

«Le vélo, c'est l'idéal en ville»

La ronde des SlowUp démarre à Morat en fin de semaine.

L'occasion de rencontrer Delphine Klopfenstein, coordinatrice de Pro Vélo Genève, association initiatrice et fer de lance de la défense de la bicyclette en Suisse.

La ville aux vélos. Depuis trente ans, Pro Vélo se bat pour que la petite reine règne sur la cité. aujourd'hui présent dans la plupart des villes suisses, le mouvement militant est né au bout du lac Léman, à Genève. «Tout a commencé par la mobilisation d'étudiants en médecine, ulcérés par le nombre de cyclistes morts sur la route», explique Delphine Klopfenstein, coordinatrice de l'association genevoise forte aujourd'hui de 1500 membres. «Beaucoup d'entre eux montent régulièrement en selle, certains circulent même essentiellement à vélo tout au long de l'année. Grâce à leurs remarques, nous repérons les possibilités de nouveaux trajets, les aménagements inexistantes ou dangereux.» Il existe désormais un bureau virtuel des plaintes sous forme de site internet bien nommé (www.points-noirs.ch). «Pour l'instant, cela ne concerne que Genève, mais nous espérons l'étendre à d'autres villes grâce à nos relais.»

Au début des années 80, ce qui s'appelait alors l'ASPIC – pour Association pour les pistes cyclables – ne manquait pas de travail. «Bien peu de monde considérait la bicyclette



Delphine Klopfenstein emmène ses deux enfants à la crèche dans une charrette.



comme moyen de transport urbain alternatif, et les cyclistes avaient du mal à se faire entendre.»

Trois décennies de mobilisation plus tard, la situation s'est bien améliorée en ville de Genève, comme dans beaucoup d'autres. «Il y a désormais un service communal traitant de la mobilité, nous y disposons d'interlocuteurs ouverts. Et grâce à notre commission technique composée de professionnels, on écoute nos suggestions.»

Merci à la crise du pétrole

L'agglomération genevoise dispose de quelque 115 kilomètres de pistes et autres aménagements pour les vélos, y compris dans les zones 20 et 30 km/h. «Comme le train ou le bus, le vélo bénéficie depuis cinq ou six ans des effets de la crise pétrolière et de la nécessité de développer les moyens de transport non polluants», reconnaît Delphine Klopfenstein.

D'un autre côté, le nombre de voitures ne cesse d'augmenter. «Et elles sont de plus en plus grosses.» Ah c'est sûr, les immenses 4x4 séduisent davantage les hommes d'affaires que Pro Vélo. «La chaussée doit se partager entre un nombre grandissant de véhicules. Alors si en plus les gens achètent des tanks qui dépassent de tous les côtés, on ne va pas s'en sortir», note la militante qui sait de quoi elle parle, pédalant qu'il neige ou qu'il vente. «J'amène mes enfants de 4 et 2 ans à la crèche dans une

charrette. Le truc rigolo avec un drapeau. Et même s'ils n'ont pas beaucoup d'espace avec les doudounes en hiver, ils adorent ça.» Il paraît d'ailleurs que l'homo automobilicus devient plus respectueux lorsqu'il aperçoit des bambins.

Parce que pour le reste, «la tradition de la voiture est toujours très forte à Genève. Et la cohabitation reste l'un des problèmes principaux.» Éternel combat du pot de terre contre celui en fer. Pour autant, Pro Vélo n'encourage pas les comportements de certains «guerriers urbains» pratiquant le coup de pied dans la portière ou le rétroviseur. «De même, nous encourageons à porter un casque et à respecter les signalisations. Y compris lumineuses.» Officiellement, donc, la bicyclette ne doit pas ignorer les feux rouges, ni considérer les trottoirs non signalisés comme une extension de la route.

Un art de vivre

Choix des itinéraires, habillement, placement dans le trafic: le vélo constitue un art de vivre, et sa bonne utilisation en milieu urbain demande d'acquiescer une «logique vélo». Cela s'apprend, pour les petits comme pour les grands. «Nous donnons des cours d'éducation routière, surtout pour les plus jeunes. A ceux qui le souhaitent, nous apprenons également l'art de circuler sur deux roues.»

Attention, deux roues sans moteur, les scooters en plein boom ne constituant pas non plus la tasse de thé de Pro Vélo. «Le

Le SlowUp, une affaire qui roule

Pro Vélo applaudit bien sûr au succès du SlowUp. Lac de Morat (le 27 avril), Valais (le 18 mai), lac de Joux (le 6 juillet), Gruyère (le 13 juillet) ou encore Genève (le 3 août), Bâle (le 21 septembre) et Zurich qui ferme la marche (le 28 septembre), ces journées de promotion de la «mobilité à force humaine» rencontrent chaque année un joli succès.

L'année dernière, ils étaient plusieurs dizaines de milliers d'utilisateurs réguliers ou occasionnels de vélo, rollers et trottinettes à se retrouver dans une ambiance festive et toujours très familiale.

Depuis un coup d'essai en l'an 2000, il existe désormais une quinzaine d'événements SlowUp en Suisse et ils furent près de 310 000 personnes à s'y retrouver en 2005. SportXX et

Migros figurent parmi les sponsors principaux de ce qui est devenu l'une des plus grosses manifestations de Suisse.

De son côté, Delphine Klopfenstein regrette quand même que l'étape genevoise ne fasse pas le tour de la rade, «parce que les autorités ne veulent pas fermer à la circulation le pont du Mont-Blanc». Toujours lui...

Plus d'infos:
www.slowup.ch
www.pro-velo.ch

Sponsoring by
MIGROS SlowUp
 27 avril au 28
 septembre 2008

problème, c'est que pour gagner du temps, ils empiètent très souvent sur les pistes qui nous sont réservées.» Et dans certains endroits où ces dernières sont tracées en sens contraire du trafic motorisé, «le cycliste se retrouve avec un engin arrivant rapidement en face de lui. Ce n'est pas très sécurisant.»

Genève en retard

De manière générale, Delphine Klopfenstein évite soigneusement certains tronçons comme le fameux pont du Mont-Blanc à l'encombrement permanent. «Nous avons édité une carte indiquant les trajets balisés et proposant des alternatives à ces endroits bien trop dangereux.» Tout ne va donc pas encore dans le meilleur des mondes et les cycles ne sont pas encore les rois de Genève. «Des villes comme Bienne, ou Bâle qui a plus ou moins la même taille que Genève, font beaucoup mieux. Question de philosophie et de mœurs bien plus que d'aménagements, d'ailleurs.»

Au rayon des combats actuels de l'association: faire en sorte que le retour du tram ne se fasse pas au détriment des cycles, militer pour des places de parc sécurisées (le vol reste un fléau) et spécifiques, mais aussi faire avancer la création d'un système de location en libre service, extension de l'actuel Genève Roule. Bref, Delphine Klopfenstein ne chôme pas durant le mi-temps qu'elle consacre à l'association.

Bon pour la santé

D'autant que les arguments en faveur de la bicyclette ne se limitent pas à l'écologie. Et à ce sujet, Delphine Klopfenstein est bien sûr intarissable. «Trente minutes de vélo par jour suffisent pour augmenter votre espérance de vie, diminuant par exemple de deux tiers vos risques d'une maladie cardiaque. Il est démontré qu'un tiers des trajets automobiles font moins de trois kilomètres. Or, en milieu urbain, le vélo va plus vite, même sur une distance deux fois plus longue. Sans même parler de frais, de pollution et de souci de parking évité.» Oui, oui, n'en jetez plus. Nous voilà convaincus. Non?

Pierre Léderrey

Photos Thierry Parel et Keystone



Des participants au SlowUp du lac de Morat aux environs d'Avenches.



L'an dernier à Morat, les participants avaient été accueillis par une formation de jazz.



D'autres témoignages et un sondage sur:
www.migrosmagazine.ch