

n° 140 / mars -
avril 2017

vélocité

La revue du cycliste au quotidien

17^E CONGRÈS
DE LA FUB

28 | 29 | 30
AVRIL 2017
NANTES

Place au vélo
nous accueille
à Nantes
Notre dossier
p. 4



FAÇONNE & FASCINE
• LA VILLE •



Parlons vélo !
Hors-série "Imaginons
une France cyclable"



**Croissance du parc
de vélos marqués**
p. 10



**Stationnement
en immeuble**
p. 14

FUB
le vélo au quotidien



Security Tech Germany

Exigez la qualité ABUS pour la sécurité de votre enfant !



LE CASQUE DIMINUE LE RISQUE DE BLESSURE SÉRIEUSE À LA TÊTE DE 70%

Protection insectes filets intégrés

Maintien parfait via l'anneau de serrage et sa molette Zoom

Protection visage grâce à la visière intégrée



Lanières réglables 3 points de réglage

Confort Arrière plat pour une meilleure assise dans le siège vélo



Découvrez la gamme Smiley 2.0



*EXPLICATION DE LA NOUVELLE LOI

Le port du casque à vélo devient obligatoire pour les enfants (conducteurs ou passagers) de moins de 12 ans sous peine d'une amende de 90 euros. Décret n° 2016-1800 | Cette loi est effective depuis le 22 mars 2017, sous peine d'une amende de 90 euros.



Le casque obligatoire : un aveu d'impuissance?

sommaire



- 4** ----- **Congrès de la FUB**
 - Place au vélo nous accueille à Nantes
 - États des lieux de la cyclabilité
 - Nantes Métropole aime le vélo et ça se voit !
 - La Loire-Atlantique à vélo : le Département s'engage
- 9** ----- **Casque**
 - Port du casque obligatoire : la FUB attend des mesures plus pertinentes
 - La Bosnie renonce à l'obligation du port du casque
- 10** ----- **Marquage**
 - Croissance du parc de vélos marqués
 - Formation FUB « Devenir opérateur de marquage BICYCODE® »
- 12** ----- **VAE**
 - Assistance électrique : le bonus de l'État
- 13** ----- **Le point de vue de l'ingénieur**
 - Le vélo et l'énergie
- 14** ----- **Stationnement en immeuble**
 - On peut faire beaucoup mieux que la loi
 - Le témoignage du maire de La Riche
- 17** ----- **Espace public**
 - Les enfants sont très bien dans la rue
- 17** ----- **Bibliographie**
- 18** ----- **La chronique de Frédéric Héran**
 - Des cultures vélo de plus en plus diverses et perméables
- 20** ----- **AF3V**
 - Le jour où j'ai commencé la vélo-rando
- 21** ----- **Concours Aventure Cyclable**
- 22** ----- **Vie de la FUB**



Awil Photography

Jamais je n'ai autant décroché mon téléphone que durant la seconde quinzaine de mars. Même les médias qui traditionnellement boudent les «sujets vélo» voulaient absolument entendre que la FUB dise enfin oui au casque obligatoire. Et ils étaient très étonnés qu'on ne saute pas au plafond concernant cette mesure «de bon sens». Ils n'avaient

même pas vu ou lu notre communiqué de presse.

Le plus désagréable fut les débats radio en direct. Une fois exposés nos arguments, on nous opposait : «Oui mais les automobilistes français ne sont pas ceux des pays nordiques, oui mais nos pistes cyclables ne sont pas celles des Pays-Bas, oui mais vaut mieux cela que rien du tout, oui mais les cyclistes font n'importe quoi, oui mais ce que vous proposez est compliqué. ».

L'obligation du port du casque serait donc un aveu d'impuissance. Incapable de doter les villes d'aménagements cyclables corrects, ni de faire respecter les cyclistes par les automobilistes, la force publique prierait les cyclistes d'au moins mettre un casque pour réduire un peu les dégâts, et ceci avec une acceptabilité sociale très forte de cette mesure... parmi les non cyclistes !

Il est très impopulaire de parler de réduction des vitesses, nous le savons tous. Espérons donc que l'autre mesure demandée par la FUB, la généralisation de l'apprentissage de la mobilité à vélo dès l'école primaire, retienne l'attention de nos politiques en cette période de campagne...

Olivier Schneider - Président de la FUB



Place au vélo nous accueille à Nantes

L'association Place au vélo de Nantes reçoit le congrès annuel de la FUB du 28 au 30 avril, et nous expose ici un état des lieux. Au sein d'une agglomération de 600 000 habitants (la 8^e en France, derrière Nice et devant Strasbourg), la ville de Nantes affiche un dynamisme certain en matière de transports : elle fut la première en France à se doter d'un tramway nouvelle génération, et ses avancées en matière cyclable sont souvent citées en exemple. Dans un contexte urbain où la pression de la voiture reste forte.



Nantes Métropole

Une part modale de 6 % en centre-ville

Créée en 1991 pour que le nouveau Pont de Cheviré* soit cyclable, Place au vélo est une des premières associations de la FUB, forte aujourd'hui de 1 350 adhérents. Elle exerce son activité au sein de l'agglomération nantaise et dans le département de Loire-Atlantique. Elle a pour objet de promouvoir, impulser, développer par tous les moyens y compris juridiques, l'utilisation du vélo comme moyen de transport respectueux de l'environnement et bénéfique pour la santé. Elle est le relais de plus de 7 000 cyclistes. Afin de porter leurs attentes et besoins, elle agit en concertation avec les collectivités locales pour le développement du réseau cyclable. Elle sait mettre sa force d'intervention en avant lors d'actions militantes lorsque c'est nécessaire... et seulement en ce cas mais elle reste vigilante !

Une démographie en progression

C'est en revendiquant ses convictions que Place au vélo a contribué à faire de Nantes une ville cyclable même s'il reste encore une marge de progrès. A commencer par sa part modale : 6 % en centre-ville, 2 % sur le reste de l'agglomération et ce malgré un premier plan vélo de 50 millions d'euros et un deuxième en cours. Forte de 530 km d'aménagements cyclables dont 120 en site propre, la métropole peine à occuper le podium de tête des villes cyclables françaises. Elle s'est donné un objectif de 12 % de part modale en 2030, ce que l'association trouve encore trop modeste même s'il s'agit du pourcentage d'une population sans cesse croissante.

La pratique du vélo est encore trop souvent considérée comme dangereuse, même dans une ville qui se veut cyclable. D'autres aspects sont donc à considérer comme la qualité et le respect des aménagements, l'abaissement de la vitesse, le concept de ville apaisée ou de ville 30 - à condition que ce soit réel -, la sécurisation de l'abord des écoles, l'incitation au vélo dans les plans de mobilité... et donc d'aller vers un changement de comportement !

Co-constructeur de politique publique

L'objectif essentiel de Place au vélo est donc de réussir à faire changer les comportements en mêlant ses forces à celles des acteurs du territoire ayant les mêmes objectifs, ce qui nécessite une sensibilisation auprès d'un large public : scolaires, salariés d'entreprise, adultes ne sachant pas faire de vélo... Place au Vélo Nantes est à la fois acteur du territoire, co-constructeur de politique publique mais elle en est aussi l'aiguillon, et concentre ses actions sur la promotion de l'usage du vélo par le plaidoyer et la concertation auprès des collectivités, la formation et la sensibilisation du public.

Chacune des actions est destinée à répondre aux besoins de services pour promouvoir l'usage du vélo :

- Acquérir un vélo avec deux bourses aux vélos d'occasion par an.
- Favoriser la « vélonomie » pour connaître le vélo et son fonctionnement grâce à l'atelier brico-vélo, ouvert 4 fois par mois à plus de 500 adhérents.
- Sécuriser son vélo contre le risque de vol grâce au marquage BICYCODE®. 7 677 vélos ont été marqués de 2004 à 2016 (470 en 2016).
- Se faire plaisir et découvrir son environnement : La fête du vélo, en juin, permet à plus de 15 000 personnes de profiter d'un parcours animé et sécurisé. La pédagogie du parcours vise aussi à appréhender et apprécier les aménage-

ments cyclables et à se rendre compte que les distances ne sont pas un frein.

- Circuler dans les règles de sécurité : l'association forme et informe les citoyen-ne-s à la bonne conduite en ville, en cohabitation avec les autres usagers, et au bon équipement dont l'éclairage (campagne Cyclistes, brillez !).
- Améliorer ses compétences pour se déplacer en sécurité avec une vélo-école dans trois champs d'application : scolaire (écoles et collèges), professionnelle (des salarié-e-s dans les établissements), et une vélo-école adulte. Soit près de 2 500 enfants de 6 à 12 ans formés à la pratique du vélo en ville ; 22 adultes dont 13 personnes en recherche d'emploi, 11 personnes sans permis de conduire et 300 salarié(e)s sensibilisé(e)s et formé(e)s.

Annie-Claude Thiolat

* Ouvrage de 1 500m de long permettant au périphérique ouest de franchir la Loire en aval de Nantes.



Place au vélo

Le vélo c'est aussi un jeu à la nantaise

La région des Pays de la Loire est un territoire dont la seule unité semble être le fleuve qui l'irrigue (aujourd'hui axe vélo remarquable) mais dont les habitants ont toujours témoigné d'une capacité à vivre ensemble. Cette région a une longue tradition de vie associative bien avant la loi de 1901, avec le foisonnement de sociétés d'entraide investies dans les soins ou l'éducation que ce soit dans le monde rural ou les cités ouvrières. L'identité du territoire est marquée par son bocage, sa vie industrielle, ses mines d'ardoise, ses chantiers navals. Des traditions, un esprit d'entreprise et d'ouverture au monde. Tous les projets qui naissent dans la région associent toujours les acteurs dans leur diversité. Les identités et les différences ne constituent pas un obstacle mais un capital pour rechercher le bien commun.

Des valeurs de solidarité

Il y a plus que de la parenté à associer les valeurs de coopération et le fameux « jeu à la nantaise », véritable culture au sein du club de football de Nantes mais plus globalement dans la vie du territoire. « Le jeu à la nantaise » est une force d'une expression collective, un esprit de conquête. Cette référence pour les amoureux du beau football se re-

trouve dans tous les projets sportifs, culturels ou économiques. Évoquons aussi l'Edit de Nantes ! Voici une autre illustration d'une tradition de solidarité. Le sport, et plus largement la vie associative, a su conserver ces valeurs : les acteurs du territoire ont toujours su y trouver, dans une tension féconde entre des mouvements d'éducation populaire parfois concurrents, une capacité à vivre et entreprendre ensemble, à s'effacer avec bonheur pour privilégier le collectif.

Vers un réseau 44

Ce « jeu à la nantaise » préside dans les projets vélo en rassemblant régulièrement tous les acteurs de l'agglomération dès qu'il s'agit de participer à une concertation, la progression de la cyclabilité... Et aller encore plus loin en préparant la création d'un regroupement des associations pro vélo départementales de Loire-Atlantique, bientôt « réseau vélo 44 » ! A Nantes, se croisent fleuve et rivières, mais aussi Loire à vélo et Vélodyssée... le monde du vélo peut donc s'y croiser également, nous l'attendons tous ensemble !

A.C. T.

Les attentes et les actions militantes

Place au vélo Nantes s'inscrit comme acteur et partenaire du développement et des aménagements de la métropole. Notre expertise nous permet de pointer des manquements ou des dangers. Les principes de ce développement sont :

- Des aménagements naturels, ininterrompus, limitant les conflits entre usagers.
- Un jalonnement de qualité.
- Une application du code de la route.
- Une priorité donnée aux plus vulnérables.
- Des services adaptés.

Depuis la mobilisation pour le droit de

passage sur le Pont de Cheviré, la dynamique perdure depuis 26 ans. La lutte de la rue de Strasbourg a porté ses fruits en 2016, avec une expérimentation, certes « frileuse » en raison du patrimoine de ce secteur sauvegardé.

Face à des situations qui n'évoluent pas, nous nous engageons dans des actions coordonnées. Sensibilisations des évolutions réglementaires, respect des vitesses et lutte contre le stationnement « très gênant ». C'est dans l'ADN de Place au vélo : partenaires mais avant tout militants !

Julien Lerudulier



États des lieux de la cyclabilité de Nantes Métropole



La Bicycletterie : des services adaptés en centre ville



Aménagement d'une sortie de rond-point

Les points forts

Le premier plan vélo (2009-2014) a permis de donner une impulsion décisive qui s'est traduite par un doublement de la part modale du vélo pour la ville de Nantes (mais pas à l'échelle de la métropole). La place du vélo s'affirme avec des aménagements structurants, ainsi que des « services vélo » et des expérimentations. Parmi les réalisations majeures, on peut citer :

- Deux grands axes cyclables structurants (Nord-Sud + 30 % de fréquentation par an ces dernières années, et Est-Ouest) traversent le centre-ville de Nantes, notamment le Cours des 50 Otages (piste centrale fortement symbolique avec plus de 4 000 cyclistes par jour). D'autres axes structurants sont en projet (prolongation axe nord-sud, liaison Nantes/Saint-Herblain...).
- La généralisation des doubles sens cyclables, des cédez-le-passage cycliste au feu, des sas vélo.
- L'aménagement de certains franchissements du périphérique (Rezé, La Chapelle, Cheviré).
- Des expérimentations : traversées cyclistes prioritaires place Mangin et au giratoire du périphérique à la porte de la Chapelle sur Erdre, radar pédagogique sas vélo.
- Le développement de zones 30 à poursuivre et amplifier.
- Des stationnements vélos sécurisés dans les parkings en ouvrage en centre-ville, les gares TER, les stations de tramway et chronobus importantes, avec un accès unifié multi-opérateurs (sauf pour la SNCF) par badge qui permet de prendre les transports en commun de la TAN.
- Des appuis vélo en surface.
- Un réseau de 23 pompes à vélo en libre-service.
- Des « services vélo » : entretien, location libre-service et longue durée.
- Des incitations à l'essai et l'équipement : offre découverte VAE, subvention à l'achat de VAE pour les salariés en plan de mobilité, subvention à l'achat de vélo cargo, appel à projets employeurs pour l'aménagement des locaux...
- Un système de comptage vélo (à perfectionner).
- Une concertation sur les aménagements en amélioration, une bonne réactivité aux demandes simples, une attention à la signalisation et aux déviations pour les travaux.
- Un dispositif expérimental d'accompagnement des écoles à l'écomobilité.
- Un soutien régulier aux associations Place au vélo, Vélocampus, ATAO pour développer les ateliers vélo, les

locations aux étudiants, la vélo-école adulte et scolaire.

- Un événementiel soutenu avec la Fête du vélo organisée par Place au vélo, Velo-city et une grande véloparade, des communications dans les journaux municipaux.

Le second plan vélo, lancé en 2016, doit être l'occasion de confirmer l'ambition de Nantes Métropole.



La signalétique : une forme d'accueil appréciée des cyclistes de passage



Et là je fais comment pour monter avec mon vélo-cargo ?

Les points faibles

Malgré ces réalisations, le vélo peine à trouver sa place dans les politiques publiques et à être considéré comme un moyen de transport :

- Le vélo est régulièrement « oublié » des publications ou articles des communes de la métropole qui traitent de transport, ou n'est présenté que sous l'angle « balade » ou « sport ».
- Les incivilités sont durement ressenties par les cyclistes : non respect des aménagements (stationnement, sas vélo, motos et scooters dans les zones cyclables ou piétonnes), non respect des limitations de vitesse, accrochages et intimidations.
- Un manque de réactivité et d'engagement pour traiter des situations ou aménagements dangereux : boulevard de la Baule, intersection boulevard de Gaulle/René Viviani, intersection Basse Chênaie/Haroun Tazieff.
- La concertation sur les projets majeurs reste difficile et souffre d'un manque d'articulation (aménageurs, métropole/communes).
- Certaines communes refusent d'appliquer la réglementation (doubles sens cyclables dans les voies limitées à 30 km/h).
- Certains axes principaux, très em-

pruntés, ne sont pas aménagés (boulevard Dalby) et les bandes cyclables sont parfois trop étroites.

- Des coupures urbaines demeurent, en particulier les 4 voies comme la route de Pornic, route de Vannes, route de Paris...
- La contrainte sur l'espace consacré à l'automobile reste trop faible, en particulier le stationnement (persistance du stationnement en épi, modification substantielle des projets sous la pression des riverains...). Il existe une tendance à repousser les cyclistes sur les trottoirs, créant ainsi des tensions et des conflits d'usage avec les piétons.
- Les continuités cyclables manquent de lisibilité (changement de couleur, revêtements variables, manque de signalétique, alternance d'un côté et de l'autre de la chaussée) et les règles de priorité d'homogénéité.
- Les plages horaires d'acceptation des vélos dans les tramways ont été réduites (limitation avant 7h le matin et après 19 h le soir, même le dimanche).
- Le jalonnement a été trop longtemps négligé (un marché devrait être lancé en 2017).

Au-delà des aménagements, l'enjeu est que les habitants se sentent en confiance pour se mettre en selle, en bénéficiant d'un véritable « système vélo ».

Samy Guyet et Daniel Daoulas



Problème de cadencement de feux avec les passages cyclistes

Place au vélo Nantes, partenaire et aiguillon du territoire

Nous sommes militants et nous le revendiquons, c'est notre ADN ! Mais nous avons su aussi avec le temps installer des relations apaisées, puis constructives avec la Métropole et le Département dont nous savons être à la fois le partenaire et l'aiguillon. Aujourd'hui la concertation est plutôt fructueuse même si nous restons vigilants dans les projets d'aménagement.

Nous sommes présents dans toutes les instances de concertation et groupes de travail relatifs aux projets d'aménagement du territoire et finissons par faire entendre notre avis et position. Aujourd'hui, nous participons à la préparation du prochain PDU (Plan de Déplacement Urbain), au collectif transport, au comité d'usagers, aux travaux sur la ville apaisée, à la préparation des campagnes comportementales, au Conseil de développement, au Grand Débat sur la transition énergétique, ainsi qu'à tous les groupes de consultation spécifiques sur les aménagements par quartier.

Pour suivre l'ensemble des sujets, nous avons dû nous organiser en commissions. De la communication aux actions militantes, la tâche ne manque pas mais la conviction d'être utile voire indispensable anime l'association.

Notre action a été renforcée et soulignée en 2016 par l'obtention de la reconnaissance d'intérêt général assortie d'un rescrit fiscal, ce qui nous apporte aujourd'hui quelques possibilités financières pour une plus grande autonomie.

Comme beaucoup d'acteurs associatifs en France, nous assurons des missions de Service Public à un coût inégalé. Les appuis financiers aux projets que nous demandons ne sont que le financement de ces missions d'utilité sociale indispensables à la cohésion du territoire.

C'est ce qui (en toute modestie) nous fait dire que nous sommes coproducteur d'intérêt général !



Nantes Métropole aime le vélo et ça se voit !

Les habitants de l'agglomération nantaise sont de plus en plus nombreux à enfourcher chaque jour leur bicyclette. Aujourd'hui, le vélo représente 6 % des déplacements à l'intérieur des boulevards nantais et 3 % à l'échelle de la métropole. Nantes Métropole souhaite accélérer le changement avec son second Plan vélo et atteindre les 12 % de déplacements à vélo en 2030. Pour y parvenir, plusieurs actions seront mises en place d'ici 2020.

Un second plan vélo ambitieux

Le premier Plan Vélo a permis la réalisation de nombreux aménagements tels que les deux axes structurants nord/sud et est/ouest permettant d'accéder au cœur d'agglomération en toute sécurité. Le développement des services de stationnement et de location a également

permis au vélo de s'installer comme un mode de déplacement à part entière. Le second Plan Vélo (2015-2020) est tout aussi ambitieux ! Doté de 50 millions d'euros, son programme d'actions est pensé à l'échelle de l'agglomération. Il s'articule autour de plusieurs axes :

- assurer confort et sécurité aux cyclistes en poursuivant, notamment, le développement d'axes express et en développant l'éco-mobilité scolaire ;
- proposer des services complets et cohérents permettant à chacun de pratiquer le vélo comme il le souhaite : en libre-service, en location moyenne ou longue durée, stationnement sécurisé ;
- permettre à chacun de s'acheter un vélo à travers des aides financières diversifiées, même pour des professionnels souhaitant exercer leur activité à vélo.

Une métropole engagée

A travers son Plan Vélo, la métropole nantaise continue de soutenir la dynamique associative locale qui apporte des réponses concrètes et innovantes en faveur du changement de comportement. Elle accompagne notamment Place au Vélo, depuis 2001, pour son engagement dans la promotion du vélo à Nantes.

C'est pour toutes ces raisons que Nantes Métropole a choisi de contribuer à l'accueil du 17^e Congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette.

Nantes Métropole

La Loire-Atlantique à vélo : le Département s'engage

Depuis 20 ans, le Département de Loire-Atlantique a réalisé 400 km d'itinéraires cyclables et soutenu 37 projets d'aménagements portés par les communes et intercommunalités, en complément d'actions spécifiques en faveur de la pratique sportive du vélo ou encore du vélo-tourisme.

Pour autant, seuls 2,3 % des déplacements quotidiens des habitant-e-s de Loire-Atlantique sont réalisés à vélo, alors que 63 % de ces déplacements représentent une distance inférieure à 5 km. Aussi, en adoptant en mars dernier le nouveau dispositif Loire-Atlantique à vélo, le Département réaffirme son engagement en faveur du vélo, tout en lui donnant un souffle nouveau pour :

- Considérer le vélo sous toutes ses formes : utilitaire, sportive, de loisirs, touristique...
- Partager l'ambition de faire de la Loire-Atlantique un territoire cyclable avec l'ensemble des acteurs, parmi lesquels Place au Vélo Nantes ;
- Mobiliser l'ensemble des politiques départementales pour favoriser les usages du vélo par des actions éducatives et incitatives et par des aménagements spécifiques ;
- Poursuivre l'aménagement et l'équipement du réseau cyclable départemental au moyen d'un plan d'investissement sans précédent de 20 M€ sur 10 ans

Ainsi, l'accueil du 17^e Congrès de la FUB s'inscrit parfaitement dans cet agenda partagé, et c'est tout naturellement que le Département a souhaité s'y associer.

Philippe Grosvalet,
Président du Département
de Loire-Atlantique



C. Blanchard



Port du casque obligatoire :

la FUB attend des mesures plus pertinentes

La FUB demande que deux mesures soient adoptées pour améliorer la sécurité des personnes circulant en ville à vélo : généralisation de la ville à 30 km/h et apprentissage du vélo à l'école avant l'entrée au collège. Ces mesures s'attaqueraient aux causes des accidents, alors que le casque ne peut qu'en limiter les conséquences, à condition d'être parfaitement ajusté. Le choix de porter ou non un casque doit rester libre.

La FUB reconnaît qu'il y a des domaines de pertinence du casque – obligatoire à compter du 22 mars pour les cyclistes de moins de 12 ans – mais en fonction de l'usage et du contexte et non d'une

limite arbitraire d'âge. En effet, l'usage d'un casque est indispensable quel que soit l'âge dans trois situations : au stade de l'apprentissage, en compétition ou en pratique sportive à risque. Son obligation peut induire des comportements à risque chez des jeunes qui se croient à l'abri de tout choc. Cette obligation transmet aussi aux parents un message qui est faux : le vélo serait dangereux. Dans les pays européens où la pratique quotidienne du vélo est plus répandue (Allemagne, Pays-Bas, Danemark), il n'existe pas de mesure similaire.

Même si elle reste limitée aux moins de 12 ans, le message que sous-entend

cette obligation aura inévitablement un effet dissuasif sur l'utilisation du vélo, alors que sa pratique quotidienne donne une solution pour remplir les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé d'une activité physique quotidienne. L'entrée au collège se faisant vers 11 ans, cette dissuasion arrive au mauvais moment dans l'évolution de l'enfant vers son autonomie, et pour son ouverture à une mobilité responsable.

La FUB appelle fortement la Sécurité routière et la collectivité nationale à s'attaquer aux causes des accidents à vélo en ville, sans pénaliser sa pratique.

FUB

La Bosnie renonce à l'obligation du port du casque

Membre de l'ECF, le Centre pour l'environnement de Bosnie-Herzégovine négociait depuis longtemps avec les autorités bosniaques dans le but de développer le vélo et d'autres modes de transport durables dans le pays. Après six ans de campagne, la modification de la loi sur la sécurité routière en Bosnie-Herzégovine a été adoptée, et le port obligatoire du casque aboli !

La loi qui avait été adoptée en 2006 rendait obligatoire le casque à vélo. Elle était complétée en 2010 par l'obligation du gilet réfléchissant de nuit ou par mauvaise visibilité. La nouvelle loi, adoptée le 7 février dernier, garde l'obligation du gilet (élargie à tout autre équipement réfléchissant) mais retire celle du casque.

La suppression du port obligatoire du casque va permettre une utilisation croissante du vélo, et de réduire les freins à son usage pour les personnes prêtes à adopter des alternatives aux véhicules motorisés. Nous croyons que tous les cyclistes devraient être en mesure de choisir ce qu'ils portent sur leurs vélos,

et doivent être respectés s'ils choisissent de porter ou non un casque. L'usage obligatoire du casque réduit le nombre de cyclistes et fait obstacle au désir de rouler à vélo. A Sarajevo le vélo n'a que 3 % de part modale, alors qu'il cherche désespérément à se développer.

Presque tous les pays européens doivent faire davantage pour réduire le transport motorisé, et la Bosnie-Herzégovine a également constaté qu'il est très difficile de maîtriser l'augmentation du trafic et les accidents mortels : dès que des mesures de sécurité routière sont prises les décès diminuent, mais ils augmentent à nouveau avec l'utilisation croissante de la voiture.

La Bosnie, comme de nombreux pays à travers le monde, doit faire face à une flotte de véhicules automobiles qui n'a cessé de croître, de 99 pour 1 000 personnes en 2005 à 210 pour 1 000 en 2014. On arrive donc à une position plus réaliste quand on sait que près de 50 % des trajets en voiture font aujourd'hui moins de 5 km. Nous avons un poten-

tiel énorme pour le vélo, la marche et les transports en commun.

Cependant, la Bosnie a aussi besoin de prendre des initiatives d'ampleur de nature à calmer le trafic motorisé, en gardant à l'esprit que le pays a également travaillé à améliorer ses niveaux de sécurité routière conformément aux normes européennes. C'est pourquoi elle vient d'adopter, dans la modification de la loi sur la sécurité routière, des amendes plus lourdes pour excès de vitesse et conduite en état d'ivresse, pour confronter les délinquants à des sanctions plus sévères.

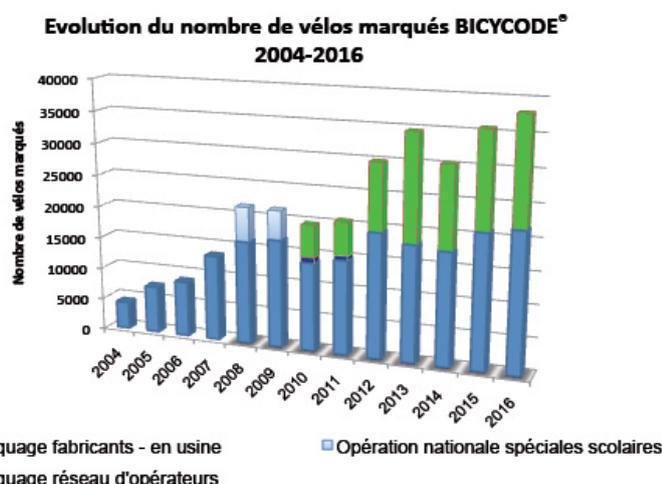
Des mesures fortes de sécurité et de réduction des freins aux modes actifs peuvent contribuer au transfert modal vers le transport plus durable, on peut donc féliciter le Centre de l'environnement de Bosnie-Herzégovine, et espérer que le cyclisme continuera à croître en Bosnie-Herzégovine.

European Cyclists' Federation



Croissance du parc de vélos marqués

En 2016 le réseau des opérateurs de marquage BICYCODE® a gravé 38 041 vélos, soit une hausse de 6,7 % par rapport à 2015. Au total depuis 2004, 275 300 vélos ont été marqués.



Les résultats sont toujours très différents selon les opérateurs et les territoires. La mobilisation, constatée en 2015, se poursuit en 2016, avec un nombre croissant de projets de partenariats entre acteurs locaux. Avec 3 100 vélos marqués en 2016, il reste l'opérateur du réseau associatif qui marque le plus de vélos avec plus de 40 000 vélos marqués depuis 2004 !

Quant au fabricant de vélos ARCADE, il renouvelle son soutien et sa confiance dans le marquage BICYCODE® en totalisant 43 % du nombre de vélos marqués en 2016.

Le réseau d'opérateurs BICYCODE® s'étouffe !

Le réseau compte, fin 2016, 168 opérateurs actifs, avec le constat d'un engouement croissant de prospects souhaitant offrir ce service. Près de 50 structures se sont renseignées, et 36 ont concrétisé le projet. Le nombre de nouveaux entrants est deux fois supé-

rieur à celui des années précédentes. Soulignons en particulier la mise en place de ce service au sein de conseils départementaux et d'agglomérations. Ceci est un effet positif des campagnes de sensibilisation de ces collectivités menées par la FUB en 2014 et 2015. Le BICYCODE® intéresse aussi de plus en plus de vélocistes détaillants ou franchisés, souvent suite à des demandes récurrentes de leurs clients.

La convention de partenariat signée en 2015 avec le Ministère de l'Intérieur et les actions de communication menées dans ce cadre sont des éléments moteurs dans ces choix.

Un développement d'actions locales en partenariat

Cette convention et ces actions de communication ont eu un effet positif direct sur nombre de territoires, en matière d'actions de lutte contre le vol. Cela a permis de démultiplier le rapprochement entre acteurs : 55 % des opérateurs ont déclaré avoir réalisé des actions

en partenariat avec d'autres structures locales publiques (73 % de communes, groupements de communes, conseils départementaux, financeurs des actions) ou privées. Cette mobilisation tend à se poursuivre, voire à se renforcer pour 2017 : 21,8 % des opérateurs n'ayant pas mené d'actions en ce sens en 2016 déclarent en projeter pour 2017.

La plupart des actions partenariales s'est concentrée sur les semaines thématiques dédiées au vélo ou à la mobilité en juin et en septembre. Près de 10 % s'est effectué à l'occasion des rencontres de la sécurité du Ministère de l'Intérieur.

Évolution de l'utilisation de la base de données

En 2016, le taux d'enregistrement des vélos marqués (ce qui conditionne l'activation du service de restitution en cas de vol) est de 47 %. Cela progresse, mais il faut renouveler et intensifier les efforts de communication effectués vers le public, mettre à contribution les opérateurs de marquage, la police / gendarmerie, afin de renseigner sur le mode d'emploi du service, gage de son efficacité.

Vélos marqués déclarés volés et restitués en ligne

Taux de déclaration de vol : entre 2004 et 2016, seuls 3,35 % des vélos marqués ont été déclarés volés. (Notons que pour des vélos non marqués, on estime que le taux de vol se situe entre 13 % et 23 %). Le marquage couplé, bien entendu, à l'usage systématique d'un bon antivol en U, aurait donc un effet dissuasif !

Taux de déclaration de restitution : en 2016, le nombre de vélos volés, déclarés restitués, progresse de + 10 % par rapport à 2015 et de plus de 58 % par rapport à 2014. Ce taux varie notam-

ment selon le degré de connaissance et donc d'utilisation du système BICYCODE® par les forces de l'ordre sur chaque territoire. En effet, en 2016, 41 % des vélos déclarés restitués l'ont été dans le Bas-Rhin (67). Or ce territoire concentre près de 15 % du total des vélos marqués. Des actions de coordination entre l'opérateur (CADR'67), les collectivités (l'Eurométropole, le département) et la Police Nationale sont menées depuis quelques années et visent à se renforcer pour encore plus d'efficacité et une meilleure sensibilisation des usagers à l'utilisation du BICYCODE®.

Remarques : les chiffres restent sous estimés au regard des faits constatés. Nombre de vélos marqués volés ne font encore pas systématiquement l'objet d'une déclaration de vol en ligne, ni de dépôt de plainte auprès des forces de l'ordre. En 2016 le nombre de déclaration de vol de vélos marqués est similaire à celui de 2015 et progresse de + 10 % par rapport 2014. Le taux de restitution est largement sous-estimé par rapport à la réalité, en raison de la non-déclaration des vols et de la non déclaration systématique de la restitution des vélos par leurs propriétaires.

On ne cessera de le répéter : si chaque acteur (usagers, forces de l'ordre, opérateurs) du système BICYCODE® s'approprie le mode d'emploi du service, si des actions de concertation et de coordination sont menées localement, le taux de restitution de vélos marqués en cas de vol ne peut qu'augmenter pour la satisfaction de l'ensemble des parties prenantes !

Sophie Hering

Formation FUB « Devenir opérateur de marquage BICYCODE® »

L'édition 2017 de la formation au marquage BICYCODE® a été chaleureusement accueillie par l'Association APROVEL de Salon-de-Provence.

La formation a réuni un peu plus d'une vingtaine de participants :

- La majorité d'entre eux sont des bénévoles, issus de cinq associations : l'APROVEL, Action Vélo Aubagne, Les Vélos des Étangs de Martigues, Choisir Vélo de Grasse et Partageons la Route en Cévennes d'Alès,
- Un créateur d'entreprise de réparation ambulante de vélos à Toulouse,
- Un élu de Salon-de-Provence,
- Le commissaire, représentant la police nationale à Salon-de-Provence. Sa présence très à l'écoute, motivée par la recrudescence de vols de vélos organisés sur la ville, a permis d'établir un bon contact et un rapprochement entre la police locale et l'association APROVEL.

En ouverture de cette session et durant le tour de table, un hommage a été

rendu à Patrick Saule, qui fut l'un des membres historiques incontournable de l'association l'APROVEL, et notamment à l'origine du marquage BICYCODE® sur Salon-de-Provence.

La première partie, riche en échanges a été consacrée à une présentation détaillée de l'historique, du bilan de l'action et du fonctionnement du marquage et du mode d'emploi du service. L'objectif de cette session théorique étant de donner une vision globale du marquage BICYCODE®. Les points importants soulignés et retenus par les participants ont portés sur l'importance de :

- Coupler le marquage avec la sensibilisation des cyclistes au choix d'un bon antivol, à noter la présence de Nicolas Martin de l'association REVV de Valence et membre de la Commission Antivol FUB.

- Veiller à ce que le cycliste respecte le mode d'emploi du service, en commençant par enregistrer son vélo dans la base de données BICYCODE®.
- L'interaction entre acteurs, opérateurs de marquage, associations, collectivités, police, usagers.

Après une pause gourmande à la Case à Palabres chez Paul Magnan, ancien président de l'APROVEL, la seconde partie, très attendue des participants, a porté sur une approche concrète du marquage avec des ateliers consacrés :

- Aux méthodes et consignes à respecter lors du marquage d'un vélo : tenue d'un registre opérateur, exigence d'une facture ou d'une pièce d'identité, remise d'un passeport et modalités de transmission de ce dernier, coupler avec la sensibilisation aux tests antivols, consignes sur l'usage et le mode d'emploi.



- Au mode d'emploi de l'utilisation du site internet et de la base de données Bicycode.org et à ses « subtilités » : comment créer un compte utilisateur, enregistrer un ou plusieurs vélos, déclarer un vol, déclarer la restitution d'un vélo... Cet atelier a permis à bon nombre de participants de mieux comprendre et de visualiser la procédure et le fonctionnement, passage obligé pour pouvoir conseiller les usagers efficacement.
- A la manipulation et à l'étude comparative de deux machines à graver : la Fraiseuse Kirba utilisée par l'association APROVEL et la machine à micropercussion Technomark PM 50. Cette séquence participative était la plus attendue par les participants. Les néophytes ont pu apprendre en manipulant, lever leurs appréhensions et prendre confiance en eux. Les plus aguerris ont pu partager

expériences et bons procédés. Soulignons l'efficacité de l'appui pédagogique et logistique, de Bernard Ozoux, le référent marquage au sein de l'association l'APROVEL, très apprécié des participants.

Le bilan issu du tour de table final fait état d'une bonne journée, propice aux échanges interactifs ; au rapprochement entre opérateurs de marquage, siège de la FUB, acteurs locaux ; à une mise en pratique concrète qui conforte des vocations de bénévoles prêts à présent à se « jeter à l'eau ». Une expérience à renouveler en 2018 !

Sophie Hering



Essai de la machine à graver Kirba

FUB



Assistance électrique : le bonus de l'État

La FUB soulignait depuis longtemps l'incohérence qu'il y avait à soutenir financièrement l'achat d'une voiture électrique sans proposer l'équivalent pour un vélo à assistance électrique, autrement moins polluant à tous points de vue.

Le tir a été corrigé le 19 février par le décret interministériel du 16 février dernier qui crée « une aide analogue au « bonus écologique » d'un montant de 200 € pour l'acquisition de cycles à

pédalage assisté qui n'utilisent pas de batterie au plomb ». Il est précisé que cette aide « est exclusive de toute autre aide allouée par une collectivité publique ayant le même objet », et qu'« une personne physique ne peut en bénéficier qu'une fois ». La somme de 200 € est le plafond pour un bonus fixé à 20 % du prix d'achat neuf hors options. Plafond qui sera bien sûr presque systématiquement atteint vu le prix d'un vélo à assistance électrique.

Signé entre autres de Ségolène Royal, ce texte est entré en vigueur le 19 février, lendemain de sa publication au journal officiel. Cette aide d'État à l'achat d'un VAE est accordée jusqu'au 31 janvier 2018.

La démarche pour en bénéficier peut se faire sur Internet : <https://portail-bonusvelo.asp-public.fr>



Le point de vue de l'ingénieur, par Michel Julier

Le vélo et l'énergie

Le cycliste dispose de peu d'énergie, mais il en consomme très peu, grâce à sa légèreté et à sa faible vitesse.

La résistance de l'air

La force aérodynamique est l'ennemi du cycliste : elle augmente comme le carré de la vitesse, et donc la puissance comme le cube de la vitesse. Si 90 W suffisent à fendre l'air à 25 km/h, comptez 8 fois plus pour le champion à 50 km/h. On peut la réduire avec une position penchée, en roulant en peloton, ou en vélo couché, encore plus s'il est caréné.

Et le vent : si vous roulez à 25 km/h, un vent de face à 25 km/h multiplie votre consommation par 4 (un vent à 50 km/h, par 9). C'est éprouvant même à très petite vitesse : à 10 km/h, la puissance à fournir sans vent est négligeable (6 W), mais pas face à un vent de 50 km/h (200 W). Le vent latéral, lui, déstabilise mais augmente peu la puissance à fournir.

Voici pourquoi les motos ont un gros moteur : pour rouler à 150 km/h au lieu de 25 km/h (6 fois plus vite), il faut 216 fois plus de puissance, sans compter leur taille plus imposante. Un VAE est

bridé à 250 W, un champion peut fournir 400 W, mais une moto peut atteindre 65 kW (100 chevaux).

Les côtes

Il faut fournir la même énergie pour gravir une pente, même à très faible vitesse : pédalez deux fois plus fort et vous irez deux fois plus vite, ça en vaut la peine ! À 25 km/h, une côte de 10 % augmente de 600 W la puissance à fournir, autant que pour monter un escalier en courant : un effort surhumain s'il dure plus de quelques secondes. Comme le vélo est léger, la dépense d'énergie est bien plus faible qu'avec d'autres véhicules, sauf ceux à contrepoids (ascenseur, funiculaire...) : pour monter une côte, un VAE dépensera 15 fois moins d'électricité qu'une voiture électrique, et encore moins si le cycliste pédale un peu.

Les frottements

Il y a quelques pertes internes au vélo : dans le dérailleur (surtout s'il est intégré

au moyeu), dans les déformations du cadre... Le roulement au sol provoque des pertes très importantes pour un VTT sur terrain difficile, mais infimes pour un vélo de course avec des boyaux très gonflés : là, le vélo sur route rivalise avec le train sur rail (plus lourd, mais qui roule mieux).

Les accélérations

Ceci concerne surtout le cycliste urbain. S'il roule à 25 km/h, s'arrête tous les 300 m, et réaccélère ensuite en 10 s, il doit fournir 220 W supplémentaires pendant les accélérations (il sera semé par un cycliste en VAE), et en moyenne sur son trajet il dépensera 44 W en accélérations. C'est peu, car l'énergie cinétique augmente avec le poids et la vitesse ($E_c = 1/2 mv^2$) : cette dépense est bien plus élevée pour une voiture en ville, un métro, ou un train omnibus. NB : certains engins électriques récupèrent une partie de l'énergie au freinage.

Les accessoires

Un vélo consomme au maximum 3 W pour son éclairage (et les pertes de la dynamo). Dans une voiture, c'est 150 W pour l'éclairage standard, et jusqu'à 3 kW pour la climatisation... Sans compter les fuites du gaz de la clim, à très fort effet de serre.

En hiver, le cycliste se réchauffe tout seul, et l'automobiliste récupère la chaleur du moteur. Mais dans la voiture électrique, le chauffage est électrique et l'habitacle est mal isolé : c'est un vrai défi pour les constructeurs automobiles. Ce n'est rien par rapport à la batterie lithium-métal de Bolloré, qu'il faut maintenir à 80°C. La BlueCar semble consommer, à l'arrêt, entre 300 et 500 W. En cas d'utilisation occasionnelle, c'est bien plus que l'énergie consommée pour la faire rouler !

Michel Julier

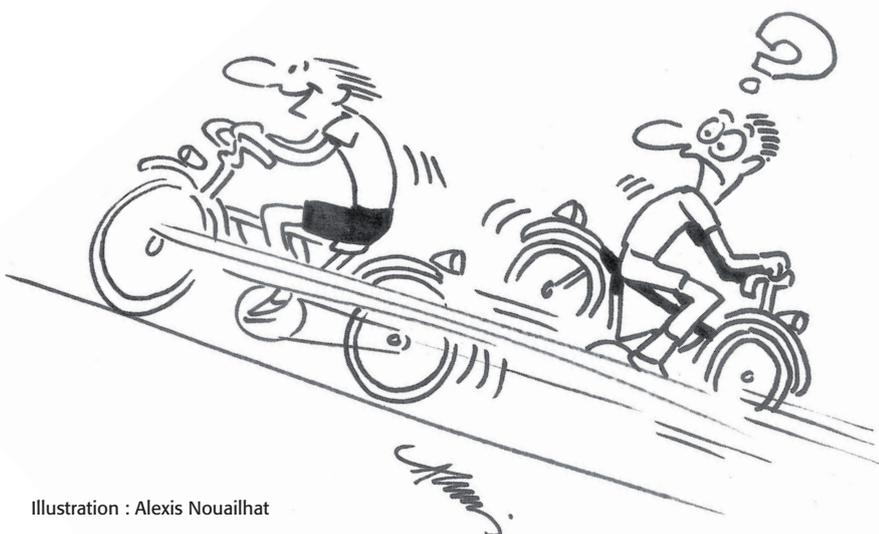


Illustration : Alexis Nouailhat



On peut faire beaucoup mieux que la loi

C'est en optimisant les possibilités offertes par l'article 12 de la partie réglementaire des Plans Locaux d'Urbanisme qu'on peut donner au vélo une place confortable. En allant au-delà du minimum légal. Exemple en banlieue de Tours.

Cela fait deux ans que nous échangeons avec le service urbanisme et l' élu concerné de ma commune, La Riche (Indre-et-Loire), 10 000 habitants, une commune limitrophe avec Tours. Le 20 décembre 2016 le Conseil municipal de la ville a voté le nouveau PLU, qui intègre une partie de nos propositions.

A ce jour, il semblerait que ce soit le PLU qui prévoit en France le plus de places de stationnement vélo. Il part d'un POS déjà exemplaire en la matière sur un de ses secteurs (zone UctBb1).

Prévoir les espaces de dégagement

Le tableau suivant propose un comparatif entre les surfaces minimales imposées par la loi, celles retenues par le PLU de La Riche et celle que nous proposons. Alors que la loi ne mentionne pas un nombre de place vélo par type de logement et se contente d'indiquer une surface par type de logement, nous avons réussi à faire préciser dans le PLU de La Riche à la fois un nombre de place par type de logement et une surface par type de vélo (vélo classique = 1,5m², 0,75 x 2 m). En effet, la taille d'un vélo ne se réduit pas si on prend un appartement plus petit, et on ne fait pas rentrer un vélo adulte dans 0,75 m² ! Cela nous permet d'obtenir une surface par type de logement supérieure à celle préconisée par la loi. Il est utile de préciser que ces surfaces ne concernent que le stationnement des vélos et non les espaces de circulation et de dégagement, ce qui a bien été explicité dans le PLU.

Il est important de préciser que ces places vélo sont définies pour être dans un espace couvert, clos et qui comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permet-

	Nombre de places vélo proposées	Nombre de places vélo retenues dans le PLU de La Riche	Surfaces imposées par la loi	Surfaces proposées	Surfaces retenues dans le PLU de La Riche
T1, studio, chambre	1	1	0,75 m ²	1,5 m ²	1,5 m ²
T2	1	1	0,75 m ²	1,5 m ²	1,5 m ²
T3	2	1,5	1,5 m ²	3 m ²	2,25 m ²
T4	3	2,5	1,5 m ²	4,5 m ²	3,75 m ²

Il est important de préciser que ces places vélo sont définies pour être dans un espace couvert, clos et qui comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue

tant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.

Ni trop grand ni trop petit

La ville de La Riche mentionne bien dans son PLU la surface nécessaire 1,5 m² (= 2 m x 0,75 m) par place hors surfaces de circulation et de dégagement (nous ajoutons dans notre document les dimensions pour les vélos spéciaux 3,6 m² (= 3 m x 1,20 m)). Elle précise que les locaux seront de 10 m² minimum. En effet, un local vélo doit permettre d'accueillir au minimum un vélo spécial de type biporteur ou triporteur en plus des vélos classiques. Elle est sans doute la première ville en France à mentionner des « immeubles à vélos » : « Les locaux vélo doivent : [...] être localisés dans les rez-de-chaussée des immeubles ou à l'extérieur dans un local clos et couvert ou à l'étage dans le cas spécifique des immeubles à vélos ». La ville a retenu :

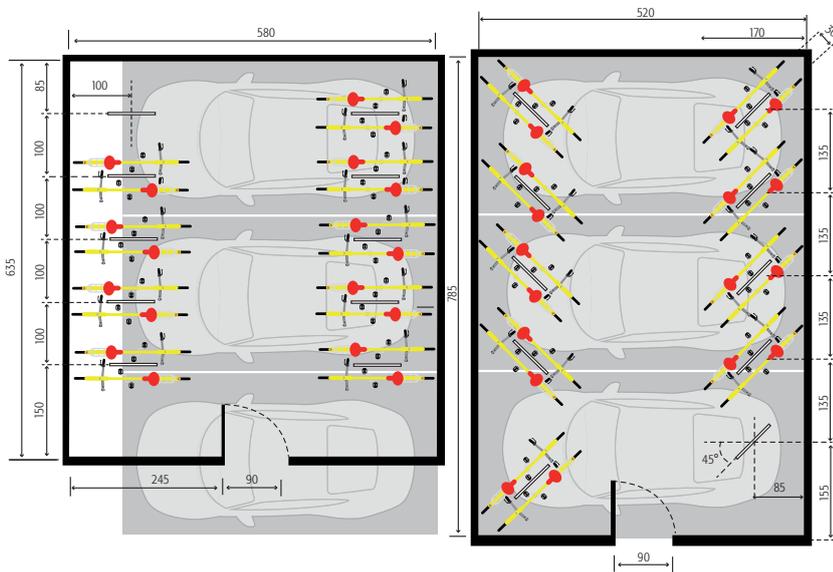
- « La largeur des portes d'accès à ces

locaux ne doit pas être inférieure à 120 cm. »

- [Les locaux vélo doivent] « être de petite taille (permettant d'accueillir au maximum 20 vélos) afin de favoriser la sécurité et surtout « prévoir les emplacements pour les vélos spéciaux à raison d'une place par tranche de 10 logements » (on suggérerait plutôt 1 place vélo spécial par tranche de 10 stationnements vélos classiques).
- « Le projet doit également prévoir des places pour les visiteurs dont le nombre sera apprécié en fonction de chaque projet. »

Définir une surface

Nos demandes sur les immeubles à vélos et sur les handbikes n'ont pas été retenus, mais nous tenions à les mentionner pour qu'au moins ces propositions soient lues par techniciens et élus. Ces éléments pourront cependant être intégrés dans une « Charte du station-



18 vélos ou 3 voitures ?

nement vélo » qu'il reste à créer et que la ville est prête à diffuser aux architectes et promoteurs qui travailleront avec elle. Notre analyse s'est appuyée sur l'étude réalisée par Benoît de différents permis de construire acceptés sur la plus grande ville de l'agglomération : Tours. Cette étude a permis de souligner que même si des permis étaient conformes à un PLU qui impose une surface égale à 3 % de la surface de plancher du projet immobilier, ils n'offraient pas suffisamment de places de stationnement vélo par rapport au nombre de logements. Une surface n'est donc pas un élément assez précis puisque selon sa forme, on ne peut pas toujours y placer un vélo ni obtenir un espace de stationnement adapté et fonctionnel ! D'où l'importance de faire figurer dans le PLU à la fois des surfaces mais aussi le nombre de places vélo attendu.

Prévoir des contre-visites

Une recherche a permis de réaliser un document décrivant des immeubles à vélo innovants (Malmö, Calgary, Berlin, Vienne, mais aussi Strasbourg et Grenoble pour éviter d'entendre « En France, c'est impossible. »). Et enfin, nous insistons sur le développement des vélos cargo pour diffuser cette culture du vélo spécial. En effet, les vélos cargo offrent une réelle alternative à la voiture en terme de transport de

charges ou d'enfants. Les 40 000 vélos cargo circulant à Copenhague prouvent qu'ils répondent à un réel besoin.

Nous avons pu présenter ces différents documents à une importante association de professionnels du bâtiment, Cobaty Tours, ainsi qu'auprès des villes de Chambray-lès-Tours et de Tours. Notre but est de compléter leur culture vélo et de rappeler à quel point il est important de penser l'espace de stationnement, et de ne pas se contenter de surfaces posées sur le plan « où il reste de la place ». Le besoin d'une commande politique forte doit se traduire à la fois par des PLU précis et exigeants sur le sujet, et aussi par des services informés et convaincus qui auront les moyens de valider les permis et de faire les contre-visites en s'assurant que les besoins en espace de stationnement vélo seront correctement pourvus. Nous espérons convaincre un maximum de communes et ainsi maximiser les chances que notre désormais Métropole de Tours puisse, lorsqu'elle aura lancé

la réalisation de son PLU (PLU intercommunal), intégrer l'essentiel de nos propositions.

« Trop de parkings voitures »

Notre document sur l'article 12 contient une suggestion de plan pour l'aménagement d'un local vélo, les aménageurs étant dépourvus de ressources. Les guides français existants (celui de la FUB et celui du Ministère) sont trop peu connus, alors que les exigences pour les parkings voitures (aire de dégagement, rayons de giration, pentes...) sont bien sûr maîtrisés. Il faudrait donc agrandir la base de données des normes vélo et la diffuser largement.

Parce que les architectes et promoteurs que nous avons croisés nous ont indiqué que les communes leur demandaient « trop de parkings voitures » (ce qui leur fait perdre de l'espace qu'ils pourraient mieux monnayer), nous avons ajouté dans nos suggestions la proposition suivante : « Le nombre de parking voitures exigé pourra être diminué de trois unités pour tout local vélo supplémentaire créé sur une surface équivalente. ». N'hésitez pas à demander notre document à info@cc37.org.

Laurence Picado (Rue de l'Avenir)
Benoît Bourdache
(Collectif Cycliste 37)



Parking de la nouvelle annexe à la fac de médecine de Tours sur le territoire de La Riche : le stationnement a été sous-dimensionné



Obligations du syndic dans le bâti

Le texte ci-dessous, encore méconnu, est applicable depuis début janvier 2017.

Loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis – Article 24-5 – Modifié par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 – art. 58 (V)

« Lorsque l'immeuble possède des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif et n'est pas équipé de stationnements sécurisés pour les vélos ou des installations électriques intérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant le stationnement sécurisé des vélos ou la recharge des véhicules électriques ou hybrides et des conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique, ainsi que la présentation des devis élaborés à cet effet. »

Le témoignage du maire de La Riche



Mairie de La Riche

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), la Ville a fait des déplacements doux un axe fort de son projet de territoire qui se

décline dans l'ensemble de notre document d'urbanisme.

Ces dernières années, la pratique du vélo s'est largement développée sur notre territoire. Ce développement est notamment lié à la proximité avec le cœur d'agglomération et ses équipements, à l'absence de contraintes physiques aux déplacements cyclables et à l'évolution générale des habitudes.

La Ville souhaite accompagner ce changement des pratiques de mobilité. C'est pourquoi, à plusieurs reprises, au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui constitue le document pivot du PLU, la Ville fait référence à sa volonté de favoriser la place du vélo sur son territoire. Cette ambition se retrouve également dans le règlement qui s'imposera à tous les constructeurs et porteurs de projet sur la Ville.

Dans le cadre de cette démarche, j'ai souhaité nous faire accompagner par le Collectif Cycliste 37 (CC37), acteur re-

connu localement sur les questions de déplacements cyclables.

Aussi, nous avons organisé deux ateliers sur les questions de mobilités et du devenir de l'ouest de la commune, auxquels ont participé une quarantaine de personnes au profil varié : des habitants, des élus, des techniciens et des représentants du monde associatif dont le CC 37.

Ces ateliers ont eu lieu sous forme de cartoparties sur deux journées complètes. Ils ont été co-organisés avec Artefact, coopérative d'activités et d'emploi spécialisée dans les questions de culture, de numérique et de lien social. Après une brève présentation en salle des éléments du diagnostic de territoire, les participants se sont répartis en deux groupes : l'un à pied, l'autre à vélo pour une balade de trois heures. A l'issue de celle-ci, les participants étaient invités à débattre autour d'un temps convivial (pique-nique) puis leurs photos et propositions étaient récoltées par les coopérateurs d'Artefact pour être intégrées sur une carte UMAP et mettre à jour des données dans OpenStreetMap. Ces deux ateliers ont permis d'alimenter les orientations du PADD notamment sur les problématiques de liaisons Est-Ouest, d'aménagement des bords de Loire et du Cher et les mobilités douces.

La Ville a souhaité aller plus loin dans sa collaboration avec le CC37 en augmentant ses exigences en matière de

stationnement cyclable dans les opérations de construction de son centre-ville, à la fois quantitativement mais aussi qualitativement.

Ces exigences s'accompagnent d'une reformulation de l'ensemble des règles de stationnement (article 12 du règlement du PLU), ce qui permettra aux vélos de bénéficier d'espaces de stationnement plus confortables.

Pour les constructeurs, la mesure aura peu d'impacts, en revanche, elle devrait favoriser la pratique du vélo.

Le partenariat avec le CC37 ne s'arrête pas là car la Ville l'associe désormais dans ses choix : matériel (supports à vélo notamment) et localisation des espaces de stationnement cyclable. Elle propose également un accompagnement des constructeurs par le CC37 lors de l'élaboration des permis de construire.

Dans la continuité, le conseil municipal a décidé lors de sa réunion de janvier dernier d'adhérer au Club des villes et territoires cyclables.

Wilfried Schwartz
Maire de La Riche
Vice-président de Tours Métropole
Val de Loire



Les enfants sont très bien dans la rue

On peut rêver d'une ville vraiment apaisée, où les enfants pourraient jouer dans la rue sans que les parents s'en inquiètent. Ça existe... de temps en temps, grâce à des opérations spécifiques.



Mairie de la Rochelle

La FUB a participé au forum « Rue aux enfants, rues pour tous » le 10 mars dernier à la Halle Pajol de Paris. Le collectif organisateur réunissait Rue de l'avenir, Vivacités, Cafézoïde, l'Association nationale des conseils d'enfants. L'objectif d'une « Rue aux enfants » est d'animer l'espace public, de promouvoir les modes actifs et d'encourager l'expression des habitants sur le devenir de leur environnement quotidien (24 opérations en 2016). Il s'agit d'unir les compétences et de concrétiser la réalisation d'événements dans de nombreux quartiers en partenariat avec des vélo-écoles, des cafés des enfants, des associations d'éducation populaire, des ludothèques de rue ou des artistes, pour profiter d'un nouvel espace de liberté.

Au nombre de 90, les représentants des services de plusieurs communes (enfance, habitat, animation, mobilités), d'associations et de laboratoires universitaires étaient présents aux séances plénières (intervention du philosophe de l'urbain Thierry Paquot), aux présentations, débats, ateliers et au forum, lors de cette journée. Ces derniers sont venus s'inspirer, chercher des événements et des techniques d'animations pédagogiques reproductibles, afin de monter à leur tour des opérations allant en ce sens. Le vélo, outil multi-usages qui participe au quotidien au changement de la ville, de nos habitudes, de notre perception de l'espace, s'intègre parfaitement à ce type de manifestations. Le vélo y est complémentaire d'autres outils, objets roulants, jeux et créations qui favorisent la réappropriation de la rue par ses habitants. La bicyclette, à tout âge, est un outil au service de l'éducation, de l'épanouissement des plus jeunes, qui développe leur indépendance et qui impulse un changement social et culturel profond et durable.

La FUB a donc été conviée pour présenter les actions des associations du ré-

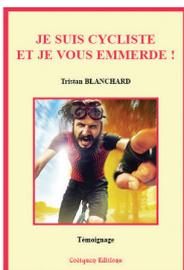
seau (apprentissage du vélo et auto-réparation, sensibilisation à l'éco-mobilité, opérations « Cyclistes, brillez ! », « Respectez les cyclistes... ») et l'activité croissante des vélo-écoles. La FUB remercie les associations de la Rochelle, l'AU5V, BAPAV, EVAD et Claude P. qui nous ont fait parvenir leurs retours d'expériences suite à l'organisation d'activités sur l'espace public et à destination des plus jeunes, lesquels ont été présentés lors de ce forum.

De nombreux participants, intéressés par le vélo sous toutes ses formes et pour tous ses usages, se sont présentés à notre stand, avec l'objectif de préparer des activités « vélo » pour de prochaines « Rues aux enfants », et/ou la volonté de développer des activités d'apprentissage du vélo et d'auto-réparation de vélos dans le futur.

Les échanges ont été multiples, variés et enrichissants ! Le collectif a décidé de mettre en place des groupes d'appui à l'échelle régionale pour accompagner les porteurs de nouveaux projets en 2017, pour que les « Rues aux enfants » soient plus nombreuses encore cette année !

Nicolas Dubois

Tristan Blanchard *Je suis cycliste et je vous emmerde !*



C'est très parisien. Et ça risque de plaire à tous ceux qui trouvent dans la colère un bon exutoire à leurs frustrations. Ça peut aussi se lire sourire aux lèvres, et nous faire rêver au

monde inversé – idéal ? - de celui que décrit l'auteur en exprimant sans ménagements sa façon de penser. Les empêchements de pédaler en rond ont intérêt à s'écarter de son chemin.

Accroche de l'éditeur : « Qui sont tous ces énergumènes qui me pourrissent la vie alors que je me rends tranquillement à mon travail sur mon vélo ? Des gens, tout simplement. Des citoyens qui agissent comme à leur habitude, sans réfléchir et en mettant le bazar partout

où ils passent. Car entre l'agressivité des automobilistes et l'inconscience des piétons, sans oublier la bêtise des autres cyclistes, le trajet quotidien à travers la capitale a vite fait de se changer en véritable parcours du combattant. »

110 pages, 12 € (6,99 € en version numérique). A commander chez l'éditeur : <http://coetquen.e-monsite.com>

Bibliographie





Le retour de la bicyclette, par Frédéric Héran

Des cultures vélo de plus en plus diverses et perméables

Aujourd'hui, le vélo sert à tout ou presque. Il suffit d'ouvrir les yeux pour découvrir la diversité croissante de ses usages. Mais ces « cultures vélo » construites souvent autour d'un type de matériel sont-elles parallèles ou tendent-elles à converger ?

Les quatre usages du vélo

On peut distinguer quatre grands types d'usage du vélo : utilitaire, de loisir, sportif et ludique. Ces usages ont toujours existé dans des proportions certes variables, depuis l'avènement de la bicyclette moderne (mise au point en 1891) et sans doute déjà bien avant avec le vélocipède Michaux (inventé en 1861). Historiquement, le vélo a surtout d'abord été un jeu d'adresse, puis un sport, ensuite un loisir et enfin un moyen de déplacement.

Comme on s'en doute, ces quatre dimensions sont toujours présentes à des degrés divers dans tous les usages du vélo. Le schéma page suivante en donne un aperçu et tente de situer chaque type de vélo dans l'espace formé par ces quatre usages. Le positionnement proposé est quelque peu discutable, mais on découvre ainsi d'un coup d'œil l'incroyable diversité des types de vélo et des cultures qui vont avec.

L'usage ludique

Et si l'attrait de la bicyclette provenait essentiellement de sa capacité à défier les lois de l'équilibre ? Voilà sans doute un point commun à tous les cyclistes. À tout âge, le moment où l'apprenti cycliste trouve son équilibre est toujours magique. A la manière de gyroscoptes, l'oreille interne renseigne le cerveau sur la position du corps dans l'espace et par de légers coups de guidon, le cycliste corrige en permanence le déséquilibre. Un enchaînement qui devient vite complètement réflexe.

L'envie de pousser plus loin ce petit jeu est irrésistible. Dès leur plus jeune âge, les enfants inventent avec leur draisienne toutes sortes d'exercices. Puis certains plus grands s'essayent au monocycle. Les jeunes zigzaguent dans le trafic ou dévalent des pentes vertigineuses. Les adeptes du free-style investissent les villes du monde entier. Rien de très nouveau en fait : fin XIX^e siècle, dans les cirques ou directement sur la voie publique, des équilibristes, des funambules et autres casse-cous proposaient déjà des numéros époustouffants.

Le vélo est l'un des premiers sports de glisse. Comme le patineur sur la glace, le skieur sur la neige ou le surfeur sur l'eau, le cycliste survole l'asphalte à une vitesse individuelle inconnue du piéton. Pour maintenir sans cesse son équilibre, sa trajectoire est toujours un peu flottante, jamais complètement prévisible. Sa vitesse est vite grisante, parce que le cycliste fend l'air avec son corps et son visage.

L'usage sportif

Le vélo étant un mode autogène, c'est-à-dire mobilisant la propre force de son utilisateur, il exige une dépense musculaire qui devient vite une occasion pour le cycliste de mesurer sa force ou plus simplement de s'activer physiquement. Se développent ainsi des usages purement sportifs et des usages consistant surtout à se maintenir en forme.

Les courses cyclistes sont apparues pour démontrer d'abord la supériorité du vélo sur le cheval incapable de tenir longtemps la distance, au risque de mourir. Elles visaient ensuite à stimuler le progrès technique et à explorer les limites physiologiques de l'être humain. Depuis lors, les compétitions se sont diversifiées : course pure, BMX, bicross, VTT...

Le cyclotourisme, tel que pratiqué par les clubs de la FFCT, a plus à voir avec un usage santé qu'avec le tourisme. Après un certain déclin, il retrouve de la vigueur avec la découverte de son rôle majeur – comme toute activité physique régulière – pour prévenir et même guérir nombre de maladies chroniques.

L'usage de loisir

La bicyclette – on utilise ce terme plus souvent pour cet usage – est un moyen de détente et de découverte intense. Elle permet d'être en contact avec son environnement par tous les sens : une vision panoramique sans angles morts, l'ouïe en éveil pour entendre les conversations, les chants d'oiseaux... ou le bruit des moteurs, un odorat aiguë par une respiration plus intense pour capter les senteurs printanières... ou la pollution, le toucher concerné par les intempéries (le soleil, le vent, la pluie, le froid) et même le goût avivé par l'effort : les repas sont meilleurs au retour d'une balade !

Depuis le voyage inaugural des frères Olivier de Paris à Avignon en vélocipède, en 1865, la randonnée n'a jamais cessé de séduire des générations de globe-trotteurs. Elle est même en plein essor aujourd'hui, grâce à des matériels de plus en plus performants, à des échanges de conseils aisés et à des moyens de reportage plus faciles.

L'usage utilitaire

Il concerne non seulement les déplacements de personnes, mais aussi le transport d'enfants et de marchandises. Là encore, ce n'est pas très nouveau. Dans l'entre-deux-guerres, période faste pour les véhicules utilitaires, il existait déjà des



Le jour où j'ai commencé la vélo-rando

Le tour de France. François, 30 ans, en a fait un – 2300 km – pour s'initier à la randonnée à vélo sur petites routes et voies vertes. Avec des bons et des mauvais moments. Carnet (partiel) de voyage.

L'envie de faire une rando-vélo est venue en 2015 lorsque je me suis retrouvé avec un mois de vacances à poser. Que faire, sachant que je serai seul ? J'avais un collègue amateur de vélo et un ami aventurier. En prenant leurs idées et conseils, j'ai décidé de faire un tour de France à vélo sur 2 300 km. Je n'avais jamais fait de rando-vélo avant ce voyage. Alors, à tout ceux qui me disaient que je n'y arriverais pas sans entraînement, je répondais que j'aurais tout le loisir d'en bavarder quand j'y serai !

J'ai passé un mois à chercher mon vélo idéal, et un autre à organiser mon trajet. La préparation a été longue. Le plus important, selon moi, c'est le choix des équipements : tout kilogramme porté compte sur le vélo. J'avais prévu des étapes de 60 à 110 km par jour et, pour changer du camping, des journées de repos chez des amis ou de la famille. Ces pauses étaient un aspect plaisant du voyage : rendre visite à des gens que je vois peu.

GPS sur smartphone et carte AF3V

Le trajet était le suivant : Paris, Deauville, Orléans, Tours, Saumur, Niort, La Rochelle, Arcachon, Bazas, Fontet, Agen, Toulouse, Labastide d'Anjou, Revel, Mazamet, Bédarieux, Frontignan, Palavas-les-Flots, Aigues-Mortes, Saintes-Marie-de-la-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Arles, Avignon, Pierrelatte, Valence, Romans-sur-Isère et Grenoble. Pour mon itinéraire, je me suis servi de Google Maps en guidage GPS avec mon smartphone, à partir des cartes que j'avais définies à l'aide du schéma national des Voies vertes et du site AF3V. Je savais à l'avance quelles étaient les routes que j'allais emprunter. Ce qui m'a permis de gagner du temps en ne comptant pas la troisième à droite ou en évitant de chercher à repérer le chemin X à gauche lorsque je n'étais pas sur un itinéraire balisé VV.

L'apprentissage difficile

Malgré cette préparation minutieuse, tout ne s'est pas passé comme prévu. Départ le jour J, c'était horrible : il pleuvait et j'avais peu dormi à cause du stress. Direction Deauville en deux jours. Pendant les premières heures, j'ai eu beaucoup de doutes : je me suis demandé ce qui m'avait poussé à faire ce voyage. C'était le début de mon pèlerinage intérieur. J'ai fait ma pause déjeuner à Mantes-la-Jolie, où je n'étais pas franchement à l'aise avec mon sandwich au bord de la Seine sur mon banc. Après ce pique-nique frisquet, j'ai continué et me suis retrouvé sur la nationale 13 pratiquement toute l'après-midi. C'était dur mentalement : les voitures passaient vite, même en roulant sur ma « voie d'arrêt d'urgence ». Je suis arrivé à Evreux sous la pluie et j'ai décidé de m'arrêter à l'hôtel B&B pour me remonter le moral. Une fois dans la chambre, au chaud, je me suis dit que je prendrais le train le lendemain jusqu'à Deauville pour passer quelques jours chez mon ami et que, la rando, c'était fini pour moi.

Après une nuit de sommeil réparatrice, je suis reparti en me donnant l'oppor-

tunité de rouler la matinée avant de prendre le train. Finalement, je suis passé par la véloroute V05 Evreux-Pont-Authou, une ancienne voie ferrée. C'était magnifique et extraordinaire : les odeurs, la nature en fleurs ! Cette route m'a redonné le moral. Sans compter que j'ai rencontré une dame âgée, qui tenait une épicerie et qui m'a préparé un très bon sandwich pour le repas. J'ai apprécié de discuter avec elle. Je suis reparti pour arriver à ma destination-étape en passant par des petites routes de campagne. J'allais revoir mon parcours pour passer par ces petites véloroutes, quitte à faire 20 km de détour.

Des gens adorables

La suite du périple fut un mélange de paysages, visites de châteaux de la Loire, de passage à travers le marais Poitevin, de discussions avec des cyclo-randonneurs, des rencontres (campings, bars, restaurants...). A chaque arrêt, il y avait quelqu'un avec qui discuter. Les gens étaient tous adorables. Par exemple, après la visite du château de Chambord, je me rendais au camping à la sortie du parc. Il était fermé pour cause d'inondations dues à de fortes pluies. J'ai dû rouler 20 km vers un autre camping ; j'étais épuisé. Le propriétaire m'a rame-



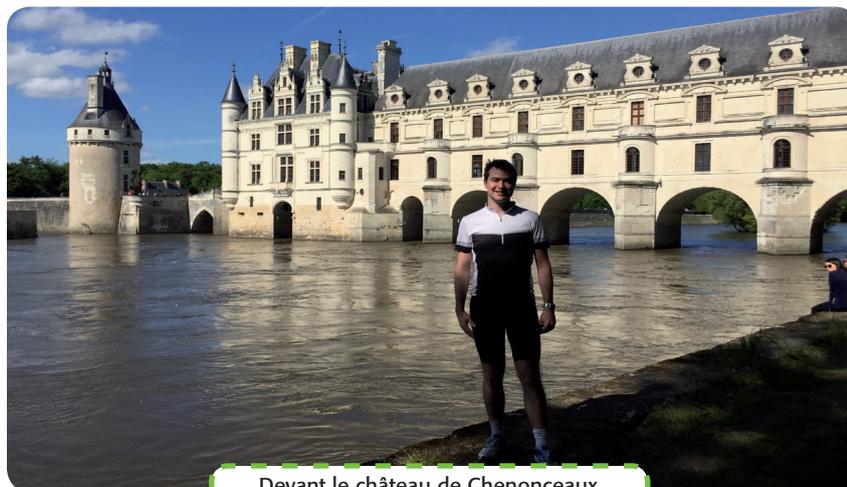
Le pont de Rochevaure sur l'Isère

né une pizza du restaurant où il passait commande. Ça m'a épargné 10 km aller-retour.

A mi-parcours, j'ai fait une grave chute sur le coude qui m'a empêché de continuer. J'ai lutté pendant encore 10 km mais je n'arrivais pas à utiliser ma main gauche : micro-fracture de la tête radiale du coude. Je me suis promis de finir dès que j'aurais récupéré ! On était mi-mai, je suis reparti fin août.

Sur la mer déchaînée

J'ai roulé sous la tempête au nord d'Arcahon pendant deux jours, ne sachant pas si j'arriverais à planter ma tente le soir. Heureusement, le vent était de travers, voire arrière : c'était plus facile. J'ai aussi pris le bac à Royan sur une mer déchaînée : l'étrave cassait les grosses vagues, si bien qu'en sortant du bateau j'étais trempé. Sur les routes des landes girondines, je me suis retrouvé avec deux filles. Après avoir discuté avec elles sur quelques kilomètres, je me suis rendu compte qu'elles auraient dû aller dans la direction opposée, et ce, depuis 25 km. Elles m'ont remercié avant de faire demi-tour. J'étais un peu mal pour elles de savoir qu'elles avaient perdu 50 km A/R pour rien. Elles, en revanche, ça ne les a pas vraiment embêtées ! Plus loin dans le voyage, j'ai rencontré un



E. Pontvianne

Devant le château de Chenonceaux

cycliste sur le canal du Midi qui a roulé avec moi pendant 50 km et qui m'a aidé à réparer quelques pièces de mon vélo en faisant un arrêt chez lui.

Rencontres et émotions

Avant Valence, j'ai visité le musée de la centrale électrique Cruas-Meysse et l'agent EDF m'a demandé si je connaissais le cycliste canadien qui était passé dans la journée. Comme si on se connaissait tous ! Il n'avait pas tout à fait tort... En repartant, j'ai discuté avec une cyclo-randonneuse. Puis le fameux Canadien nous croise ! On était trois inconnus sur notre vélo à bavarder pendant une demi-heure. J'ai roulé avec le Canadien le reste de l'après-midi. En plus de toutes ces rencontres, le dernier jour a sans doute été le plus émouvant. Perdu le long de l'Isère, alternant passages au-dessus de la rivière et routes sur les plateaux environnants, j'étais dans un état intérieur qui a permis à toutes les images de mon périple de ressortir. C'était féérique.

Voyage sur moi-même

Même s'il était dur de rouler plus de 100 km par jour, d'encaisser le mauvais temps ou la canicule, de peiner dans les côtes avec le poids des sacoches, ces petites histoires font que ce voyage a été magique. Aujourd'hui, quand j'entends certaines chansons que j'écoutais lors du voyage, je les associe à mon périple dès la première note. C'est une sensation de bonheur et de bien-être car j'ai occulté toutes les difficultés. Résultat : quand je raconte à d'autres que j'ai fait ce périple, voyage à la fois sur la distance, sur la richesse de la France et voyage sur moi-même, je captive leur attention ! Et je pense que j'ai, involontairement, convaincu plusieurs personnes de faire une rando en vélo !

François Pontvianne

Concours



Cyclable lance la 8^{ème} édition du concours Aventure !

Depuis maintenant 8 ans, Cyclable propose le Concours Aventure permettant aux voyageurs d'obtenir une aide, un soutien nécessaire pour réaliser leurs expéditions à vélo.

C'est l'occasion pour Cyclable d'encourager les projets naissants. Il est réali-

sable grâce aux marques partenaires qui ont été sélectionnées pour leur matériel de qualité lié au voyage : VSF-fahrradmanufaktur, Thule, Two nav, Vaude, Schwalbe, Carnets d'Aventures, Apidura et Supernova. Les participants auront jusqu'au 30 avril pour déposer leur dossier de candidature.

Cette année encore, 20 projets seront récompensés. Informations disponibles sur concours-aventure.cyclable.com



Cyclable



Le réseau s'agrandit

Bienvenue à l'association Adrien Lippini à Borgo (20), au Centre social AGASC à Bavans (25) et à La Casa Bicicleta à Perpignan (66),
Le réseau compte à présent 251 associations et antennes.

Dates à retenir

28 au 30 avril : 17^{ème} congrès de la FUB à Nantes*

29 mai au 2 juin : semaine nationale de la mobilité citoyenne à pied ou à vélo à l'école et au collège

30 mai au 5 juin : semaine du développement durable

16 juin : formation « Comment engager et suivre une action juridique ? » à Besançon*

Septembre : journée Alvéole à destination des vélo-écoles. Date et lieu à venir.

16 au 22 septembre : semaine européenne de la mobilité

29 septembre : formation FUB vélo-école à Tours, prestations à destination des entreprises

9 au 13 octobre / 16 au 21 octobre / 29 janvier au 2 février 2018 : Certificat de qualification professionnelle Educateur mobilité à vélo à Toulouse

14 octobre : formation FUB « Se former à l'utilisation des réseaux sociaux » à Lyon*

6 au 12 novembre : campagne FUB « Cyclistes, brillez ! »

25 novembre : journée de Rencontres des vélo-écoles à Lille*

27, 28, 29 novembre : formation vélo-écoles FUB à Lille*

* Renseignements et inscriptions sur www.fub.fr > Nos rencontres

La 200^{ème} association est à Sète

Par les hasards de la numérogie, la Roue Libre de Thau s'avère être la 200^e association – mais pas la dernière arrivée - membre de la FUB.

La Roue libre de Thau a été créée il y a moins de deux ans à partir de Sète en transition*. Elle compte déjà 70 adhérents. L'association ambitionne de développer l'usage du vélo sous toutes ses formes sur le territoire de l'agglomération du bassin de Thau, autour de Sète dans l'Hérault. Pour cela, elle s'est fixé trois objectifs principaux.

L'aménagement cyclable de la ville de Sète est le premier et le plus difficile à atteindre. Sète manque de tout, de zones 30, d'aménagements spécifiques, de stationnements pour les vélos, de signalétique pour la traversée de la ville et surtout d'un manque d'intérêt de ses élus pour le sujet.

Il existe pourtant un schéma des modes de déplacement doux que la ville a fait réaliser dans le cadre de l'élaboration de son PLU, qui contient des propositions intéressantes mais dont aucune n'a été mise en œuvre. L'association peut s'appuyer sur la communauté d'agglomération où elle bénéficie d'une bonne écoute mais recherche toujours un interlocuteur pour la ville de Sète. En attendant, elle organise des manifestations revendicatives et de sensibilisation.

La création d'une vélo-école dans le quartier de l'Île de Thau à Sète constitue le deuxième objectif. La Roue Libre peut s'appuyer sur des associations en demande comme Femmes du Soleil, sur la maison des jeunes et de la culture et sur le centre social installés dans le quartier. Le centre social semble en capacité d'acheter des vélos pour de la location et pour la vélo-école, de les stocker et de mettre à disposition un animateur social spécialisé vélo. L'association espère démarrer dans quelques mois des cours hebdomadaires pour adultes le mardi matin. La vélo-école pourrait contribuer aussi au lancement d'un projet ALVEOLE sur l'Île de Thau avec le bailleur social.

Sète est au cœur d'un **réseau de voies vertes** très fréquentées autour du Bassin de Thau et le long de la Méditerranée. L'association a cependant identifié trois chaînons manquants essentiels pour la constitution d'un véritable réseau d'itinéraires cyclables, dans la traversée de Sète, entre Vic la Gardiole et Maguelone, et entre Marseillan et Mèze. En lien avec les associations cyclistes voisines, la Roue Libre de Thau prépare des manifestations pour sensibiliser les élus et la population à la nécessité de compléter ce réseau qui constitue potentiellement un point fort de développement pour le département et la région.

Daniel Burette

* Sète fait partie du réseau des villes en transition, mouvement écologique qui compte 150 collectivités en France, et plus de 2 000 dans le monde.

Vélocité édité par la FUB • 12 rue des Bouchers • 67000 Strasbourg • Tél. : 03 88 75 71 90 • Fax : 03 88 36 84 65

Directeur de la publication > Olivier Schneider • **Rédacteur en chef** > Jean-Michel Trotignon • **Rédaction** > velocite@fub.fr • **Chargée de communication, conception graphique** > Amandine Dupré : a.dupre@fub.fr • **Gestion des abonnements** > a.bonnement@fub.fr • **Graphisme de couverture** > Agence Vu Par • **Impression** > Valblor - 6 rue Louis Ampère - 67405 ILLKIRCH Cedex • Imprimé en France.
Ce numéro a été tiré à 1 500 exemplaires • revue bimestrielle > 5 numéros par an • **Commission paritaire** 68793 • n° ISSN 0763-5176 • CPPAP 0720 G 87786

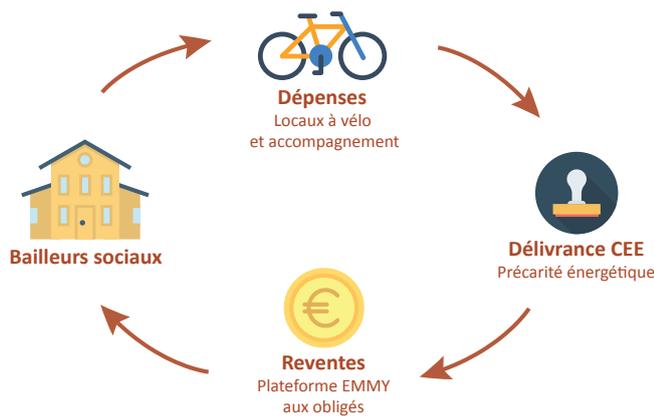
Merci à l'ensemble des participants > photos, rédactions d'articles, envoi de documents...

Les photos ne sont pas libres de droits, contacter la FUB pour tout renseignement. L'ensemble des articles parus dans Vélocité peut être reproduit, à condition d'en indiquer la source.



alveole

Programme Alvéole : Apprentissage et Local VÉlo pour Offrir une Liberté de mobilité Economie en énergie



S'adressant aux bailleurs sociaux, le programme ALVEOLE a pour objectif de créer en un an 150 locaux vélos et accompagner 2 250 ménages vers une mobilité autonome et durable.

Toutes les dépenses engagées avant fin décembre 2017 sont remboursables à plus de 50 % par des Certificats d'Économie d'Énergie « précarité énergétique ».

Trois mois après le lancement du programme ALVEOLE, plus d'une vingtaine de bailleurs sociaux se sont engagés dans un ou plusieurs projets de locaux vélos pour un total avoisinant les 1 000 emplacements. Nous vous invitons à mobiliser les bailleurs sociaux de votre territoire afin de faire de ce programme une réussite.

Retrouvez toutes les informations et l'actualité d'ALVEOLE sur le site de la FUB et grâce à la newsletter du programme.

Contact : c.pascal@fub.fr

Première adresse pour les cyclistes urbains et cyclocampeurs

Vivre à vélo



vélo spachtholz
l'architecte du vélo
huningue en alsace

www.spachtholz.fr

PATRIA



le vélo sur mesure
importateur général

SPACHTHOLZ

Smooove

facilite la mobilité durable

LE SPÉCIALISTE DU VÉLO EN LIBRE-SERVICE !

DÉCOUVREZ NOTRE NOUVELLE GÉNÉRATION
DE **VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ÉLECTRIQUES** !

EN 2017, SMOOVE ÉQUIPE :
11 PAYS • 22 VILLES • 20 000 VÉLOS



www.smooove.fr

MARRAKECH • VANCOUVER • HELSINKI • ASTANA • CHICAGO • MOSCOU • BANGKOK
MALACCA • MONTPELLIER • BELFORT • CLERMONT-FERRAND...