



Raphaël Mahaim veut bannir les apps qui créent des «deep nudes»

Page 16



«La tempête» de Shakespeare, création féerique d'Omar Porras

Page 28

Découvrez nos pages spéciales emploi

Pages 19-21

# 24 heures



Une huppe fasciée s'était prise dans les filets des vignes. Récit d'un sauvetage.

GETTY IMAGES/ISTOCKPHOTO

Page 5

Le grand quotidien vaudois. Depuis 1762 | www.24heures.ch

# Les cyclistes inconscients, bêtes noires des seniors

**Enquête** Les témoignages à propos de cyclistes ne respectant pas les feux rouges, entre autres infractions, se multiplient. Zoom sur Genève, où les personnes âgées sont nombreuses à se plaindre.

**Constat** L'association de défense des retraités à Genève, l'organisation Handicap architecture et urbanisme et Pro Senectute le reconnaissent, il y a une tension. «La peur est là.»

**Lausanne** Patrick Rérart, professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne, évoque «un sujet complexe et émotionnel». Et souligne le problème des infrastructures. **Lire en page 3**

## On a marché sur l'île



**Insolite** Le limon des crues de la Broye, fin 2023, a créé une nouvelle île de sable sur le lac de Morat. Des plaisantins y ont planté le drapeau vaudois, histoire que ce «coin de terre ne soit pas revendiqué par d'autres», en rigole encore l'un des joyeux lurons. **Page 7** CHANTAL DERVEY

### Soupçons d'abus

Un prêtre vaudois embarrasse le diocèse

Un religieux est accusé par un homme d'attouchements sur sa fille mineure. Après d'autres allégations, en 2019, il avait pu reprendre des fonctions en paroisse. M<sup>re</sup> Morerod s'explique. **Page 5**

### Transition

À Nyon, un vieux quartier ouvrier exemplaire

Ce jeudi, la Coopérative de la Paix se coupe du réseau des Services industriels nyonnais. Le complexe démontre ainsi qu'il est désormais autosuffisant avec ses panneaux électriques. **Page 8**

### Médecine

Le chamanisme s'invite au chevet des patients

Certains professionnels de santé font appel à des chamans pour soulager ceux qui souffrent, y compris en soins palliatifs. D'autres ont recours à la médecine psychédélique. **Page 9**

### Sortir ce week-end

Les bons plans de la rédaction

De la Nuit des épouvantails à une plongée dans le Moyen Âge en passant par des concerts et des spectacles, plus de 20 propositions pour se changer les idées en fin de semaine. **Pages 26-27**





L'éditorial

Sur la route, respect pour les plus vulnérables

Judith Monfrini  
Journaliste



Critiquer le comportement des cyclistes peut s'avérer un exercice périlleux. Celui ou celle qui le fait s'expose à une levée de boucliers de la part des adeptes de la petite reine, qui se sentent souvent lésés dans nos villes. Il est vrai que la route laisse une place prépondérante, voire disproportionnée aux véhicules automobiles, un héritage qui date du temps où la voiture était un symbole de liberté. Résultat: cyclistes et trottinettes se retrouvent coincés entre piétons et voitures. Il n'empêche, les utilisateurs de deux-roues, avec ou sans électricité, doivent prendre conscience que leur conduite peut faire peur. En grillant des feux rouges, en roulant sur les trottoirs, ils s'attirent les foudres des autres usagers. Particulièrement de ceux qui se meuvent difficilement, comme les personnes âgées. Nos villes sont de grosses fourmilières aux heures de pointe et les aînés peuvent se sentir désemparés face à une circulation déjà très dense, où vélos et trottinettes leur coupent sans arrêt la route. Il faut le rappeler, les deux-roues sont soumis à la loi sur la circulation routière. Elle s'applique du simple fait de la vitesse, qui peut provoquer de gros dégâts, en percutant une personne à l'arrêt. Pour une grand-mère, une chute peut avoir des conséquences irrémédiables, ce qu'un cycliste a tendance à oublier parfois, tout occupé qu'il est à slalomer entre pistes et bandes cyclables. En attendant qu'une véritable volonté politique redessine l'espace public, en fonction des mobilités douces forcément plus adaptées à la croissance exponentielle du trafic de ces trente dernières années, respectons les plus vulnérables d'entre nous. Je le dis à vous et je le dis à moi, la cycliste que je suis. **Page 3**

Bénédicte Les aînés sont effrayés par le comportement des deux-roues



Réflexions

De retour, la monnaie hélicoptère?

L'invité

Marian Stepczynski  
Chroniqueur économique



Avenir Suisse aime à jeter un regard neuf sur des thèmes anciens. Sa dernière analyse, intitulée «BNS, ou la dépendance à l'indépendance», revient sur la question de l'intérêt porté en diverses circonstances par quelques milieux, politiques surtout, au mandat plus ou moins bien défini que notre ordre juridique confère à l'institut monétaire. La circonstance actuelle, c'est le départ à la retraite du président de sa direction générale, Thomas Jordan, auquel succédera conformément à la coutume son vice-président, Martin Schlegel. Le passage de témoin, outre son côté protocolaire, a ceci de particulier qu'il survient à un moment clé de l'évolution économique et financière du pays: la conjoncture n'est pas terrible, les finances fédérales se détériorent, l'avenir de l'AVS et du 2<sup>e</sup> pilier demeure flou, pendant que la Banque nationale se débrouille tant bien que mal avec un bilan aux proportions démesurées (812 milliards de francs, soit l'équivalent du produit intérieur brut de la Suisse), du jamais-vu. Il faudrait, concluent en substance les auteurs, mieux ancrer l'objectif de stabilité des prix dans la Constitution fédérale pour éviter les interférences de toute nature, imposer pour la même raison à la BNS l'obligation de mener une politique de place-

ment «neutre vis-à-vis du marché», et enfin, cerise sur le gâteau, pourquoi pas distribuer ses bénéfices directement à la population, au lieu de les réserver aux seuls pouvoirs publics fédéraux et cantonaux, qui agissent ensuite à leur guise. Comme on pouvait l'imaginer, c'est surtout cette dernière proposition qui a secoué le landerneau. Car on n'est pas très loin, avec elle, de l'idée ancienne de ce qu'on a appelé à la suite de Milton Friedman la «monnaie hélicoptère», cette manière théoriquement et techniquement possible pour la banque centrale d'émettre de la monnaie qui soit directement distribuée aux agents économiques, consommateurs et entrepreneurs, au lieu qu'elle vienne comme à l'ordinaire, dans maints pays dépensiers, financer simplement les déficits publics. Le scepticisme est assez grand chez les puristes de l'orthodoxie monétaire, mais le rejet n'est pas total. On lui préfère en général la solution du «fonds souverain», en vogue dans les pays devenus fortement excédentaires à raison d'une rente, pétrolière ou autre, quasi inépuisable. La Suisse n'a pas de pétrole, ni forcément beaucoup d'idées, mais elle a une monnaie tellement recherchée qu'elle en a beaucoup créée pour freiner son appréciation sur le marché des changes, d'où le gonflement du bilan de sa banque centrale. Alors, misant sur cette «matière première» comme d'autres le font sur des artefacts beaucoup plus aléatoires, on pourrait fort bien affecter une partie de cette fortune accumulée par le travail de tous au financement de projets de première importance en matière de recherche et d'innovation. Et éloigner du même coup le pot de miel des envieux de tout bord.

Pourquoi cette idée de Fédération européenne?

L'invité

Olivier Védrine  
Prof. h. c., administrateur de l'Association Jean Monnet



Les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 2024, dans la Municipalité de Ventotene en Italie, des représentants de l'Union des fédéralistes européens, de l'Association Jean Monnet, des Jeunes fédéralistes européens, du Groupe Spinelli, ainsi que des personnalités politiques importantes ont signé l'accord de partenariat pour la relance du Comité d'action pour les États-Unis d'Europe. Le premier comité d'action, fondé en 1955 par Jean Monnet, était une organisation dédiée à la promotion de l'intégration européenne et du concept d'une Europe unie. Créé en réponse à l'échec de la Communauté européenne de défense, le comité, souvent appelé «comité Monnet», visait à obtenir le soutien des principales forces politiques européennes, tant au gouvernement que dans l'opposition, et des partenaires sociaux, pour soutenir l'idéal communautaire. Aujourd'hui et notamment en réaction à la crise économique, financière, sociale et environnementale, nous devons aller vers une fédéralisation de l'Union européenne. La défense des valeurs et intérêts européens ne pourra réussir dans un monde d'États continents (États-Unis, Chine, Brésil, Russie, etc.) que si nous, les Européens, nous parve-

nons à unir nos forces. À titre d'exemple, les défis que constituent la crise des dettes souveraines et la transition écologique ne pourraient être relevés que par une fédération européenne, car les États membres de l'Union européenne ne possèdent pas individuellement la masse critique suffisante pour résoudre ces problèmes. De plus, la mise en place d'une fédération européenne répondrait aussi à la critique relative au déficit démocratique de l'Union européenne actuelle. Des étapes importantes ont déjà été franchies dans l'intégration européenne: l'ouverture des frontières, les échanges Erasmus, le marché intérieur pour 450 millions d'habitants et la monnaie unique pour 20 États membres. L'euro est la preuve la plus tangible de l'intégration européenne: quelque 341 millions de personnes l'utilisent chaque jour, ce qui en fait la deuxième monnaie la plus utilisée du monde. Il suffit de voyager dans l'UE ou de faire des achats en ligne sur des sites web établis dans d'autres pays de l'UE pour se rendre compte de ses avantages. Mais le concept essentiel n'est toujours pas atteint: celui de la Fédération européenne. Sans elle, il sera impossible d'imaginer une autonomie stratégique, ni un rôle de premier plan sur la scène mondiale. C'est notre survie qui se joue, ce sont les États-Unis d'Europe qui sont la seule garantie de l'avenir des peuples européens. L'exemple de la guerre en Ukraine nous impose d'être lucides face à certains États continents agressifs. Rédigeons une Constitution européenne et créons la Fédération européenne!



## Cohabitation difficile

Vélos et trottinettes,  
la hantise des aînés

Les personnes âgées sont nombreuses à se plaindre du comportement des cyclistes. Ceux-ci, de leur côté, dénoncent un manque d'infrastructures.

Judith Monfrini Textes

Un cycliste qui ne respecte pas un feu rouge et qui oblige un chauffeur de taxi à freiner en urgence, un trottinettiste sur un trottoir évitant de justesse un aîné: les témoignages dénonçant des infractions routières commises par des deux-roues non motorisés à Genève se multiplient. Experts universitaires et associations de défense du vélo réclament davantage de sites propres pour remédier à cette situation. Mais qu'en est-il vraiment? Notre enquête.

Cycliste lui-même, Ueli Leuenberger préside l'Avivo, l'association de défense des retraités à Genève. Il reconnaît que les vélos ou les trottinettes roulant sur les trottoirs sont une préoccupation pour les 10'600 membres de son association. «Ils sont généralement rapides et arrivent de nulle part. Une collision peut provoquer une fracture du col du fémur et raccourcir la durée de vie d'un aîné de cinq ans.»

Il estime que de nombreux cyclistes ne respectent pas les règles de circulation et souligne qu'un accident «peut pourrir la vie d'une grand-mère et d'un grand-père pour toujours». Une rue comme celle de la Confédération, qui mélange tram, vélos et voitures, désoriente les plus courageux, relève Ueli Leuenberger.

Pour l'organisation HAU (Handicap architecture et urbanisme), qui réunit une quinzaine d'associations actives dans la mobilité réduite, la préoccupation est d'importance. Avec l'Avivo, elle réfléchit sur une campagne de sensibilisation pour rappeler aux cyclistes que les trottoirs sont réservés aux piétons.

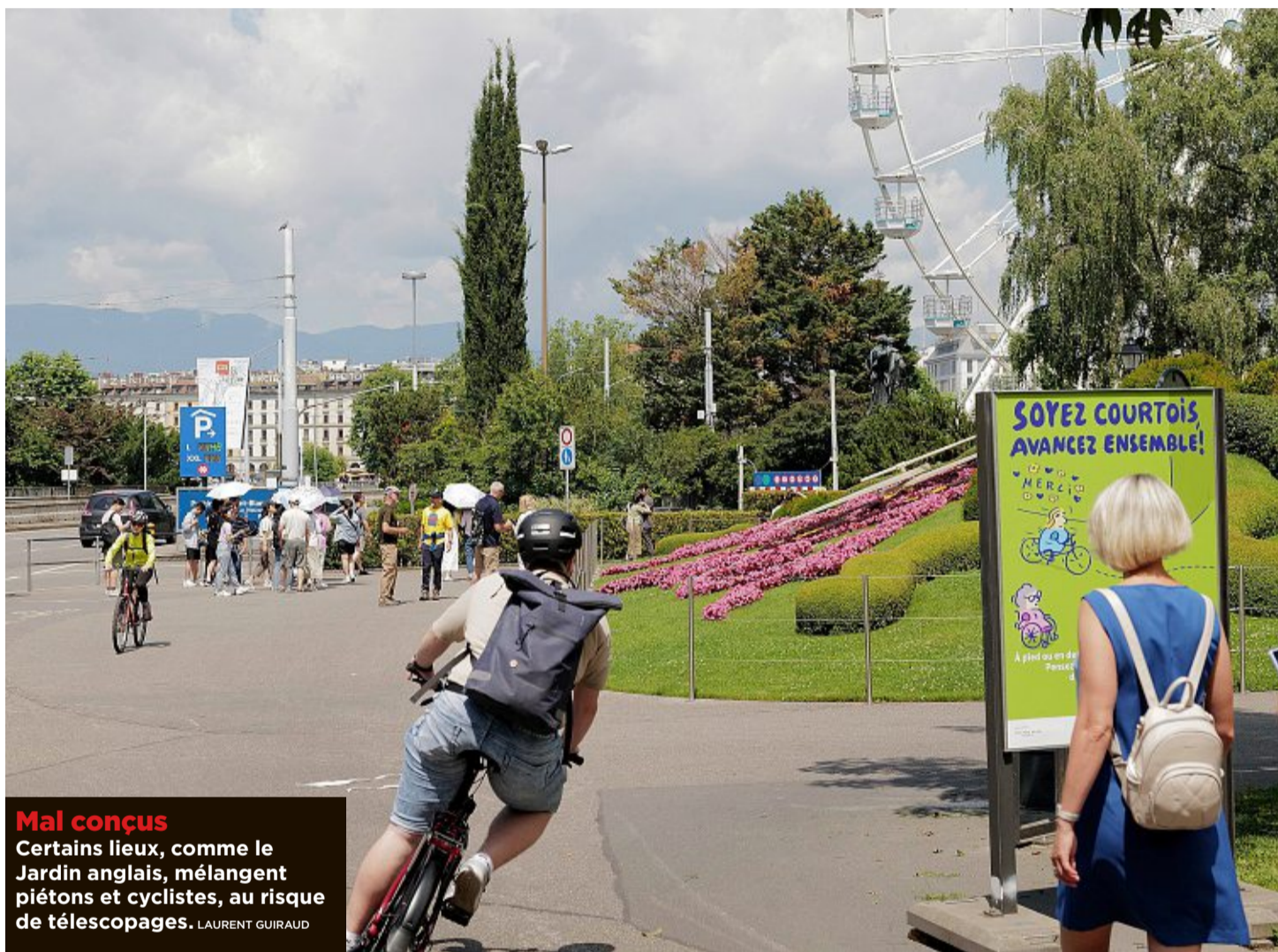
L'ancien conseiller national Vert admet que les infrastructures en site propre manquent à Genève, «mais ce n'est pas une raison pour rouler sur les trottoirs! On peut pousser son vélo.»

## «La peur est là!»

Pro Senectute dresse le constat sans appel. «La peur est là, oui!» assure Joël Goldstein, directeur général de la fondation. Les personnes âgées vivent dans la crainte de l'accident. «On peut toujours rétorquer qu'il y a un manque d'infrastructures, mais ce n'est pas une raison, le trottoir est réservé aux piétons et c'est non négociable.»

La mobilité douce est silencieuse et pour lui, la cohabitation est impossible sur le trottoir, surtout pour un aîné en Rollator ou se déplaçant avec une canne. Il déplore également les voies piétons/cyclistes sur de nombreux ponts genevois, qui induisent des incivilités dommageables. «Ça ne va pas! Les personnes âgées sont déséquilibrées, elles ont peur.»

Il rappelle que les aînés voient mal, sont ralentis et n'ont plus les mêmes réflexes. Les usagers de trottinettes «seraient impa-



**Mal conçus**  
Certains lieux, comme le Jardin anglais, mélangent piétons et cyclistes, au risque de télescopages. LAURENT GUIRAUD

«L'indulgence est beaucoup plus grande pour les conducteurs de voiture»

● Patrick Rérat, professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne, donne son avis d'expert.

**Professeur Rérat, les associations de défense du vélo estiment que le comportement délictuel du cycliste est dû au manque d'infrastructures, malgré les nombreuses pistes cyclables apparues durant le Covid à Genève. Quel est votre point de vue?**

Le sujet est assez complexe et émotionnel. Il existe trois manières de l'aborder. Premièrement, on peut constater que les cyclistes commettent des infractions, mais on peut aussi envisager deux autres perspectives, en interrogeant les personnes qui se déplacent à vélo. Les études montrent que les cyclistes qui ne respectent pas la signalisation le font souvent pour des questions de sécurité, ils roulent, par exemple, sur le trottoir parce que la route n'est pas sûre, en raison du manque d'infrastructures. Le fait de griller un feu rouge peut être une question de sûreté, lorsque le feu passe au vert, les cyclistes se voient confrontés au trafic motorisé qui démarre plus rapidement qu'eux. En 2021, la possibilité de tourner à droite même lorsque le feu est



**Patrick Rérat,** professeur de géographie des mobilités à l'UNIL

rouge a d'ailleurs été introduite pour des raisons de sécurité, afin que le cycliste ne soit pas renversé par d'autres véhicules qui obliquent à droite et tournent en même temps que lui. Il doit néanmoins être attentif aux piétons. Les piétons et les automobilistes méconnaissent souvent cette règle. Elle est aussi motivée par l'énergie fournie pour se déplacer: chaque arrêt à vélo équivaut à prolonger l'itinéraire de 80 mètres environ, le temps de redémarrer.

**Les cyclistes sont-ils au fait des règles de circulation routière?**

Des études montrent que 90% des adultes qui roulent à vélo détiennent le permis de conduire. Pour le vélo électrique, ce chiffre est encore supérieur. À mon avis, les infractions commises ne relèvent pas d'une méconnaissance de la loi sur la circulation routière, mais elles ont trait à la sécurité. Je rappelle qu'on se trouve dans un domaine où tous les usagers de la route n'ont pas

la même légitimité. Il ne s'agit pas d'excuser certains cyclistes, mais leurs comportements ne sont pas forcément accidentogènes. Concernant l'espace public, nous sommes face à un deux poids, deux mesures. En 2023, 23 personnes sont décédées sur des passages pour piétons, renversées par des véhicules motorisés. Or, ces chiffres sont passés sous silence et interrogent le chercheur que je suis. Un trottinettiste qui renverse une dame âgée à Neuchâtel fait la une de la presse, mais deux personnes renversées par des automobilistes donnent lieu à de petites brèves. L'indulgence est beaucoup plus grande pour les conducteurs de voiture. Certains comportements délictueux de cyclistes ou de trottinettistes ne devraient pas jeter l'opprobre sur tous les autres.

**Que proposez-vous en tant qu'expert de la mobilité?**

Il faut améliorer les infrastructures. Nous sommes dans un cas similaire en matière d'alimentation et de santé publique. Il faut agir en priorité sur les conditions-cadres plutôt que sur les comportements, aménager les voies pour que les erreurs ne surviennent pas ou que leurs conséquences soient limitées. La voirie est façonnée pour les voitures, le tracé est délimité ainsi que la vitesse, des lignes in-

diquent où il est possible de circuler. À chaque carrefour, des feux ou des giratoires gèrent l'espace. Tout est nommé, tout est expliqué. On ne le remarque plus, mais les infrastructures ont été réalisées pour les voitures, contrairement aux vélos, qui héritent d'aménagements de qualité variable. Les itinéraires cyclables manquent de lisibilité. Les infrastructures doivent permettre une bonne cohabitation avant de pouvoir agir avec de la sensibilisation. La voiture a longtemps été vue comme un symbole de liberté. Auparavant, l'espace public appartenait aux piétons, ils ont été évincés de la rue, on les a mis sur les trottoirs, puis on leur a dit où passer. Ils ont été disciplinés. Les passages ont été installés pour fluidifier le trafic automobile et limiter les endroits où les piétons peuvent traverser. On a ensuite créé des places de jeux pour éloigner les enfants. Côté aménagement, je suis réticent aux tracés qui mélangent piétons et cyclistes. Prendre de la place aux uns pour le donner à d'autres me semble une mauvaise approche. Seule certitude, le vélo pourrait prendre davantage de place sur la route, puisque selon les statistiques, 50% des déplacements en voiture s'effectuent sur une distance inférieure à 5 kilomètres.

tients, s'arrêtent rarement, zigzaguent et louvoient». Il regrette encore qu'aux abords de l'hôpital, il ait fallu placer un panneau «cyclistes, ralentissez sous peine d'amende».

## Campagne d'information

Interrogé sur les comportements des cyclistes, Olivier Gurtner, président de l'association Pro Vélo, tient d'emblée à nuancer. «Il y a vélo et vélo, l'engin musculaire n'atteint pas la même vitesse que l'électrique, évidemment. Un cycle qui roule à 45 km/h ne présente pas les mêmes enjeux, il peut attendre et patienter sans trop perdre de temps.»

«Une collision peut provoquer une fracture du col du fémur et raccourcir de cinq ans la durée de vie d'un aîné.»

Ueli Leuenberger, président de l'Avivo

Il souligne qu'une campagne d'information a été lancée en Ville de Genève en collaboration avec l'Association Transports et Environnement. Des affiches appellent «à ouvrir l'œil lors de déplacements», que l'on soit à vélo, à trottinette ou à pied. Pro Vélo s'associe aussi à la police routière pour organiser des actions de sensibilisation sur le terrain. Pour Olivier Gurtner, certains lieux sont mal conçus, comme au Jardin anglais, où piétons et cyclistes doivent se côtoyer, alors qu'il s'agit d'un axe structurant pour ces derniers. «Ces endroits sont des nids à conflits d'usage.»

Grâce aux nouvelles infrastructures (Voie verte, pistes Covid), la part modale du vélo a doublé, en dix ans. «Un bon signe pour Genève, ville très dense.» Concernant le respect de la loi sur la circulation routière, le président reconnaît que «montrer l'exemple est important», mais objecte que les détenteurs de vélo électrique se sentent plus en sécurité dans un carrefour qu'un utilisateur de vélo musculaire. La règle de se tenir au milieu d'un giratoire serait aussi plus facile à appliquer avec un deux-roues électrique, plus rapide.

Selon les statistiques, la majorité des cyclistes sont masculins. «Ils ont moins peur que les femmes, ce qui tend à démontrer qu'il existe un problème de sécurité.»

En 2023, selon le Bureau de prévention des accidents, les accidents entre vélos musculaires et piétons ont provoqué 114 blessés légers et 35 blessés graves en Suisse. Pour les vélos électriques, ce chiffre monte à 169 pour les blessés légers et 56 pour les cas graves.