour de rares sorties de loisir. Cette situation la frustre puisque, pour elle, rouler à vélo est un art de vivre, qui permet de se détendre tout en faisant du sport.

C'est après son accident que Marina décide de contacter PRO VELO région Lausanne. Si elle s'intéresse d'abord aux suites juridiques de sa mésaventure, elle finit par se retrouver propulsée au comité de l'association. Il faut dire que, depuis son accident, elle milite pour une ville piétonnisée, car elle considère que les automobiles ne créent que des désagréments : danger, agressivité ou pollution. Après un tel choc, on ne fait pas dans la nuance, et Marina ne mâche pas ses mots : « Les rues ont une largeur limitée, donc on ne peut que supprimer les voitures. » La réalité des petits pas qui permettent des progrès de la même taille lui semble d'ailleurs discutable. Elle dit vouloir « se battre » pour la cause du vélo, car son plaisir quotidien est mis à mal.

Après une heure de discussion, Marina et moi retrouvons le photographe pour un shooting : quelques poses devant l'immeuble avant de rejoindre un giratoire pour réaliser des images en situation. Et là, au fil des clics de l'appareil, c'est le déclic. Cela fait plusieurs mois que Marina rechigne à rouler dans la circulation, mais son sourire s'allonge tour après tour. Mes doigts tremblent à plusieurs reprises car le trafic est relativement dense et les automobilistes enchaînent les brusqueries, mais Marina roule, impassible et épanouie, et rien ne semble pouvoir l'arrêter. Sur le chemin du retour, elle confie : « Je vais m'y remettre progressivement. C'était juste pas de bol ! »

LM

REGAGNER CONFIANCE AVEC PRO VELO

Dans les cours de conduite cycliste que l'association propose aux adultes, on compte environ un participant sur 10 qui a renoncé au vélo suite à une chute. L'enjeu pour ces anciens cyclistes est de reprendre les commandes, en démystifiant le danger. Rejoindre le cours constitue un pas décisif pour exorciser leur peur; l'accompagnement et les conseils des moniteurs font le reste. Et les mines réjouies des participants réconciliés avec la petite reine sont là pour confirmer le succès de la démarche.
Plus d'infos sur **coursvelo.ch** ou auprès de l'association PRO VELO la plus proche de chez vous !

À DROITE TOUTE !

Qui n'a jamais été dans cette situation ? Vous vous approchez d'une intersection dans l'optique de tourner à droite. Il n'y a ni piétons ni voitures mais le feu est rouge. Vous pourriez le franchir sans mettre quiconque en danger mais vous risqueriez une amende. Cela pourrait bientôt changer. Bâle-Ville a démontré que le tourne-à-droite aux feux rouges pouvait devenir une réalité.

En Suisse, rares sont les occasions de tourner à droite à une intersection sans devoir marquer un temps d'arrêt. Or, dans de nombreux cas, les cyclistes pourraient franchir les feux rouges en toute sécurité lorsque la visibilité est suffisante. Pourtant, la loi exige qu'ils attendent patiemment le retour au vert. Bilan: certains cyclistes refusent d'obtempérer et enfreignent les règles de la circulation, ce qui n'est pas forcément dangereux mais ternit l'image du vélo. Pour ces raisons, PRO VELO demande depuis plusieurs années que la possibilité soit légalement donnée aux cyclistes de tourner à droite aux feux rouges.

Dans le cadre d'un projet de recherche, le canton de Bâle-Ville participe depuis juin 2013 à un essai pilote de signalisation cyclophile : à quatre intersections, les cyclistes peuvent franchir un feu rouge en toute légalité pour tourner à droite. En septembre 2014, le Département des travaux publics et des transports a tiré un premier bilan de cette expérience. Ce dernier s'étant révélé positif, Bâle-Ville a décidé d'étendre l'essai pilote à davantage de carrefours et de demander à la Confédération d'adapter en conséquence l'ordonnance sur la signalisation routière.

L'analyse intermédiaire a en effet mis en évidence que le tourne-à-droite apaisait nettement les conflits entre les vélos et les voitures et qu'aucune gêneeffective des piétons n'a été observée. Aucun accident n'a été enregistré aux quatre intersections concernées par le pilote. Les résultats de l'essai bâlois font rêver les cyclistes de toute la Suisse ainsi que d'autres villes intéressées. Le moment est enfin venu d'envisager d'autoriser le tourne-à-droite pour les cyclistes à l'échelle fédérale. À la fin septembre, le conseiller national Vert'libéral Thomas Maier a déposé une motion dans ce sens.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS BÂLE-VILLE

Bâle montre l'exemple: le tourne-à-droite facilite la vie des cyclistes… en toute légalité !

Cela suffira-t-il à convaincre les Chambres fédérales ? Rien n'est moins sûr. Car une interpellation d'Antonio Hodgers dans ce sens en 2011 avait été rejetée. Le tourne-à-droite doit bénéficier d'un soutien beaucoup plus large et notamment dans les villes. Des projets analogues dans des carrefours ciblés adaptés à une libéralisation du tourne-à-droite sont nécessaires pour montrer la pertinence de l'outil. En ville de Berne, tant le PS que les Verts associés aux Jeunes alternatifs ont déposé des motions pour faire avancer la cause du tourne-à-droite. La capitale fédérale dispose en effet d'un très grand nombre d'installations de signalisation lumineuse qui obligent les cyclistes à poser un pied à terre avant d'obliquer à droite. PRO VELO Berne espère que l'« offensive vélo » annoncée par le Conseil municipal tiendra compte de cette exigence du trafic cycliste et que l'on se passera bientôt le mot: à droite toute!

David Stampfli,
traduction Vanja Guérin

PÉTITION POUR LE CLIMAT À SIGNER EN LIGNE

PRO VELO a signé une pétition pour la protection du climat en collaboration avec l'alliance climatique. Cette pétition appelle Doris Leuthard, ministre de l'énergie et des transports, à faire davantage pour la réduction des émissions de CO2, car c'est précisément dans les transports que l'on peut agir afin de freiner la détérioration du climat.

Les transports sont une source de pollution qui plombe la météo. D'après l'Office fédéral de la statistique, sur l'année 2011, 38 % des émissions nationales de CO^2 (hors trafic aérien) provenaient des transports. Afin d'éviter que le réchauffement planétaire ne dépasse la barre des 2°C, les auteurs de l'initiative exigent trois mesures dans le secteur des transports : limiter les émissions de CO^2 par véhicule, limiter la construction de nouvelles routes et encourager la mobilité piétonne et cycliste.

UNE BIEN TERNE STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE POUR 2050

La stratégie énergétique pour 2050 en est au stade des délibérations parlementaires. Mais c'est en vain que l'on chercherait dans le message du Conseil fédéral des expressions telles que « mobilité douce » ou « trafic cycliste ». Pourtant, promouvoir la mobilité par des moyens non motorisés permettrait de réduire d'autant les transports motorisés, et donc les émissions de CO^2. C'est la raison pour laquelle Roland Fischer, conseiller national et membre du comité de PRO VELO Suisse, a déposé une motion qui demande au Conseil fédéral de présenter un plan de mesures concrètes sur la manière dont il entend promouvoir la mobilité cycliste dans le cadre de sa stratégie énergétique. Dans sa réponse, le gouvernement exprime son assentiment, mais propose de rejeter la motion en renvoyant aux activités actuellement menées par EnergieSuisse au profit du vélo. Effectivement, une campagne intitulée «velo affair» s'est déroulée au printemps dernier, mais elle n'a pas eu d'écho retentissant auprès de la population. Par ailleurs, l'Office fédéral des routes a été chargé il y a quelques années de déployer des mesures pour l'encouragement du trafic cycliste. Horizon annoncé : fin 2015. PRO VELO considère qu'il n'y a pas besoin d'attendre jusque là ; elle a proposé des solutions il y a dix ans déjà, lorsque la Confédération travaillait sur sa « stratégie mobilité douce ». Depuis, ce document moisit dans un tiroir sans avoir jamais été appliqué. La pétition pour le climat est là pour rappeler à la conseillère fédérale Doris Leuthard qu'il est grand temps d'agir.

Christoph Merkli,
traduction Nassima Rahmani

La pétition peut être signée en ligne sous www.klima-allianz.ch/fr

FONDS PUBLICS : TRAFIC D'AGGLOMÉRATION OU ST-GOTHARD ?

Le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé de construire un deuxième tunnel au Saint-Gothard. PRO VELO soutient le référendum qui a été lancé contre cette décision. Un investissement de trois milliards de francs dans les agglomérations serait plus utile qu'un tunnel de plus.

Construit en 1980, le tunnel routier du Saint-Gothard doit aujourd'hui subir une réfection. Afin de garantir le trafic routier sur l'axe nord-sud pendant les travaux, le Parlement a décidé de faire construire un second tube. Afin de respecter l'article sur la protection des Alpes, une seule voie serait ouverte au trafic pour chaque tunnel après la réfection. PRO VELO, à l'instar des 40 autres organisations qui soutiennent le « Non », ne croit pas à cette déclaration d'intention : dès lors que l'on ouvre deux tunnels, c'est pour les utiliser.

DOUBLEMENT MAL VENU

Sous l'angle du trafic cycliste, ce projet présente deux problèmes. D'abord, selon l'association « Initiative des Alpes », la construction d'un deuxième tube coûterait trois milliards de francs de plus qu'un système qui permettrait de charger voitures et poids-lourds pendant la durée des travaux. C'est la somme qui manque au financement du trafic d'agglomération ; or, il est urgent d'encourager le trafic cycliste dans les agglomérations. PRO VELO a proposé au Conseil fédéral de financer les projets liés à la mobilité douce à hauteur de 75 % au lieu du plafond actuel de 50 %.

Ensuite, le doublement de la capacité routière au Saint-Gothard va faire encore augmenter l'attrait du trafic motorisé. Les conséquences de la surcharge seront perceptibles jusque dans les villes et les agglomérations : d'une part, la demande de transports va s'accroître, et d'autre part, la circulation va être déviée vers les routes secondaires à cause de l'engorgement des routes principales.

Le délai référendaire court jusqu'au 15 janvier 2015. Une feuille de signatures est jointe à la présente édition. Vous pouvez commander des feuilles supplémentaires à l'adresse suivante : **www.zweite-roehre-nein.ch/non-2e-tube.html**.

Christoph Merkli,
traduction Nassima Rahmani

NON au 2e tube au Gothard
Référendum

LE PLI EST PRIS !

Les 21 et 22 juin derniers, Bienne a accueilli le Festival national du vélo pliable, un concept qui semble mature, désormais maniable, léger et solide

FALTBAR.CH

Le dimanche 22 juin 2014, une centaine d'amateurs de vélo pliable ont pris d'assaut les pavés de la vieille ville de Bienne pour la deuxième édition du Festival national du vélo pliable. Les curieux, attirés par la forme inhabituelle et les couleurs de ces vélos pliables, sont vite devenus des spectateurs attentifs de ces courses joyeuses. Le circuit de 650 mètres est court mais difficile : complètement pavé, avec des escaliers pour compenser une partie du dénivelé, il est doté d'un slalom dans la descente. Alors, faisant fi des embuches du parcours, fonceurs sous les applaudissements, les participants du sprint ont bien démontré la maniabilité de leur vélo.

DÉPART STYLE « VOITURE ARRÊTÉE » DES 24 HEURES DU MANS

Autre course, autre départ : au coup de sifflet de la course ouverte à toutes les marques du pliable, les participant-e-s déguisé-e-s, à pied derrière la ligne de départ, se sont élancé-e-s vers leur vélo pour le déplier avant de tourner dix fois sur le circuit. Et le spectateur ne s'ennuie pas: les derniers coureurs sont à peine passés que les premiers reviennent!

BROMPTON : UNE MARQUE QUI CULTIVE SON CONCEPT

Pour le Championnat suisse Brompton, cinquante propriétaires d'un modèle de la marque se sont affrontés sur quinze tours, en costard-cravate, pour remporter le prix convoité : une participation tous frais payés au Championnat mondial Brompton de juillet en Angleterre. Chez les hommes, Thomas Ernst, qui a clairement dominé la course, a même eu le temps de replier son vélo, en à peine 6 secondes, devant la ligne d'arrivée avant de la traverser à pied devant les spectateurs médusés. Et pour la petite histoire, il est allé participer au mondial de Londres, depuis Zurich, en vélo-cargo à raison de 300 km/jour !

MAIS QUI SONT LES « ADEPTES » DES VÉLOS PLIABLES ?

Au travers de ce Festival du vélo pliable, les « pratiquants » semblent former un spectre toujours plus large de passionnés, du pendulaire à l'écolo sans auto, du citadin au villageois, dont les vélos pliables constituent le prolongement des transports en commun. Généralement, ils possèdent aussi des vélos non pliables adaptés à d'autres pratiques, excepté ce couple de belges spécialement venu pour l'occasion : amateurs de la marque unique, ils ont dû choisir deux modèles parmi leurs huit Bromptons pour le festival!

A noter que le vélo pliable « se plie en quatre » pour satisfaire les désirs d'utilisateurs de tous âges. En effet, si l'objectif initial est de gagner du temps, il faut aussi considérer le plaisir procuré par le déplacement en roulant à l'air libre plutôt qu'en siégeant dans les transports en commun. Par exemple, Lilian, 60 ans, de Winterthur, agrémente ses trajets quotidiens avec des portions en plein air en vélo pliable plutôt qu'en bus ou en tram. Elle précise aussi qu'en ville, son vélo pliable, dont les sacoches lui laissent les mains libres, peut devenir un « déambulateur » pour soulager ses jambes !

Sur les stands, les amateurs sont curieux de ces petits détails qui facilitent le pliage, le transport ou qui améliorent le confort. D'ailleurs, il semble qu'un passionné planifie assez facilement l'achat d'un nouvel exemplaire plus adéquat à ses besoins, car les marques de ces vélos pliables gardent une bonne côte sur le marché de l'occasion.

PLAISIR ET EFFICACITÉ DE LA MOBILITÉ DOUCE ET DISCRÈTE

Le festival a donc bien rempli sa mission. En exploitant les avantages du vélo pliable sur un circuit « bateau-funiculaire-balade » le samedi et en organisant ces courses festives le dimanche, les organisateurs ont mis en valeur la maturité du concept. Pour sensibiliser encore davantage le grand public, une association devrait se former d'ici fin 2014. En effet, il est facile d'entrevoir le potentiel du duo « vélo pliable+transports en commun » en termes de bilan carbone et dans un contexte de routes de plus en plus saturées !

Marie-Laure Plantaz

PALMARÈS

COURSE OUVERTE TOUTES MARQUES
Angelika Rusch + **Sven Huber**

CHAMPIONNAT SUISSE BROMPTON
Alexandra Bähler + **Thomas Ernst**

SPRINT
Alexandra Bähler + **Pierre Dormal**

PRIX DU COSTUME LE PLUS ORIGINAL
Aram Rusch + **Jacqueline Cornet**

L'OISEAU BLEU QUI MURMURE À L'OREILLE DES CYCLISTES

La carte blanche est une invitation libre proposée à un chroniqueur. Xavier Bloch est journaliste/cycliste à la RTS.

PATRICK DUBOIS / MONEAUDEPARIS.COM

Cet automne, un petit oiseau est venu se percher sur le guidon de mon vélo.

Un petit oiseau tout bleu, des pattes au bec. Un drôle d'oiseau ! Une fois posé sur le cadre de mon vieux biclou, il n'a plus bougé. Pas moyen de le déloger ! Bavard comme une pie et pas vraiment farouche, le volatile s'est tout de suite mis à gazouiller, coincé entre la sonnette et la poignée du frein avant !

Twitter, c'est son petit nom, a bouleversé ma vie de cycliste.

Chaque matin, avant même que j'enfourche ma bicyclette, je l'entends déjà. Mon nouveau petit compagnon gazouille comme un fou. Moi, je dis qu'il tweet ! Des mélodies très courtes, ponctuées de petits cris distinctifs, probablement des #, très faciles à identifier. Son chant ne dépasse jamais 140 notes, mais qu'est-ce qu'il en a des choses à raconter !

Twitter, me parle de tout, à tout instant. Vélostation, vélorution, vélo design, compteurs de vélos, ateliers vélos, cafés vélos, vols de vélos, vélos électriques, etc. … Ce petit oiseau bleu est intarissable ! Et quand il sèche ou que mes questions l'embarrassent, le voilà qui tweete à tue-tête. Comme s'il voulait que tous les oiseaux bleus et tous les cyclistes du monde l'entendent en même temps. Et figurez-vous que ça marche ! Y a toujours un petit oiseau bleu perché quelque part qui lui répond.

Maintenant je le sais ; d'un bout à l'autre de la planète, des millions de petits oiseaux bleus se répondent, perchés sur des guidons. Une communauté mobile qui s'échange instantanément toute découverte concernant l'univers cycliste. Un vélo en bambou, une piste cyclable flottante sur la Tamise, des trottoirs chinois réservés aux utilisateurs de mobiles, un antivol connecté, des pompes à vélo scellées dans le bitume d'Utrecht, un tandem électrique pour parents de jumeaux et même un morceau de cadre de vélo transformé en décapsuleur ! Tout est matière à discussion.

Twitter est aussi une formidable chambre d'échos ! En quelques semaines, les gazouillis de mon petit oiseau bleu m'ont déjà permis de partager mes coups de gueule, mes colères et mes coups de blues cyclistes. Je me sens moins seul maintenant, quand on me traite de « cycloterroriste » parce que j'ai osé remonter une ruelle à contre sens ou qu'un automobiliste refuse de libérer la piste cyclable sur laquelle il vient de se parquer « pour cinq minutes à peine ». Avant, je m'énervais ; maintenant, je tweete ! Et ça me calme !

Twitter et moi, je crois vraiment qu'on fait la paire ! D'ailleurs je ne pourrais plus me passer de lui, ni de ses petits gazouillis saccadés. Et puis, une journée sans tweet, c'est comme un jour sans pédaler : mauvais pour la santé.

Xavier Bloch

pour aller plus loin :
https://twitter.com/XavierBloch

https://twitter.com/PROVELOLausanne
https://twitter.com/PROVELOGeneve
https://twitter.com/PROVELOneuch

À PROPOS DE «CYCLOTERRORISME»…

Fin 2010, lors d'une action coup de poing, la police genevoise verbalisa 350 cyclistes. Pierre Maudet, alors Conseiller administratif, justifia cette action en qualifiant ceux-ci de « cycloterroristes ». Il récidiva le 22 novembre de la même année sur les ondes de *La Première* en évoquant aussi les « cyclokamikazes » : les pédaleurs circulant la nuit sans lumière. Quand bien même la bicyclette a été utilisée par de véritables poseurs de bombes, souvent suicidaires, en Afghanistan, en Inde, au Pakistan, en Irak, en Turquie ou au Yémen, ceux-ci ne furent pourtant jamais affublés du terme de « cycloterroristes » – un mot inconnu au dictionnaire.

D'autres s'adonnèrent à cette vindicte populiste contre ces tout désignés « talibans du vélo ». Ainsi, le 24 juillet 2013, *Le Matin* titrait : « Il déclare la guerre aux cyclistes (…) ». Ralf Latina, un ex-prof de maths genevois (…) a même failli utiliser son spray au poivre contre l'un d'eux (…) ! Le 27 juin 2014, Camille Pascal, l'ancienne plume de Nicolas Sarkozy, après avoir été bousculé par un cycliste, vitupéra dans *Valeurs actuelles* : *« Le vélo n'est plus un moyen de locomotion, il est désormais un signe identitaire, un choix politique. Hier il était un sport, aujourd'hui il incarne une idéologie totalitaire et en cela il est devenu très dangereux »*. Incendiaire, il poursuivait : *« Le piéton n'est que de la piétaille aux yeux de ces nouveaux chevaliers du bitume, pire peut-être, car celui-ci voit derrière chaque piéton un automobiliste honteux qui rase certainement les murs pour aller récupérer sa voiture. Le cycliste a désormais la préséance et partout il faut lui céder le pas sous peine d'être traité comme un ennemi déclaré de la couche d'ozone. (…) »*.

Humour et littérature nous délivrent fort heureusement de ce bourbier sémantique, arme redoutable de marketing politique. Dans *Le Cycliste*, Vikren Berberian décortique la vraie guerre, pas la dite « guerre des transports » où, comme chacun le sait, seuls les véhicules motorisés tuent. Pour l'auteur américain d'origine arménienne, *« La violence est une panne du discours, une rupture de l'échange, de la communication entre des groupes, des individus »*. Celui qui a dû fuir le Liban pour la Californie à l'âge de 9 ans, en 1975, et qui apprendra une décennie plus tard l'assassinat de son père par un groupuscule terroriste, donne une réponse littéraire à l'après 9/11 : *« À la place d'une mitrailleuse, j'ai pris un ordinateur portable et je me suis mis à écrire »*. Paru en anglais au lendemain des attentats contre les tours jumelles, invite à la subtilité et transfigure le réel d'un supplément d'âme. Berberian jongle sans cesse avec les mots, nous mijote des digressions culinaires et sexuelles. Son récit vibre de métaphores, drôles et savamment épicées. De sa plume alerte, l'auteur raconte à la première personne les réflexions d'un terroriste qui a pour objectif d'aller poser une bombe, à bicyclette. Un homme d'abord : *« Sous notre carapace endurcie, plus épaisse que celle d'une noix, nous sommes humains tout comme vous. (…) Un terroriste peut aimer la bonne chère et tomber amoureux »*. La vie contre la mort : *« Comme cela doit être étrange d'arriver dans un monde où certains font la guerre, d'autres des omelettes (…) Notre bébé sera l'opposé d'un mécréant mécanique* (ndlr : une bombe) *: un énorme mâle aux petits yeux en forme de perle; aux lèvres plus riches que le rose du saumon (…) Nous le bichonnerons, puis l'installerons sur un siège à l'arrière de mon vélo et l'emmènerons faire un tour. (…) Il gémira comme le font je suppose tous les bébés. Puis il poussera un cri explosif plus puissant qu'une bombe »*.

HTTP://TRANSPORTS.BLOG.LEMONDE.FR/2012/07/12/DESSINE-MOI-UN-VELO/

Voici un panneau que le narrateur du «Cycliste» a peut-être croisé sur sa route, au nord de Beyrouth.

Claude Marthaler

Viken Berberian, *Le Cycliste*
éditions Au diable vauvert,
2012 pour l'édition française

Extrait du 4ème de couverture :
« La route qui mène au terrorisme commence en général par une pincée d'aliénation ; un peu d'ennui. Un conseil à ceux qui souhaitent éviter cet état, augmentez votre dose de miel. Prenez-en avec une tasse d'Earl Grey pour faire passer les miettes prosaïques. Selon votre goût, vous opterez pour un gramme de gelée royale : le palliatif préféré de la monarchie de la région. À l'abri dans sa ruche, c'est le miel dont se repaît la reine abeille. Si c'est assez bon pour une reine, ça devrait contenter un crétin ».

easycycle
www.easycycle.ch
Le spécialiste du vélo électrique
www.easycycle.ch
Gilly - Lausanne - Genève
KOGA
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING