

n° 141 / mai - juin
2017

vélocité

La revue du cycliste au quotidien



Quel antivol choisir ?
Résultats des tests 2017

P. 15



Retour sur le
Congrès de la FUB
p. 4



Tribunal :
procès gagné
à Marseille p. 10



Vélo-écoles :
le réseau se diversifie
p. 22



EXIGEZ LA QUALITÉ POUR LA SÉCURITÉ DE VOTRE VÉLO



Testé et approuvé par la FUB

Ivy Chain 9100



Testé et approuvé par la FUB

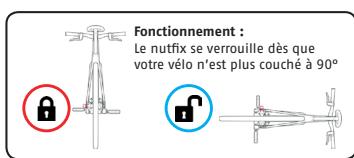
U Granit Plus™ 640



EN +

Nutfix

Excellent protection pour roues, selle,
et accessoires de vélo.





Ils ont parlé vélo, qu'ils agissent maintenant !

sommaire



- 4 **Congrès de la FUB**
Ne pas réduire le vélo à une affaire de déplacement
 - Casque : Emmanuel Barbe pas trop sifflé
 - En projet : un observatoire de la cyclabilité
 - Partenaires divers pour une même culture vélo
 - La santé, argument de cœur pour le vélo
- 10 **Tribunal administratif**
Marseille : et encore un procès gagné contre la Métropole...
- 12 **Actualités**
- 13 **Le point de vue de l'ingénieur**
Le pneu, utilisé d'abord sur le vélo, reste une invention géniale
- 14 **Alvéole**
Habitat social, apprentissage de la mobilité durable et stationnement vélo, un trio qui fonctionne
- 15 **Tests d'antivols 2017-2018**
 - Les différents types d'antivols
 - Le tableau comparatif
 - Quatre règles d'or pour lutter contre le vol
- 19 **Fête du vélo**
La belle convergence de milliers de vélos sur Paris
- 20 **La chronique de Frédéric Héran**
Quel rôle pour les associations de cyclistes urbains dans le renouveau du vélo ?
- 22 **Vélo-écoles**
Le réseau se diversifie et s'agrandit
- 24 **Communication**
wiklou.org, une mine d'informations cyclopédiques
- 25 **Actions**
Nous avons parlé vélo aux candidats
- 26 **Ailleurs**
Pékin : vers un retour du vélo
- 27 **Bibliographie**
- 28 **AF3V**
A la recherche de la ViaRhôna au sud de Lyon
- 30 **Vie de la FUB**



Avril Photography

Après sept candidats à la présidentielle, dont Emmanuel Macron, ce sont près de 500 candidats aux élections législatives, issus de tous les partis politiques, qui ont répondu à la campagne parlons-vélo, et encore, la campagne n'est pas terminée !

C'est une belle avancée : maintenant nous « parlons vélo » avec toutes les familles politiques de France, puisque les réponses viennent de pas moins de 20 partis ou alliances !

Si on a encore reçu quelques rares absurdités hors sujet, comme « Mettre des pistes cyclables non protégées à contresens des voies en sens uniques est une ineptie », ce sont des exceptions qui confirment la règle : désormais le vélo a des soutiens sur tout l'échiquier politique. Même si nous ne sommes pas naïfs (ceux qui répondent sont ceux qui nous sont plutôt favorables), il y a de quoi être optimistes. Voyez plutôt : 98 % de répondants, dont seuls 8 % ne font pas de vélo, se prononcent en faveur d'un plan vélo, 96 % en faveur d'un fonds national vélo, 94 % pour lancer un appel à projet « Territoire Cyclable », 92 % pour rendre systématique l'apprentissage de la mobilité à vélo à l'école primaire ! Même la généralisation de la ville 30, proposition la moins plébiscitée, obtient 69 % des votes !

Nous demandons donc à Nicolas Hulot, Ministre de la Transition Écologique et Solidaire ainsi qu'à Elisabeth Borne, Ministre des Transports, de mettre en œuvre une politique cyclable volontariste. Cela tombe bien, le Conseil National de la Transition Écologique vient d'adopter un avis qui est une feuille de route consensuelle et applicable immédiatement.

Pas de temps à perdre, la France est à la traîne... mais elle peut rejoindre rapidement le peloton de tête, seulement si elle s'en donne les moyens !

Olivier Schneider - Président de la FUB



Ne pas réduire le vélo à une affaire de déplacement

Record d'affluence battu pour le congrès de Nantes, fin avril, après celui déjà très réussi de La Rochelle l'an dernier. Une quantité très bien portée par la qualité des échanges et des rencontres.



FUB

De gauche à droite : Camille Thomé (Départements et régions cyclables),
Sylvie Banoun (coordonnatrice interministérielle vélo),
Michel Gillot (vice-président du Club des villes cyclables)
et André Ghestem (Union sport et cycle)

La journée d'études du vendredi 28 avril, qui a réuni plus de 270 participants dans les locaux de l'École d'architecture de Nantes, méritait bien son nom : on a pu étudier le vélo sous des angles très divers, toujours bien documentés, jamais anecdotiques. Au moment de conclure cette journée, la coordonnatrice interministérielle vélo, ne se sentait pas très à l'aise avec le calendrier, entre deux gouvernements.

Craintes sur les subventions d'État

Et on a bien prêté l'oreille aux propos brefs mais un peu inquiétants de Sylvie Banoun au moment d'évoquer l'avenir des subventions d'État aux associations qui défendent le vélo. Très peu de mots, elle ne voulait pas ou ne pouvait pas trop en dire, mais on a bien entendu le verbe « pleurer », manière de couper court à une trop grande précision sur ses craintes. On était entre les deux tours de la présidentielle, et on pouvait déjà entrevoir l'issue du second. Personne en revanche ne pouvait se hasarder à faire des pronostics sur la composition du nouveau gouvernement.

Tout le monde a compris que, même si le candidat devenu Président nous avait

répondu gentiment et favorablement sur parlons-vélo, il n'allait pas pour autant mettre en avant le vélo parmi toutes les urgences qui se précipitent, alors que durant la campagne les questions écologiques sont de toutes façons restées bien en retrait d'autres sujets jugés plus importants.

L'homme au centre

Il nous appartient bien sûr d'encourager Sylvie Banoun à tout faire pour, dans le nouveau contexte politique, donner au vélo la place qu'il mérite dans notre société, qui n'est pas faite que de transports, mais justement... la coordonnatrice interministérielle pour l'usage du vélo veut « remettre l'homme au centre ». Et « si on parle de l'être humain, on parle d'universalité, on parle d'abord de cohésion sociale ».

Et à ce titre, elle a relevé comme « illustration évidente » une action en particulier de la FUB : « Le projet alvéole, c'est l'idée qu'on peut en même temps associer des bailleurs sociaux et des associations au service d'un développement de la mobilité et de l'égalité sociale. On a élaboré à cette échelle-là une vision commune. On est sortis de l'idée que la circulation générale c'est l'automobile. »

Faire évoluer l'IKV

Sortis de l'idée peut-être, mais pas encore sortis du fait lui-même. Et notre coordonnatrice regarde avec regret cette société urbaine encore handicapée du fait que « l'urbanisme a inscrit des rapports de pouvoir dans l'espace, partout ». Elle nous a confirmé à Nantes que sa vision du vélo dépasse largement le vélo, de même que la question de la mobilité ne se limite pas à une histoire de distance à parcourir.

Autre symbole fort auquel elle reste attachée : l'indemnité kilométrique vélo, qui a vocation à devenir un marqueur du quotidien, si elle concerne bien tout le monde. Elle connaît notre impatience de voir enfin évoluer cette IKV minimale, et a tenté d'y répondre en nous annonçant « un décret en préparation pour les trois fonctions publiques ». A défaut de relèvement de plafond, on aurait déjà l'élargissement du secteur privé au public.

Un pas de plus vers la cohésion sociale dont les usagers du vélo ne sont pas les seuls à rêver.

**Dossier réalisé
par J.M. Trotignon**



Un record de participation
pour ce 17ème Congrès

Lucas Nicola

Casque :

Emmanuel Barbe pas trop sifflé



FUB

Olivier Schneider aux côtés d'Emmanuel Barbe s'expliquant sur le casque

Ils commencent à bien se connaître, ils savent ce qui les sépare mais se respectent, on les a retrouvés côté à côté pendant quelques minutes à la tribune de notre journée d'études. Le président de la FUB Olivier Schneider et le délégué interministériel à la Sécurité routière Emmanuel Barbe n'ont pas cherché à s'éviter, ni à éviter la question du casque. Il est donc obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans depuis le 22 mars dernier.

« Une activité ne s'affaiblit pas quand on augmente sa sécurité » a affirmé Emmanuel Barbe devant les congressistes réunis à Nantes, juste après avoir reconnu que « si on enseigne à faire plus de la bicyclette dans les écoles, ce sera une très bonne chose. »

« Le gouvernement a écouté la FUB » a-t-il dit au sujet du casque pour les moins de 12 ans, « la solution adoptée a été une position de compromis. »

Prochaine étape : l'éclairage

Soit. Et Olivier Schneider nous avait bien dit fin 2016 que ça aurait pu être pire. Ça ne le sera pas, confirme Emmanuel Barbe, pour qui la mesure ne s'étendra pas au-delà des 12 ans. Et il estime au

passage qu'il ne devrait pas y avoir trop de verbalisations pour non port du casque. Parole de haut fonctionnaire en poste pour quelques années, et qui n'engage pas forcément son successeur.

Les protestations ont fusé à plusieurs moments de son intervention dans l'amphithéâtre de l'Ecole d'architecture de Nantes. Sans excès. Le fonctionnaire a pu s'exprimer librement, suffisamment pour ajouter que « l'éclairage restera la prochaine étape ». La FUB a en effet réussi à le convaincre qu'il y avait autre chose à faire que le casque en matière de sécurité, à commencer par la réduction des vitesses des voitures, et l'adoption de normes plus contraignantes pour l'éclairage des vélos vendus en France. Il reconnaît que les vieilles dynamos « à l'heure du LED c'est ridicule », et il est partant pour « faire évoluer l'éclairage ».

« Je vous respecte »

Au passage, il indique que le flot d'insultes qu'il reçoit de la part des automobilistes – très irritables sur les contrôles de vitesse – est sans commune mesure avec les protestations venant du monde du vélo. On peut le prendre comme un

compliment, ou une manière de faire passer la pilule. Tout comme cette gentillesse à notre égard : « Vous êtes des porteurs d'intérêt, je vous écoute et je vous respecte. »

Considérant que « le partage de la route est un enjeu considérable », il rappelle que « capacité a été donnée aux maires de baisser la vitesse dans leurs villes ». Et il tient à montrer sa volonté de faire respecter les règles par tous : les video-verbalisations de voitures arrêtées sur les sas vélo au feu rouge ont commencé.

Enfin il sait trouver les mots qui ne soulèveront aucune protestation : « Faire du vélo c'est bon pour la santé ».

Le 18ème Congrès sera lyonnais.



Manya Beltramelli

Les associations vélo de la métropole lyonnaise accueilleront le Congrès 2018 à Lyon et Villeurbanne. L'occasion pour elles de contribuer à la vie du réseau national des associations cyclistes, de partager un projet commun, d'encourager la bonne dynamique observée ces dernières années à Lyon en matière de pratique du vélo.

Vous pourrez tester la cyclabilité de la ville qui a lancé Vélo'V en 2005 et ouvert en 2013 le premier tunnel modes doux sous la colline de la Croix-Rousse.



En projet : un observatoire national de la cyclabilité



Lucas Nicola

Comme chaque année, le congrès a été l'occasion pour beaucoup de tester la cyclabilité de la ville d'accueil à vélo

Rencontre à Nantes : Charles Maguin, administrateur de la FUB, qui travaille depuis plusieurs mois sur un « projet d'observatoire citoyen de la cyclabilité », et Emmanuel Roche, qui avait réalisé en 2015 un « baromètre vélo » sur l'agglomération de Chambéry. Le rapprochement était naturel, et il a fait l'un des moments importants de la journée d'études.

Chambéry – 136 000 habitants sur l'aglo – a donc voulu connaître l'avis des citoyens qui pédalent sur son territoire. Pour savoir quelles sont leurs attentes, leurs critiques, leurs priorités. Une enquête détaillée a donc été mise au point, concrétisée par un questionnaire en 37 points, composé sur le modèle allemand du genre, et mis en ligne pendant trois semaines. Dans le détail, les cyclistes avaient 25 propositions à évaluer sur une échelle de 1 à 6, trois souhaits de points noirs à aménager en priorité, et huit questions pour connaître un peu leur profil personnel. Une case d'expression libre complétait le tout.

Les enseignements de Chambéry

On mesure tout de suite les limites de l'exercice en constatant le faible nombre de réponses : 807. Soit 0,62% de la population. Cela n'empêche pas de lire quelques « enseignements », pour reprendre le terme utilisé par Emmanuel Roche.

Tout d'abord ça permet de mettre en relief les points positifs et ceux qui le sont moins. Par exemple la question sur les points noirs souligne les difficultés pour traverser la ville centre. D'une manière générale les usagers reconnaissent que l'agglomération est plutôt bien équipée pour circuler à vélo, mais la cohabitation avec les voitures reste leur gros souci. Moralité : il va falloir continuer à faire des aménagements aux endroits difficiles, mais pacifier la circulation s'avère être une tâche tout aussi importante.

Autre enseignement : le besoin d'un évaluateur indépendant. Si c'est la Ville qui évalue sa propre enquête, elle est juge et partie.

En regardant les autres enquêtes du même genre qui ont été menées à Strasbourg, à Metz ou à Orléans, Chambéry s'est posé la question de compléter le questionnaire en ligne (relayé par diverses associations de cyclistes), par une enquête téléphonique. Et faut-il la renouveler régulièrement (tous les deux ans, tous les cinq ans...) pour faire émerger une dynamique, en tout cas un constat moins statique ?

Établir l'instrument de mesure

La question est donc posée : peut-on passer de ces expériences locales à un projet national ? Pour Charles Maguin « l'idée est d'évaluer si un territoire est

plus ou moins favorable au développement de l'usage du vélo en mesurant sa cyclabilité ». Il faut donc établir un indicateur, qui sera l'instrument de mesure, applicable à tous les territoires observés. Une fois défini cet indicateur on va pouvoir évaluer deux choses : la situation actuelle d'un territoire par rapport à un autre et les évolutions d'un même territoire dans le temps. Le modèle allemand, Charles Maguin s'y réfère aussi. Pas seulement parce que l'expérience de nos voisins en matière de vélo est toujours regardée avec respect, mais aussi pour essayer de donner une dimension européenne à ce projet d'observatoire.

En Allemagne : 100 000 réponses

En Allemagne, le « Fahrrad Klimatest » est réalisé tous les deux ans (la première édition remonte à 2005), sur un site internet dédié. En 2014, il y a eu 100 000 réponses. Soutenue par le Ministère des transports, l'opération est encouragée par de nombreuses collectivités, et fait l'objet d'analyses rigoureuses.

Une meilleure connaissance des usages ne peut qu'aider une ville à piloter sa politique cyclable. Mais le projet de la FUB va au-delà, en mettant en place une consultation nationale permettant de faire des comparaisons entre villes – ou territoires – et d'avoir une vue dans le temps sur l'évolution de la cyclabilité d'une même ville.

Le déroulé du questionnaire commence à prendre forme, les contacts avec nos amis d'outre-Rhin sont encourageants, et l'outil pourrait commencer à fonctionner pour des premiers tests avant la fin de l'année. Des discussions vont se poursuivre avec les partenaires associatifs, professionnels et institutionnels de la FUB, susceptibles de participer à la diffusion de cette enquête.

On vise évidemment le long terme : que les résultats des futures enquêtes stimulent l'amélioration des conditions de circulation à vélo.



Partenaires divers

pour une même culture vélo

Photo Cycling



C'est quoi un partenaire ? Le mot est vaste. D'ailleurs à l'occasion de son assemblée générale, la FUB l'a introduit cette année dans ses statuts. On avait besoin d'en donner une définition précise, pour bien distinguer le partenaire de l'association adhérente.

Le partenaire, dans les relations entretenues par nos associations, ça peut être le privé ou le public, le gros ou le petit, le commercial ou le non-lucratif, le fidèle ou l'occasionnel.

C'était le thème de l'une des sessions de la journée d'études, qui proposait quelques exemples de ces partenaires comme « catalyseurs d'une culture vélo partagée ».

Keolis. Filiale de la SNCF, elle gère les transports collectifs de nombreuses villes, et à ce titre s'intéresse de plus en plus au vélo.

« Notre rôle c'est de nous adapter » affirme Marie-France Vayssières, directrice des mobilités alternatives de Keolis. « Les contrats qui nous ont été confiés par les collectivités par délégation de service public ont évolué. Après tout le vélo est une mobilité reconnue en tant que telle. On a donc vu émerger une attente des

collectivités qui commençaient à intégrer le vélo dans le cahier des charges qu'elles nous confiaient. Et puis il y a eu le boom du vélo à assistance électrique. Et maintenant les cahiers des charges intègrent systématiquement, soit dans la base soit en option, une attente sur le vélo. Et aussi sur tout ce qui est chevauchement piéton. »

Keolis s'occupe donc de « la location de vélos courte, moyenne ou longue durée, avec des flottes de tailles différentes, ça peut aller de 10 vélos à plusieurs centaines. »

Et ce partenaire a lui-même des partenaires, tels que Décathlon ou Arcade, ou encore le loueur Détours de Loire sur les villes étapes de la Loire à vélo. Sans oublier sa filiale dédiée Cykleo, qui travaille sur le vélo en libre service, la location et le stationnement.

JCDecaux. On connaît les sucettes publicitaires, parfois associées au vélo en libre service, on connaît moins certaines initiatives de l'afficheur urbain en matière d'intégration sociale. Anthoine Darbon les a présentées brièvement, en commençant par changer l'ordre des termes : il préfère parler de « culture vélo partagée, catalyseur de partenariats ».

Sortir de prison par exemple : JCDecaux a monté des ateliers de mécanique à la maison d'arrêt de Villepinte pour former une quarantaine de détenus qui, une fois dehors, peuvent retrouver plus facilement du travail. « Une initiative qui a plutôt bien fonctionné : nous en avons intégré quatre dans nos effectifs parisiens. Il manquait une étape qui était le diplôme, et on a intégré cette expérience dans le centre pénitentiaire de Liancourt, où les gens restent un peu plus longtemps. »

A Nantes, l'ATAO, entreprise d'insertion sociale, accompagne des jeunes qui sont loin de l'emploi. JC Decaux participe à cet accompagnement par le biais de sa filiale VLS Cyclocity. « C'est aussi pour nous une source de recrutement : il y a quatre personnes qui viennent d'ATAO pour gérer le Bicloo nantais. »

Et « Lulu dans ma rue », vous connaissez ? Des conciergeries de quartier, au service des citoyens qui ont besoin d'un coup de main de temps en temps, d'un petit dépannage. L'occasion d'éviter la précarité à des gens qui ont des capacités à faire valoir auprès de leurs concitoyens, mais qui sont en-dehors des circuits normalisés de l'emploi. Arranger un vieux vélo qui ne demande qu'à rouler, c'est dans leurs cordes.

Décathlon. Là on est dans une forme de partenariat bien cadré, devant conduire à un engagement dans la durée entre les deux partenaires. Il s'agit d'une négociation amorcée depuis quelques années déjà avec la FUB autour d'un projet bien précis : le marquage des vélos à la source, qui pourrait bien se concrétiser un jour. « On va le faire » a déclaré Jean-Sébastien Tronchon, responsable des services utilisateurs pour B'TWIN. Impossible évidemment d'en dire plus pour l'instant...



La santé, argument de cœur pour le vélo

Journée d'études, atelier quatre, cinq intervenants sur le thème « Le vélo en ville, c'est la santé ».

Trois d'entre eux confirment que le meilleur médicament n'est pas vendu en pharmacie. Et que le VAE est décidément une belle invention.



Fabiene Bray

Les gains sont considérables pour le vélo comme transport quotidien : de 30 à 50% de réduction de la mortalité vasculaire

« Si vous voulez vous lever, n'hésitez pas une seconde, ça ne peut vous faire que du bien. » Avec Jean-François Toussaint, l'activité physique n'est pas seulement dans les chiffres et les statistiques, dont la précision emporte vite la conviction, elle est aussi dans la mise en application, le vécu immédiat.

« Dix fois plus de gains que de risques »

Directeur de l'Institut de recherche biomédicale et d'épidémiologie du sport,



Professeur Jean-François Toussaint, directeur de l'Institut de recherche biomédicale et d'épidémiologie du sport

Jean-François Toussaint prêche des convaincus devant un public de cyclistes, mais il sait que la tâche est immense au niveau du pays, où « on a de plus en plus de comportements sédentaires ». Alors que les sportifs de haut niveau « ont vu leur activité physique décuplée », globalement dans la population « l'activité physique ne cesse de reculer ». En deux siècles, elle a été divisée par dix. Et la France, où l'obésité progresse à grand pas, se distingue avec 8% de la population sans aucune activité physique, contre 3% au niveau européen.

Il relève avec un certain pessimisme « la décroissance d'activité des enfants avec l'entrée dans l'adolescence », ce qui est « très dommageable sur l'ensemble de la santé ». Du coup « les capacités cardio-vasculaires sont en décroissance extrêmement rapide... la condition physique est en train de s'écrouler à une vitesse considérable ».

Une étude menée outre-Manche montre que, sur 80 000 sujets anglais et écossais qui pratiquent le vélo, la mortalité précoce a diminué de 15 %. « Les gains sont considérables pour le vélo comme

transport quotidien : de 30 à 50 % de réduction de la mortalité vasculaire. Il n'y a quasiment aucune thérapeutique dans notre arsenal qui permette des gains pareils. » C'est vrai pour les grands sportifs du Tour de France comme pour l'usager urbain au quotidien. Et pour ce dernier, « il y a dix fois plus de gains que de risques, tant sur les effets de la pollution que sur l'insécurité routière. »

Accessoirement, les conséquences en termes économiques sont énormes : le professeur Toussaint les chiffre à « mille euros de gain chaque année pour chacun des Français » qui déciderait de passer à un usage régulier du vélo dans ses déplacements.

La réduction du risque cardio-vasculaire n'est pas seule dans le bilan de santé positif de l'individu et de la société : l'activité physique permet aussi de faire reculer les cancers.

Sportif lui-même, il serait prêt à nous convaincre de l'intérêt pour Paris d'accueillir les jeux olympiques, si ça peut aider la capitale à développer son réseau cyclable. Il approuve l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique, dont « la moitié des bénéficiaires vont laisser tomber la bagnole », et croit à « la sécurité par le nombre » du vélo sur la voie publique. Il cite à l'appui les villes de Berlin, Amsterdam, Odense et Copenhague où la croissance de l'usage du vélo s'est accompagnée d'une diminution du nombre d'accidents graves.

Et il va plus loin que la FUB pour le déplafonnement fiscal de l'IKV en demandant qu'on le monte à 400€ par an au lieu de 200 actuellement.

« Dédramatiser la pratique de l'activité physique »

En France, neuf personnes sur dix ressortent d'un cabinet médical avec une ordonnance pour acheter des médicaments, contre une sur deux aux Pays-



Bas. A Biarritz, le docteur **Guillaume Barucq**, médecin généraliste, fait des ordonnances pour la pratique du paddle ou du vélo. Et il s'en voudrait de qualifier cette thérapeutique de « sport sur ordonnance ».



Guillaume Barucq,
médecin généraliste à Biarritz

« Il faut dédramatiser la pratique de l'activité physique » dit-il. « Parce qu'on fait peur aux gens. » Et il explique que ses initiatives ne sont en rien celles d'un praticien isolé : « A Biarritz on a pris le parti de s'adresser à toutes les personnes sédentaires. Biarritz est une ville de 26 000 habitants, avec 11 000 personnes inscrites dans des associations sportives. Le but c'était de repérer les personnes qui ne sont pas encore actives pour qu'elles se lancent dans des activités physiques. On rembourse des séances d'activité physique à des personnes qui n'en font pas, ou qui n'en font plus. Depuis juin 2015, 292 prescriptions ont été établies par 94 médecins de 17 communes de la Côte basque. Et on fait des contrôles et des évaluations, on relance les patients. Ce qu'on propose ce sont des activités physiques douces, et 90 % des 141 participants ayant terminé le programme de 12 semaines poursuivent une activité physique ensuite. »

Au passage, il salue l'invention de l'assistance électrique, particulièrement appréciable pour pédaler sur un relief accidenté comme à Biarritz.

« Le financement ? ça ne coûte pas une fortune. Et il faut voir en face les arrêts de travail économisés, les médicaments économisés. On arrive à faire passer des patients du statut de non sportif à sportif convaincu. Sur un syndrome dépressif léger je mets le patient sur une activité physique sur prescription. »

Strasbourg avait été pionnière pour intégrer l'activité physique sur ordonnance, avant le médicament. D'autres ont suivi. Alors : le sport plutôt que les médicaments ? « Le sport peut être un médicament mais il n'a pas d'effet secondaire » souligne Guillaume Barucq.

Le vélo meilleur que la marche

Elargissons le champ d'action. Avec Marie-Pierre Humeau-Chapuis, pneumologue et spécialiste du sommeil, on prend conscience de l'importance de toutes les dimensions dans lesquelles évolue une personne. Si l'activité physique peut devenir un facteur de santé, c'est parce qu'on maîtrise toutes les influences réciproques entre le comportement personnel du patient et son environnement au sens large.

Pour elle, « la difficulté de la médecine c'est de savoir qu'est-ce qui fera l'avant-



Marie-Pierre Humeau-Chapuis,
pneumologue et ingénier
en éducation thérapeutique

tage et l'inconvénient du médicament. Comment moi je vais devenir acteur de ma santé. (...) Il faut qu'on fasse une alliance thérapeutique, expliquer que ce n'est pas le médicament qui fera tout. »

Sur cette base qui est tout sauf une recette universelle, la thérapeutique de l'activité physique se construit de manière très pragmatique, entre soignant et soigné. Et tout de suite on dépasse le simple aspect mécanique ou énergétique de l'activité physique : « Les pas, les pédales, la roue, c'est la sérénité qui s'installe. » Les rythmes biologiques ne sont pas mis entre parenthèses, elle préconise de « se mettre à la lumière pour l'alternance veille-sommeil. »

Et à chacun selon ses besoins et ses moyens : « Ce qui compte c'est le delta par rapport à ma situation ». Que cette situation soit celle d'un sédentaire encore bien portant ou à l'opposé celle d'une personne atteinte d'une affection de longue durée. Marie-Pierre Humeau-Chapuis cite le cas d'une femme atteinte de sclérose en plaques : « Depuis qu'elle a acheté un vélo à assistance électrique elle a retrouvé une autonomie, alors qu'elle continue à travailler en fauteuil roulant. Le VAE ça redonne une dynamique à la vie. »

L'arrêt du tabac : autre sujet majeur pour la pneumologue. Et là, elle a constaté que le vélo est vraiment plein de ressources : « Le fumeur en marchant il perd son taux d'oxygène, alors qu'à vélo on ne perd pas son taux d'oxygène. L'activité vélo entraîne bien moins de perte d'oxygène que la marche. »

Quant aux asthmatiques ou aux coronairens, elle leur conseille plutôt le VAE. Surtout contre le vent.

JMT



Marseille : et encore un procès gagné contre la Métropole...

Courrier, puis requête, puis jugement : le rituel est maintenant bien rodé à Marseille, où la Communauté urbaine enchaîne les poursuites pour non respect de la loi Laure. Et à la fin c'est le vélo qui gagne.



Collectif vélos en ville

L'avenue Desautel, où le double sens cyclable a fini par être imposé

Le 25 avril dernier, le Tribunal administratif de Marseille donnait raison au Collectif vélos en ville (CVV), qui avait déposé en mai 2014 un recours contre le refus de la Communauté urbaine de réaliser un itinéraire cyclable sur un axe relativement étroit, à sens unique, de 400m de long, situé dans le sud de la ville.

Demande exaucée sans réserve puisque les juges enjoignent la Métropole Aix-Marseille Provence (MAMP) de faire, dans un délai de deux mois, « un itinéraire à double sens cyclable pourvu d'aménagements adaptés sur l'ensemble de l'avenue Desautel ».

Une vieille histoire

L'histoire remonte à 2010, quand la circulation à double sens a été supprimée, permettant un élargissement de trottoirs devant les établissements scolaires. Et c'est là que la Loi sur l'air aurait dû s'appliquer. Le Tribunal a bien fait valoir que les travaux engagés « doivent être regardés comme constituant des rénovations de voies urbaines au sens des dispositions précitées de l'article L. 228-2 du

code de l'environnement ». L'aménageur a eu beau argumenter que la largeur n'était que de 3,30m devant un collège, elle n'a versé aucun élément de nature à justifier une telle largeur ; alors que de son côté le CVV, indiquant une largeur de 3,80m, a montré, notamment au moyen de photos, que deux voitures pouvaient se croiser avant les travaux. Et que donc, même avec élargissement de trottoir, l'espace était suffisant pour une bande cyclable à contresens de la circulation automobile.

Les mauvais arguments

Autre argument de l'aménageur, vite repoussé par les juges : la mise en place d'un itinéraire cyclable parallèle, à environ 120m de l'avenue Desautel. C'est « sans incidence sur l'obligation qui incombe à la collectivité de mettre en place des itinéraires cyclables à l'occasion des travaux de rénovation des voies urbaines » ont tranché les juges. Sans toutefois préciser si l'argument de l'aménageur aurait été recevable en cas de proximité plus immédiate de l'itinéraire parallèle.

La décision par laquelle la Communauté urbaine avait, en avril 2012, refusé d'appliquer un premier jugement du Tribunal administratif lui enjoignant de créer des itinéraires cyclables dans trois voies (dont l'avenue Desautel), est donc annulée.

L'intérêt de bien monter un dossier est à nouveau clairement démontré par nos amis marseillais, qui ont su aussi profiter des failles de la partie adverse. La Communauté urbaine a encore prétendu que l'association cycliste n'avait pas un intérêt à agir en matière d'aménagements cyclables sur Marseille, en vain bien sûr : le même argument avait déjà été servi, et rejeté par le tribunal, dans de précédents affrontements judiciaires. Alors que ça n'est pas obligatoire en première instance, Vélos en ville a eu recours aux services de son avocat habituel, stratégie payante encore une fois.

Un cas particulier

On est ici en présence d'un cas particulier de l'application de la Loi sur l'air dans un sens unique, impliquant la création d'un contresens cyclable qui n'existe pas auparavant. Le fait que dans cette rue la vitesse soit limitée à 30 km/h n'entre pas en ligne de compte. Le double sens de circulation existait avant pour le vélo comme pour la voiture, et la Loi sur l'air a permis au vélo de conserver ce double sens. Et c'est tant mieux pour la desserte du collège, comme pour tous les usagers du quartier.

En prime, le tribunal ordonne « de mettre à la charge de la MAMP une somme de 1 000 € au titre des frais exposés par l'association « Collectif vélos en ville » et non compris dans les dépens ». Le Collectif avait demandé 1200 €. La suite n'est pas écrite : la Métropole a deux mois pour faire appel... ou pour réaliser les travaux.

JMT



Une série de procédures gagnantes pour le vélo

C'est le vélo qui gagne sauf que dans le rituel marseillais, il est d'usage pour la Métropole d'ignorer la décision de justice, et d'attendre qu'elle soit assortie d'une astreinte pour exécuter les travaux. La chronologie n'est pas facile à suivre : les procédures s'étalement sur plusieurs années, certaines ont fait l'objet d'appel, d'autres non. La date figurant en tête de chaque affaire correspond au lancement de l'action judiciaire.

2009 : **Rue Aubert (quartier sud, vers le stade vélodrome), chemin de la Parette (quartier est) et avenue Desautelet (sud)**

Courrier à Marseille Provence Métropole le 28 Septembre 2009 demandant la mise en place d'itinéraires cyclables dans le cadre des travaux d'aménagement de la rue Aubert, du chemin de la Parette et de l'avenue Desautelet. Requête le 11 décembre 2009. Rejet de la demande par Marseille Provence Métropole le 2 février 2010.

Jugement du 23 janvier 2012 : « La décision du 2 février 2010 de la communauté urbaine Marseille Provence métropole est annulée. Il est enjoint à la communauté urbaine Marseille Provence métropole de prendre une nouvelle décision portant sur la création d'itinéraires cyclables dans le cadre des travaux d'aménagement de la rue Augustin Aubert à Marseille (13009), de l'avenue Desautelet à Marseille (13009), et du chemin de la Parette à Marseille (13011), dans un délai de trois mois à compter de la notification du présent jugement. »

Par lettre du 27 avril 2012, la communauté urbaine de Marseille a répondu positivement pour la rue Augustin Aubert et le chemin de la Parette, mais négativement concernant l'avenue Desautelet ou du moins les 90 % de cette voie. Décision en date du 27 avril 2014 par laquelle la communauté urbaine refuse de mettre en place des itinéraires cyclables sur l'avenue Desautelet.

Requête du 21 mai 2014 où Vélos en ville demande l'annulation de ce refus et une nouvelle injonction de faire.

Nouveau jugement du tribunal administratif il y a quelques semaines approuvant la demande du Collectif.

2011: **Avenue Camille Pelletan (une artère du centre)**

Courrier à Marseille Provence Métropole le 4 décembre 2010 demandant la mise en place d'itinéraires cyclables dans le cadre des travaux d'aménagement de l'avenue Camille Pelletan.

Requête du 9 mars 2011.

Après la décision implicite de rejet résultant du silence gardé par la communauté urbaine sur la demande adressée le 4 décembre 2010 par le Collectif vélos en ville, jugement du 18 juin 2012 : « Il est enjoint à la communauté urbaine Marseille Provence Métropole de prendre une décision portant sur la création d'itinéraires cyclables dans le cadre des travaux d'aménagement de l'avenue Camille Pelletan à Marseille (13002), dans un délai de deux mois à compter de la notification du présent jugement. »

2011: **Boulevard d'Athènes**

Courrier à Marseille Provence Métropole le 28 juin 2011 pour demander la mise en place d'itinéraires cyclables dans le cadre des travaux d'aménagement des boulevards de ceinture du Vieux Port. Il s'agit du boulevard d'Athènes, axe nord-sud situé entre la gare St Charles et la Canebière.

Requête le 17 octobre 2011. Jugement du 18 mars 2013 : « La décision implicite de rejet par la Communauté urbaine est annulée... Il est enjoint à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole de prendre une décision portant sur la création d'itinéraires cyclables dans le cadre des travaux d'aménagement des boulevards de ceinture du Vieux Port de Marseille tels que révélés par les documents de consultation des entreprises produits à l'instance dans un délai de deux mois à compter de la notification du présent jugement. »





Collectif vélos en ville

Appel de MPM le 7 juin 2013. Mémoire en appel du CVV le 15 novembre 2013. Le 7 juillet 2015 la Cour administrative d'appel confirme le jugement : « La requête de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole est rejetée. »

2012 : BHNS Bougainville / St Antoine (quartiers nord)

Requête (d'administrés) du 26 décembre 2012 demandant l'annulation de la délibération par laquelle la Communauté urbaine a approuvé le

projet de ligne de bus à Haut Niveau de Service entre la station de métro Bougainville et Saint Antoine à Marseille et subsidiairement en tant qu'elle ne prévoit pas d'itinéraires cyclables sur le tracé du BHNS.

Jugement du 20 Octobre 2014 :
« La délibération n° DTUP 001-614/12/CC du 26 octobre 2012 susvisée est annulée. »

Par un arrêt du 10 octobre 2016, la Cour administrative d'appel confirme le jugement de 2014 : « La requête de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole est rejetée. »

En première instance comme en appel, les juges ont balayé l'argument de l'aménageur qui justifiait le manque de place pour le vélo par « la forte demande de stationnement dans le secteur » et « un risque de stationnement sauvage ».



Actualités

Nouveautés CEREMA

Le CEREMA, centre d'études du Ministère de la transition écologique et solidaire, travaille en permanence à vulgariser ses multiples recommandations aux aménageurs de l'espace public, en suivant les évolutions des usages et du code de la route. Deux fiches parues intéressent directement la pratique du vélo.

La première concerne la possibilité de mettre en place un sas vélo sans bande cyclable d'accès. Les responsables associatifs qui négocient régulièrement avec les services techniques de leur commune trouveront là les réponses à un argument qui leur a souvent été opposé, et qui masquent un manque de volonté politique.

Deuxième fiche intéressante à signaler : la chaussée à voie centrale banalisée. S'il est un équipement cyclable qui a bien du mal à se généraliser en France, c'est bien celui-là. Pourtant, l'évolution récente de la réglementation permet de le réaliser sans risque de se retrouver en porte à faux avec le code de la route.

Quelques-uns ont osé, d'autres pourraient suivre en s'inspirant de ce document. <http://www.certu-catalogue.fr>

ECF news



Nos homologues allemands de l'ADFC ont désigné le mois dernier la ville de Münster (200 000 habitants) comme présentant les meilleures conditions de cyclabilité du pays, à l'issue du 7^e Fahrradklima-Test, qui a réuni les avis de 120 000 personnes réparties dans plus de 500 villes. Soutenue financièrement par le ministère allemand des transports, c'est la plus vaste enquête du genre au monde. Münster avait déjà été classée en tête lors de la précédente enquête de cyclabilité des villes allemandes.

Actuvélo cherche à se renouveler

Donnez une nouvelle vie à Actuvélo, le site d'actualités sur le vélo comme mode de déplacement au quotidien, géré par l'association lyonnaise Pignon sur rue. Le site actuel a été conçu par une équipe bénévole très compétente, mais qui n'est aujourd'hui plus disponible.

Pour rendre Actuvélo plus clair, plus simple, et mieux valoriser ses contenus, Pignon sur rue envisage de faire appel à un webmaster, et sollicite pour cela l'aide de chacun, dans la mesure de ses moyens. On peut faire un petit don, ou un plus gros. Renseignements sur le site. www.actuvelo.fr





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

Le pneu, utilisé d'abord sur le vélo, reste une invention géniale

Comme sur un coussin d'air, on flotte au-dessus des irrégularités de la chaussée grâce à une invention de 1889 conçue pour le vélo.

La résistance du sol

On a vu que la résistance de l'air est le pire ennemi du cycliste, sauf en montagne. Et c'est un miracle que le roulement consomme aussi peu d'énergie. Une roue rigide, comme celles des charrettes, est inconfortable mais également inefficace. Sur terrain souple, elle s'enfonce dans le sol et nécessite de l'énergie pour sortir du trou. Sur terrain dur, elle nécessite de l'énergie pour escalader chaque irrégularité du terrain et ne la restitue pas une fois l'irrégularité franchie.

La suspension permet d'améliorer le confort bien plus que l'efficacité. Idéalement, elle doit être proche du sol pour minimiser la masse non suspendue : c'est le cas des bandages en caoutchouc, ou des roues élastiques (utilisées sur les tramways, mais restées sans succès sur les vélos et les autos). Mais la suspension absorbe l'énergie mécanique et ne permet donc pas vraiment de restituer l'énergie utilisée pour franchir les irrégularités du sol : rouler sur un chemin avec des pneus pleins, c'est épuisant !

L'invention du pneu

Le pneumatique a été inventé en 1847 pour les charrettes (brevet US 5104) mais il a été ignoré à l'époque. Il a été réinventé pour le vélo par Dunlop (brevet de 1889) : c'était un boudin directement fixé sur la roue. Michelin l'a rendu démontable et a inventé la chambre à air (brevet de 1891). Ses qualités lui ont assuré un succès immédiat.

D'abord, il répartit uniformément le poids sur une certaine surface, d'autant plus grande que la pression est faible : si je pèse 100 kg avec mon vélo, et si je gonfle mes pneus à 2 bars (2 kg/cm²), mon poids se répartit sur une surface de 50 cm². Ceci permet de

moins abîmer le sol : une qualité indispensable pour les VTT comme pour les tracteurs agricoles.

Du coup, on n'escalade plus les irrégularités du sol : on flotte au-dessus, tant que leur surface est petite par rapport à la surface de contact et que leur hauteur est inférieure à l'épaisseur du pneu. Et ceci avec une faible déperdition d'énergie, car la masse non suspendue est infime (mes 50 cm² de pneu), et le déplacement de l'air à l'intérieur du pneu demande peu d'énergie. Un pneu fin et très gonflé est plus efficace sur terrain plat, mais moins efficace et moins confortable sur terrain irrégulier.

Des qualités et quelques inconvénients

Les mérites du pneu venant de la présence d'air se déplaçant librement, on n'a pas fini de craindre les crevaisons, mais on peut réduire leur fréquence avec des pneus renforcés.

Le pneu est polluant et difficile à recycler, du fait des multiples matériaux qu'il comporte : du caoutchouc butyle pour la chambre à air (pour son étanchéité), du caoutchouc naturel ou synthétique pour le pneu lui-même (pour sa résistance) renforcé avec du noir de carbone et vulcanisé avec du soufre, des renforts en métal ou en kevlar, des fibres synthétiques... Ce qui est d'autant plus regrettable que l'usure et le vieillissement limitent sa durée de vie. On peut réparer les chambres à air plutôt que de les changer systématiquement (et gagner du temps en réparant la roue sans la retirer du vélo). Et un pneu en caoutchouc plus résistant durera plus longtemps, mais sera plus glissant.

Deux pneus de vélos pèsent certes moins lourd que 4 pneus de voiture... mais ils sont moins solides, et rarement éliminés dans une filière de valorisation.

Michel Julier



Photo cycling



Habitat social, apprentissage de la mobilité durable et stationnement vélo, un trio qui fonctionne.

Le programme Alvéole se développe et les premières conventions viennent d'être signées à Strasbourg et Vaulx-en-velin.



Cadr67

Le quartier Neuhof à Strasbourg accueillera prochainement le programme Alvéole

Les premières conventions ALVÉOLE ont été signées au courant du mois de mai 2017. Félicitations aux premiers bailleurs sociaux pour leur engagement dans le programme et leur positionnement en faveur d'une politique favorisant la mobilité durable. Ces locaux vélos verront le jour au cours des prochains mois dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville de Strasbourg (67) et de Vaulx-en-Velin (69).

Le vélo offre une alternative de transport économique à l'utilisation d'une voiture, il est économique en énergie et permet aux habitants d'accéder aux réseaux de transports en commun depuis des quartiers potentiellement isolés. Grâce à la construction de locaux à vélo sécurisés et des séances d'apprentissage du vélo, le programme ALVÉOLE cherche à faciliter les déplacements à vélo et ainsi favoriser l'accès à l'emploi.

Retours sur l'engagement d'Habitation Moderne en Alsace.

Faciliter l'appropriation du vélo dans les quartiers prioritaires

À Strasbourg, le programme s'est développé grâce à l'appui de l'Eurométropole. « Dans les quartiers d'habitat social, nous avons constaté une part modale plus faible malgré des aménagements cyclables nombreux et une présence des associations. Le programme ALVÉOLE répond au besoin de locaux vélos de qualité » explique Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire de Strasbourg, en charge des mobilités alternatives. Virginie Jacob, Directrice Générale d'Habitation Moderne, souligne également l'intérêt d'un dispositif associant la création de stationnement et l'apprentissage du vélo afin « de faciliter les conditions d'usage du vélo par les locataires ».

Chiffres clés :

- Une formation IMV organisée dans le cadre du programme
- Deux activités vélo-écoles en cours de création
- Près de 20 projets en réflexion
- Plus de 150 bailleurs sociaux contactés.

Conseils pour intéresser les bailleurs sociaux

- Solliciter l'élu-e en charge de la mobilité ou des quartiers prioritaires politique de la ville, il ou elle saura cibler les bons interlocuteurs ;
- Favoriser la réhabilitation et la construction de locaux de petite taille

pour limiter les travaux (local de 12 à 30 emplacements)

- Jouer sur l'argument financier : toutes les dépenses engagées avant fin décembre 2017 sont éligibles aux CEE. Le local peut encore être en construction en 2018.

En conclusion, il est encore temps de déployer le programme !

Clémence Pascal

Comment choisir un bon antivol ?

Le vol n'est pas une fatalité, encore faut-il s'en protéger efficacement et notamment utiliser les bons antivols. La FUB publie régulièrement ses tests, parallèlement à son action pour le marquage des vélos.

Cette année, 25 nouveaux antivols ont été testés, soit plus de 288 modèles depuis 2003, dont 91 présentés dans le tableau comparatif ci-après.

Il se trouve encore trop d'antivols peu efficaces et pas forcément bon marché, alors que les U tiennent toujours le haut du pavé en terme de rapport qualité et prix ! On en trouve d'excellents à partir d'une trentaine euros, qui n'ont rien à envier aux U les plus chers !

A noter aussi que les antivols pliants (en forme de mètre de menuisier), qui ont toujours autant la cote chez les cyclistes, sont loin de tenir leurs promesses.

On trouve des forums sur Internet se faisant l'écho de nombreux vols de vélos attachés avec ces antivols. Ils sont très chers et n'atteignent jamais le niveau 2 roues du fait de la forme aplatie des bras articulés.

La commission antivols

La FUB a confié à l'association Roulons en ville à vélo, à Valence (REVV), la charge d'effectuer des tests sur les antivols du commerce, en vue de mettre en évidence ceux qui présentent un niveau de protection satisfaisant, et de pointer ceux qui sont notamment insuffisants. Elle souhaite à terme obtenir un label officiel de l'AFNOR (Association française de normalisation).



La commission antivols, qui regroupe des bénévoles de l'association REVV à Valence, prend en charge la réalisation des tests, incluant la définition des procédures de tests, des moyens d'essais (bâti et outillages) et l'approvisionnement des antivols.

Pour la mise en place des procédures de tests, l'équipe a reçu l'aide de la part de la FFMC, Fédération française des motards en colère, dont la commission « stop-vol » qualifie depuis une vingtaine d'années les antivols motos, avec un impact très positif sur le nombre des vols (divisé par trois en quelques années).

Les procédures de tests sont décrites dans un cahier de qualification, confidentiel. Les tests mis en œuvre ont vocation à reproduire les techniques les plus couramment utilisées par les voleurs de vélos.



Deux niveaux d'homologation

➊ : Le niveau « 1 roue »

Le niveau « 1 roue » est attribué aux antivols qui résistent aux effractions nécessitant uniquement des outils « discrets », de dimensions inférieures à 30 cm (facilement dissimulés), dans un temps court. Il correspond à des vols « éclairs » sur la voie publique.

➋ : Le niveau « 2 roues »

Le niveau « 2 roues » est attribué aux antivols qui résistent à des outils plus agressifs mais moins discrets (dimensions inférieures à 75 cm), dans un temps donné. Il correspond à des vols dans des lieux à l'écart des témoins ou la nuit.

Nous effectuons aussi des tests de crocheting manuel sur les serrures, exigés pour le niveau 2 roues.

Tests d'antivols en ligne sur www.bicycode.org

Consultez la page interactive dédiée aux tests antivols de la FUB sur www.bicycode.org > Tests antivols.

Venez choisir et comparer les antivols testés par la commission antivols FUB, donner votre avis, échanger et suggérer des nouveautés à tester.

Voir aussi www.stichtingart.nl aux Pays-Bas et www.soldsecure.com en Grande-Bretagne.

Les organismes suédois (SBSC), danois (Varefakta) et allemand (TÜV) réalisent aussi des tests d'homologation, mais les résultats ne sont pas publiés de manière aussi complète.

Les différents types d'antivols

Antivols en U



Les U présentent la **meilleure garantie** contre l'effraction, avec cependant des disparités liées à :

- La qualité des matériaux utilisés : aciers plus ou moins cémentés ou trempés.
- L'épaisseur des parties exposées : anses et boîtiers de serrure.
- La conception mécanique notamment au niveau des pennes de verrouillage.

Les U offrent le meilleur rapport protection / prix !

Le choix de l'antivol à l'achat devra tenir compte des dimensions, un U de grande taille étant plus pratique mais aussi plus lourd.

Antivols fixes (ou antivols de cadre)



Ils constituent un **complément utile à un antivol en U** :

- Ils empêchent le vol de la roue arrière lorsque le cadre et la roue avant sont attachés à un point fixe, pour les arrêts longs.
- Ils sont pratiques lors des arrêts courts car rapides à verrouiller, par exemple pour acheter le pain ou le journal en l'absence de point d'attache fixe.

Ces antivols sont très utilisés dans les pays nordiques et montés d'origine sur quasiment tous les vélos. Ils sont très solides. Leur ouverture par effraction nécessite d'appliquer des forces importantes, susceptibles d'endommager gravement le vélo.

Antivols pliants (mètres de menuisier)



Ces antivols rencontrent un grand succès. Ils apportent une protection sans conteste supérieure à celle des câbles, avec la souplesse qui permet **d'attacher facilement le cadre** à un point fixe.

Cependant, la forme plate des bras articulés leur confère **une très grande vulnérabilité comparativement aux U**, qui restent imbattables en terme de rapports efficacité / prix et efficacité / poids.

Chânes

Les chaînes dont la section des maillons est inférieure à 5 mm ne sont pas recommandées. Pour atteindre le niveau 1, il leur faut un diamètre **minimal de 6 mm**, en acier très dur. Les chaînes homologuées au niveau 2 roues sont très lourdes.

Câbles avec armure (type « boa »)



Le câble intérieur en constitue le point faible. Ces antivols peuvent prétendre offrir une **protection parfois satisfaisante, quoique jamais jusqu'au niveau 2 roues**, grâce à l'armure d'acier articulée. Une différence notable entre les antivols a été mise en évidence, liée à la qualité du sertissage du câble au niveau du boîtier de serrure et de la trempe et cémentation de la coque en acier.

Câbles sans armure



Antivols à bannir :

- Les câbles de diamètre inférieur à 10 mm (gaine comprise) **ne résistent pas plus de 2 secondes** ! L'outil coupant est de dimension inférieure à 20 cm et est très facilement dissimulé et très discret.
- Les câbles de diamètre supérieur à 10 mm (gaine comprise) offrent une résistance un peu plus longue, mais inférieure à 30 secondes, quelle que soit la qualité de l'acier ou la notoriété de la marque. Les antivols à gaine de plastique transparente sont un leurre car le câble apparaît plus gros qu'il n'est en réalité, par **effet loupe** dû à la section circulaire.
- Certains câbles dont le diamètre hors gaine est supérieur à 10 mm (tresse en acier) et dont la gaine en plastique est d'un diamètre supérieur à 23 mm offrent une protection meilleure, mais pas de niveau **oo**.

Les serrures



- **Les serrures à paillettes**, les moins chères et aussi les plus faciles à crocheter, sont reconnaissables par leurs clés plates, symétriques, avec des dents sur chaque tranche.

Ces serrures ne résistent généralement pas au test de crocheting manuel (exigé pour le niveau 2 **oo**).

- **Les serrures à pistons longitudinaux**, de meilleure qualité, sont reconnaissables par leurs clés plates avec des dents sur une seule tranche. La dissymétrie les rend moins pratiques à utiliser.

- **Les serrures à pistons transversaux** sont reconnaissables par leurs clés plates poinçonnées symétriquement sur chaque face. Elles sont théoriquement meilleures que les précédentes.

- **Les serrures à disques**, de loin les meilleures, reconnaissables par leurs clés à section rectangulaire avec des entailles biseautées symétriques (photo). Elles sont pratiquement incrochétées sans outil spécialisé. Elles ont tendance à se généraliser même sur les antivols bas de gamme, mais au détriment de la qualité (nombre de disques limité, vulnérabilité à la corrosion). **Attention, ces serrures nécessitent une lubrification régulière pour éviter le blocage en cas de corrosion**, la clé pouvant alors se casser dans la serrure.

Les serrures à clés tubulaires (à pistons) ne sont pratiquement plus utilisées car elles se sont avérées trop vulnérables.

Important

Si votre antivol est régulièrement exposé à la pluie ou stocké dans un local humide, prévoyez une lubrification plusieurs fois par an, avec un lubrifiant spécial serrure, sans graisse pour éviter le phénomène de « mayonnaise ».

Marque	Type	Désignation	Référence	Prix	Poids	Dimensions	Niveau	Année	Commentaire
ANTIVOLS EN U									
ABUS	U	GRANIT 460	460/150 HB 230	55 €	1 055 g	23 x 11 cm	◎◎	2017	Très résistant
ABUS	U	GRANIT Plus 640	640/135 HB 150 NOIR	90 €	800 g	15 x 8 cm	◎◎	2017	Très résistant
ABUS	U	uGrip Plus	501/160 HB 230	75 €	1 860 g	22 x 9 cm	◎◎	2015	Très résistant
ABUS	U	Ultimate 420	420/160 HB 300	50 €	1 675 g	30 x 11 cm	◎◎	2015	Très résistant
ABUS	U	Sinus	46/150 HB 300	35 €	1 140 g	31 x 11 cm	◎	2015	
ABUS	U	Facilo	32/150 HB 300	35 €	980 g	23 x 11 cm	◎	2015	
ABUS	U	Facilo 32	32/150 HB 230	34 €	1 105 g	31 x 11 cm	◎	2015	
ABUS	U	U-Mini	40/130 HB 140	33 €	1 040 g	8 x 14 cm	◎◎	2013	Petit et résistant
ABUS	U	Sinero	43/150 HB 230	33 €	950 g	10 x 23 cm	◎	2014	
AOM	U	Antivol «U»	Réf.: 0056	9 €	950 g	28 x 8 cm	◎	2017	
AUVRAY	U	U TITAN	Antivol Ø 12	7 €	980 g	26 x 11 cm	◎	2017	
AXA	U	Newton		33 €	1 130 g	23 x 10 cm	◎	2016	
B'Twin	U	U 700		20 €	1 470 g	16 x 10 cm	◎◎	2016	Très résistant
B'Twin	U	U 500		13 €	540 g	16 x 7 cm	◎	2016	
B'Twin	U	U 720		26 €	1 390 g	23 x 10 cm	◎◎	2016	Très résistant
B'Twin	U	U 740		30 €	1 540 g	29 x 10 cm	◎◎	2016	Très résistant
Hiplock	U	Hiplock D		69 €	1 040 g	13 x 7 cm	◎◎	2017	Très résistant
Knog	U	Strong Man		85 €	1 310 g	14 x 8 cm	◎◎	2014	
Kryptonite	U	Messenger & Collection	Messenger Mini+	46 €	1 890 g	17 x 9 cm	◎◎	2017	Très résistant
Kryptonite	U	KRYPTOLOCK Series 2		35 €	1 270 g	23 x 10 cm	◎	2014	
LUMA	U	Enduro U Mini		11 €	560 g	16 x 7 cm	◎	2016	
LUMA	U	Escudo 55 HU		50 €	1 830 g	26 x 10 cm	◎◎	2016	Très résistant
LUMA	U	Escudo Tigre		58 €	1 640 g	11 x 18 cm	◎◎	2012	Très résistant
Masterlock	U	8170 DPRO		12 €	550 g	20 x 11 cm	◎	2017	
OnGuard	U	PitBull	Std 8003	33 €	1 560 g	22 x 11 cm	◎◎	2015	Très résistant
OnGuard	U	Bulldog Mini LS	5014	22 €	1 200 g	25 x 9 cm	◎◎	2012	Très résistant
Standers	U	Lock & Go	190 x 165 mm	16 €	840 g	18 x 11 cm	◎	2017	
Standers	U	Lock & Go	180 x 145 mm	11 €	760 g	17 x 6 cm	◎	2017	
Topblock	U	Antivol U 80 x 150 mm		?	1 025 g	14 x 8 cm	◎◎	2016	Très résistant
Topblock	U	Antivol U 100 x 300 mm	(noir)	?	1 540 g	29 x 11 cm	◎◎	2016	Très résistant
Topblock	U	Antivol U 100 x 300 mm	(gris)	54 €	1 640 g	30 x 11 cm	◎◎	2016	
Trelock	U	BS 450 / 108-230		49 €	1 065 g	23 x 11 cm	◎◎	2017	
Trelock	U	BS 450		76 €	1 130 g	30 x 10 cm	◎◎	2015	
XLC	U	U - Lock	Ø13 / 115x230mm	25 €	1 220 g	23 x 12 cm	◎◎	2016	Très résistant
XLC	U	U - Lock	Ø14 / 115x230mm	35 €	1 400 g	23 x 12 cm	◎◎	2016	Très résistant
Zéfal	U	K-TRAZ U14		35 €	1 640 g	11 x 29 cm	◎◎	2014	Très résistant
Zéfal	U	K-TRAZ U13		30 €	1 190 g	23 x 11 cm	◎◎	2015	
Giant	U	Protector 1 LS		36 €	1 630 g	29 x 11 cm	◎◎	2017	Très résistant
Giant	U	Protector 1 DT		40 €	1 475 g	23 x 11 cm	◎◎	2017	Très résistant
Giant	U	Protector 2 LS		32 €	1 355 g	29 x 11 cm	◎	2017	
Giant	U	Protector 2 STD		30 €	1 205 g	22 x 11 cm	◎	2017	
Go Sport	U	UGO	180 x 320 UNI U	25 €	1 130 g	26 x 11 cm	◎	2015	
Maxxus	U	Antivol U avec support	Réf. 6001208	26 €	1 040 g	23 x 5 cm	◎	2015	
PERF	U	Antivol «U» 180x245 mm	752112	9 €	760 g	22 x 10 cm	◎	2016	
ANTIVOLS FIXES (DE CADRE)									
ABUS	Fixe	Shield 565		33 €	600 g	11 x 6 cm	◎	2017	
ABUS	Fixe	42 SP Noir		7 €	320 g	9 x 6 cm	-	2016	
AXA	Fixe	SOLID		25 €	640 g	10 x 6 cm	◎◎	2016	
AXA	Fixe	REN 2		15 €	550 g	11 x 6 cm	◎	2016	
AXA	Fixe	VICTORY		39 €	630 g	10 x 6 cm	◎◎	2016	
AXA	Fixe	DEFENDER		39 €	640 g	10 x 6 cm	◎◎	2016	
Trelock	Fixe	RS 450		45 €	686 g	11 x 5 cm	◎	2015	
Trelock	Fixe	RS 350		20 €	491 g	11 x 7 cm	◎	2015	
XLC	Fixe	RS 420		30 €	795 g	10 x 6 cm	◎	2015	
ANTIVOLS PLIANTS « MÈTRES DE MENUISIER »									
ABUS	Pliant	BORDO	6000	80 €	1 235 g	104 cm	◎	2017	
ABUS	Pliant	BORDO GRANIT Xplus	6500	125 €	1 620 g	88 cm	◎	2017	Cher
ABUS	Pliant	uGrip BORDO	5700	53 €	950 g	57 cm	-	2015	
Topblock	Pliant	Antivol pliable	Longueur 750 mm	55 €	970 g	65 cm	◎	2016	
Topblock	Pliant	Antivol pliable	Longueur 900 mm	59 €	1 400 g	80 cm	◎	2016	
Trelock	Pliant	FS 460 COPS LONG		103 €	1 360 g	93 cm	◎	2017	Cher
Trelock	Pliant	FS 200 TWO.GO		50 €	740 g	73 cm	◎	2016	
Trelock	Pliant	TRIGO FS 300		55 €	926 g	85 cm	◎	2016	
Trelock	Pliant	Toro FS 500		100 €	1 670 g	81 cm	◎	2015	
Maxxus	Pliant	4 Section Ajustable Lock	Ref. 610 27 69	40 €	1 190 g	60 cm	◎	2015	
CHAÎNES									
ABUS	Chaîne	Ivy Chain 9100		80 €	2 460 g	80 cm	◎◎	2017	
AXA	Chaîne	Foldable Lock 800		55 €	1 270 g	100 cm	◎	2016	
AXA	Chaîne	Foldable Lock 600		45 €	1 010 g	920 cm	◎	2016	
AXA	Chaîne	RIGID		14 €	320 g	120 cm	-	2016	
AXA	Chaîne	NEWTON		30 €	750 g	103 cm	-	2016	
AXA	Chaîne	RL - 100		28 €	720 g	95 cm	-	2016	
HIPLOCK	Chaîne	Lite LT1 AB		65 €	1 070 g	60 cm	◎	2017	
Kryptonite	Chaîne	Evolution Series 4	1055 mini	55 €	1 870 g	61 cm	◎	2015	
Kryptonite	Chaîne	Kryptolok Seies 2		50 €	2 460 g	95 cm	◎	2015	
Kryptonite	Chaîne	Keeper 785		37 €	1 330 g	86 cm	◎	2015	
LUMA	Chaîne	Enduro 867		20 €	2 060 g	112 cm	◎	2017	
MasterLock	Chaîne	8392 EURDPROCOL		20 €	1 200 g	80 cm	◎	2017	
Raptor	Chaîne	Chain Lock		35 €	2 715 g	120 cm	◎	2017	
Topblock	Chaîne	Antivol chaîne		31 €	1 640 g	100 cm	◎	2016	
Trelock	Chaîne	BC 515		65 €	1 680 g	85 cm	◎	2015	
XLC	Chaîne	Chain Lock	Ø13 mm / 8x800mm	40 €	1 690 g	80 cm	◎	2016	
XLC	Chaîne	Chain Lock	Ø13 mm /10x1100mm	55 €	2 610 g	110 cm	◎	2016	
CÂBLES AVEC ARMURE « BOA »									
MasterLock	« Boa »	8228 DPRO		15 €	645 g	90 cm	◎	2017	
Standers	« Boa »	Lock & Go		21 €	900 g	120 cm	◎	2017	
Trelock	« Boa »	PK 480		47 €	890 g	86 cm	◎	2015	
XLC	« Boa »	Armoured Cable Lock	Ø20 mm / 1000 mm	20 €	650 g	95 cm	◎	2016	
XLC	« Boa »	Armoured Cable Lock	Ø25 mm / 1200 mm	26 €	1 110 g	115 cm	◎	2016	
Zéfal	« Boa »	K-TRAZ A25		43 €	1 690 g	120 cm	◎	2015	
Zéfal	« Boa »	K-TRAZ A20		28 €	1 060 g	100 cm	◎	2014	
CÂBLES SANS ARMURE									
Topblock	Câble	Câble spirale		19 €	670 g	180 cm	-	2016	
Topblock	Câble	Gros câble		29 €	810 g	80 cm	◎	2016	
XLC	Câble	Coil Cable Lock	12 mm / 1850 mm	17 €	540 g	180 cm	-	2016	
XLC	Câble	Coil Cable Lock	15 mm / 1850 mm	22 €	900 g	180 cm	-	2016	

Légende

◎ : Homologué niveau 1 roue

◎◎ : Homologué niveau 2 roues

- : Non conseillé

Règles d'or pour lutter contre le vol

Achetez un bon antivol



Type :

Équipez-vous d'un U. **Même un mauvais U vaut toujours mieux qu'un bon câble.**

Préférez un antivol classé au minimum :

- « 2 roues ☺ » dans les tests FUB
- ou « ** » dans les tests ART (Pays-Bas)
- ou « Gold » dans les tests Sold Secure (Grande-Bretagne).

Un **antivol fixe** (ou de cadre) en complément à un U est recommandé car très pratique pour un « arrêt minute » ou pour verrouiller la roue arrière. Dans les cas critiques (grandes villes, la nuit...), deux U sont une précaution utile.

Dimensions typiques : Anse de 10 cm de large, 25 cm de long. Vérifiez notamment l'espace entre la roue avant et le tube diagonal du cadre.

Poids : Un antivol ne peut pas être solide et léger : les antivols recommandés pèsent tous entre 1 et 1,5 kg. Hors randonnée sportive ou trek longue distance, vous n'êtes pas à un kilo près.

Prix : On conseille de mettre au moins 15 % du prix du vélo avec un minimum de 30 €.

Un bon antivol en U est la meilleure protection contre le vol. Il constitue un investissement rentabilisé dès la première tentative de vol !

Cadenassez toujours votre vélo



Même pour une courte durée :

Certains voleurs sont à l'affût des vélos laissés devant une boutique « juste pour deux minutes ». Un antivol fixe permet dans ce cas de verrouiller la roue arrière du vélo sans perdre de temps.

Même à l'intérieur :

Un vol sur deux a lieu à domicile : dans la cave, le garage, la cour ou le hall d'immeuble.

On entend souvent : « ne laissez pas votre vélo stationné dans un endroit peu fréquenté ». Mais ce critère est trop réducteur : beaucoup de vols sont commis en plein jour dans une rue passante. Le voleur utilise un outil discret ou il prétend qu'il a perdu la clé de l'antivol.

Tous les vélos se volent : ni l'aspect, ni l'âge du vélo ne sont un critère pour détourner les voleurs.

Attacher le cadre à un point fixe



Attachez le cadre et si possible la roue avant (plus facile à voler) à un point fixe.

Accrochez votre antivol de préférence en hauteur (50 cm minimum) pour limiter les risques d'effraction. Si possible, inclinez la serrure vers le bas, cela rend le crocheting moins aisé.

Faites en sorte que le cadre ne soit pas libre en rotation, par exemple en l'attachant à deux points ou en l'empêchant d'être soulevé.

Si votre U est trop petit pour attacher le cadre et la roue avant, il est souvent possible d'attacher le cadre et la roue arrière au point fixe en passant le U en travers des tubes du triangle arrière

Faites marquer votre vélo



Le dispositif BICYCODE® instauré par la FUB consiste à marquer sur le cadre un numéro unique et pré-enregistré dans un fichier accessible sur www.bicycode.org, dans lequel vous pourrez renseigner vos coordonnées. Si votre vélo est volé et qu'il fait partie des 40 % de vélos volés habituellement retrouvés, il pourra ainsi vous être restitué.

Le fichier national permet à chacun de savoir, à partir du numéro marqué, si un vélo a été déclaré volé, pour lutter contre le recel, limiter les risques de revente illicite et finalement devenir un moyen dissuasif contre le vol.

La liste des opérateurs, les dates et lieux de marquage sont publiés sur www.bicycode.org.

Conseils pratiques :

Si vous stationnez souvent en ville, remplacez les attaches rapides par des écrous, notamment pour la selle.

Évitez de laisser des accessoires « clipsables » très facilement amovibles, en particulier d'éclairage, sur votre vélo en stationnement.

Retrouvez tous les conseils sur www.bicycode.org dans la rubrique Tests antivols > Les 4 règles d'or

A éviter



Cadre non attaché



Antivol traînant à terre



La belle convergence de milliers de vélos sur Paris

Dimanche 4 juin, des milliers de cyclistes franciliens ont rejoint le cœur de Paris.



Thierry Chevalier

Epinay-sur-Orge, Guyancourt, Gif-sur-Yvette, Eaubonne, Claye-Souilly : ils étaient venus de là, et de plus loin encore, de toutes ces communes éloignées de la grande couronne parisienne, qui forment la Région qu'on appelle l'Île de France. Et ils ont pédalé jusqu'au cœur de la capitale, pour la grande convergence francilienne qui était organisée dimanche 4 juin par MDB, qui n'aura jamais autant mérité son nom. Oui, car pour Mieux se Déplacer à Bicyclette, rien de tel que de connaître les bons itinéraires cyclables pour rouler

sans trop de problème jusqu'à Paris, et en revenir. Ce qui devrait donc pouvoir se faire tous les jours pour aller au boulot. En jouant éventuellement sur l'intermodalité avec les transports en commun.

Ce jour-là était évidemment un peu particulier : la manifestation avait été déclarée en Préfecture, et on ne risquait pas trop de se retrouver coincés entre les pare-chocs. L'effet de groupe permet aussi d'éviter les habituels petits problèmes de cohabitation avec les motorisés, qui ce jour-là préfèrent laisser re-

garder passer la joyeuse bande au son des sonnettes plutôt que de tenter de forcer le passage en jouant du klaxon. Une organisation sans faille a contribué à la bonne ambiance de la journée : on s'habillait en vert si on venait de Colombes, en rouge depuis Anthony, ou en orange depuis la branche de Versailles. Pratique pour reformer les cortèges de retour. Et consigne avait été donnée de laisser passer les gilets bleus, chargés de faciliter le passage des services de secours.

Combien de participants ? Entre 3 000 et 5 000 selon le journal *Le Monde*, qui a préféré garder une fourchette large, dans l'impossibilité de faire un comptage précis. Certaines artères du centre de Paris se sont retrouvées bien encombrées peu avant midi, autour de la place de la Bastille qui était le point de ralliement à la mi-journée. Le pique-nique était proposé aux Invalides, ce qui a amené le grand cortège à traverser un autre lieu emblématique de la capitale où le vélo n'est pas toujours bien accepté en semaine : la place de la Concorde. Bonne humeur générale (les incidents avec les automobilistes ont été peu nombreux), déguisements hauts en couleur, vélo-cargos familiaux : tout y était. Y compris l'intense satisfaction de voir de nombreuses rues de Paris totalement désertées par les voitures.

JMT



Françoise Royer



Dilella Schaefer



Le retour de la bicyclette, par Frédéric Héran

Quel rôle pour les associations de cyclistes urbains dans la renaissance du vélo ?

La renaissance du vélo est en cours. Elle bat son plein dans le centre des grandes villes de tous les pays développés et de nombreux pays émergents (voir Vélocité de janv.-fév. 2017). Mais toutes les villes seront-elles concernées ? Quid de la périphérie des grandes villes et des villes moyennes où divers commentateurs nous annoncent que le tout automobile est un horizon indépassable et que l'essor du vélo y restera une utopie ? Comment une association de cyclistes urbains peut-elle réagir dans ses différents contextes ?

La transition écomobile

L'ensemble des déplacements urbains forme un système où tout se tient. Or, depuis toujours, on ne se déplace en moyenne que 3 à 4 fois par jour, aussi le choix d'un mode de déplacement se fait forcément au détriment d'un autre mode. Du seul fait de son énergie cinétique (càd de sa masse et de sa vitesse), la voiture tend ainsi à chasser les modes les plus fragiles et surtout le vélo qui est de loin le mode le plus exposé au danger et aux nuisances du trafic automobile.

Contrairement à une idée reçue, les aménagements cyclables ne suffisent pas à protéger les cyclistes qui doivent toujours, à un moment ou à un autre, se réinsérer dans le trafic, au moins pour franchir les carrefours où se produisent la plupart des accidents. C'est pourquoi, quand la voiture est en plein essor, le vélo décline et quand l'usage de la voiture se réduit, le vélo renaît de ses cendres. La première période était partout manifeste dans les années 1950-1974 et la seconde période est aujourd'hui flagrante dans toutes les grandes villes occidentales.

Comment la tendance parvient-elle à s'inverser ? Nous l'avons expliqué dans la chronique de janvier-février. Mais il reste à comprendre les importants décalages qui compliquent sérieusement la transition écomobile.

Décalages dans la croissance automobile et la régression du vélo

La croissance du trafic automobile n'a pas commencé en même temps dans tous les pays. Les États-Unis ont ouvert la voie dès les années 1920-1930, puis il a fallu attendre les années d'après la Seconde Guerre mondiale pour que la déferlante arrive en Europe. Mais les pays européens ne possédant pas d'industrie automobile – comme les Pays-Bas ou le Danemark – ont tardé à se motoriser.

De même, les automobiles ont d'abord été achetées par les plus fortunés, puis par les classes moyennes et enfin par les milieux populaires, avec des décalages de plusieurs décennies. Dans les grandes villes, ce sont donc les quartiers bourgeois qui ont d'abord été adaptés à la voiture, bien avant les quartiers ouvriers, et le centre bien avant la périphérie. Même remarque pour les grandes villes par rapport aux villes moyennes. La pratique du vélo s'est donc longtemps maintenue, jusque dans

les années 1980, en périphérie des grandes villes, dans les villes ouvrières et dans les villes moyennes, une situation totalement inverse à celle d'aujourd'hui.

Décalages dans la réduction du trafic automobile et l'essor du vélo

La contestation du tout automobile a commencé logiquement dans les villes des pays les plus denses et les plus anciennement urbanisés, parce que la voiture – et ses nuisances – y est à l'évidence inadaptée. Soit d'abord aux Pays-Bas et en Italie du Nord, puis en Allemagne, et enfin au Royaume-Uni et en France. Pour la même raison, ce sont d'abord dans les centres denses et dans les grandes villes que la modération de la circulation automobile a débuté, avant d'atteindre les quartiers plus périphériques et les villes moyennes. Aujourd'hui, les villes bourgeoises depuis longtemps motorisées sont capables de se détacher plus facilement de la voiture que les villes plus populaires pour qui la voiture est une conquête récente. Enfin, les jeunes générations n'ont pas le même attachement à la voiture que les seniors et préfèrent commencer par investir dans un smartphone plutôt que dans le permis, puis s'essayer à des modes actifs plutôt que passifs.

C'est pourquoi, l'usage du vélo renaît d'abord aux Pays-Bas, dans les grandes villes, dans les centres, chez les hauts revenus et chez les jeunes actifs.

À ces grands décalages s'ajoute une multitude d'éléments de contexte qui diversifient les situations. La crise de l'énergie de 1974 a eu plus de retentissement dans les pays soumis au boycott de l'OPEP (comme les Pays-Bas). Les villes qui investissent fortement dans les transports publics ont tendance à freiner le retour du vélo. Les villes touristiques avec un grand plateau piétonnier sont au contraire favorables au vélo. Les villes soumises à des pics de pollution sont plus réceptives à des politiques de modération de la circulation automobile. Les villes plates sont bien sûr plus propices. Etc.

Renouveau du vélo et attitude des parties prenantes à l'égard des cyclistes

L'hégémonie de la voiture finissant toujours par être contestée, même dans les territoires les plus adaptés à l'automobile, le vélo finit toujours par en profiter, surtout avec l'essor des

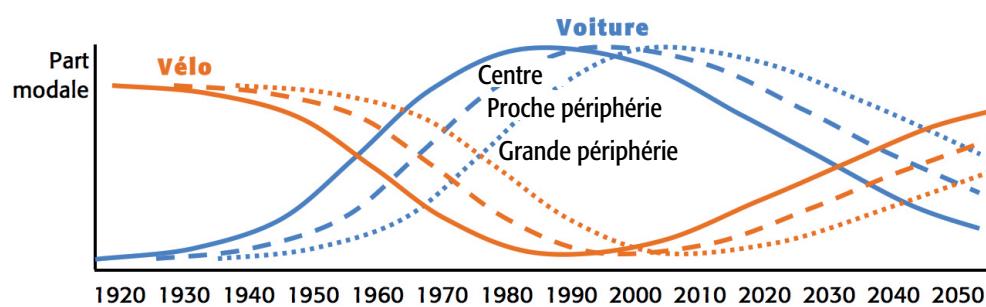


Schéma de l'évolution des parts modales de la voiture et du vélo sur longue période avec un exemple de décalage entre le centre et la périphérie

VAE, la montée des préoccupations pour la santé et le renouvellement des générations. Comme dans toute transition, on peut distinguer plusieurs phases dans la renaissance du vélo : émergence, décollage, croissance forte, ralentissement et stabilisation. Et à chaque fois les parties prenantes (càd tous les groupes d'acteurs impliqués) ont des attitudes qui évoluent fortement (voir le tableau).

En phase d'émergence, les cyclistes luttent pour être admis sur la chaussée. Les autres usagers les ignorent et souvent les méprisent. Les autorités considèrent même que si les cyclistes ont quelques problèmes, c'est tout simplement de leur faute.

En phase de décollage, les cyclistes s'organisent et élaborent des revendications. Les piétons surpris par ces nouveaux usagers furtifs et silencieux expriment une forte hostilité. Certains automobilistes invectivent les cyclistes. Les sociétés

de transport public refusent toute concession, comme la circulation des cyclistes dans les couloirs de bus ou le transport des vélos dans les rames. Les autorités assistent aux conflits et proposent des mesures symboliques : des arceaux sur le trottoir, l'ouverture de quelques couloirs de bus, des aménagements cyclables quand cela ne dérange personne, une petite subvention à l'association.

En phase de croissance forte, les organisations de cyclistes ne se contentent plus de revendiquer et proposent aussi des services : auto-réparation, location de vélos, broc-à-vélos... Les conflits avec les piétons tendent à s'apaiser. Certains automobilistes s'organisent pour contrer les mesures favorables aux cyclistes, d'autres s'assagissent. Les sociétés de transports publics comprennent l'intérêt d'encourager l'intermodalité. Et les autorités s'engagent dans une politique de ville cyclable en s'efforçant de reconstituer un système vélo. Certains aménagements remettent en cause l'hégémonie de la voiture : des arceaux sur des places de stationnement voiture ou des aménagements cyclables à la place de files de circulation auto. Des efforts d'investissement sont consentis pour le traitement des coupures, la création de vélostations, une subvention correcte à l'association rémunérant son expertise d'usage.

En phase de ralentissement et de stabilisation à un haut niveau de pratique, la situation se normalise : cyclistes, piétons et automobilistes cohabitent plus volontiers. Les sociétés de transport public systématisent les B+R (bike and ride) au détriment des P+R (park and ride). Les autorités prennent la pleine mesure de tous les avantages du vélo pour les individus comme pour la collectivité et mènent une politique intensive en sa faveur.

Dans toutes les phases, les associations de cyclistes urbains ont un rôle clé d'accélérateur de la renaissance du vélo.

Contact : frederic.heran@univ-lille1.fr
<http://heran.univ-lille1.fr/>

	Émergence	Décollage	Croissance forte	Ralentissement, stabilisation
Cyclistes	Esprit pionnier Lutte pour être admis	Solidarité Associations revendicatives	Multiplication des services aux usagers	Généralisation de l'usage Normalisation
Piétons	Ignorance	Vive hostilité, conflits	Apaisement progressif	Cohabitation plus sereine
Automobilistes	Ignorance ou mépris	Conflits et invectives	Instauration de rapports de force	Réduction des conflits
Sociétés de transports publics	Ignorance ou mépris	Conflits arbitrés par les autorités	Organisation de l'intermodalité	Extension de l'intermodalité
Autorités	Inaction Cyclistes boucs émissaires	Attentisme ou bienveillance Mesurettes	Récupération Politiques plus structurées	Consolidation Politiques intensives



Le réseau se diversifie et s'agrandit

La FUB compte maintenant 71 vélo-écoles. La dernière arrivée est celle de l'association Vél'Orient, dans le Morbihan. Alors qu'il se professionnalise, l'apprentissage du vélo est devenu l'un des arguments majeurs pour élargir la pratique tout en améliorant la sécurité. Coup d'œil sur deux vélo-écoles du réseau dans l'agglomération lyonnaise visitées en avril dernier.

A Vénissieux, aller au-delà de l'apprentissage du vélo



Janus France accompagne le développement de l'usage des cycles comme solution durable de mobilité depuis 2013. Afin d'accompagner toute personne vers un usage autonome du vélo, Janus anime des séances de vélo-école à Vénissieux avec la Maison de

Quartier Darnaise et à Pierre Bénite avec le Centre Social Graine de vie.

« Janus » fait référence à une divinité symbolisant l'esprit critique, le passage d'un état vers un autre, à l'image du changement de mode de déplacement en adoptant le vélo. Il s'agit donc de

Conseils et méthodes

A Vénissieux :

- Mise en place d'un panneau d'affichage digital urbain, grâce au partenariat avec la mairie : une communication efficace, excellente visibilité pour le grand public
- Avant le 1er cours : conduire un entretien téléphonique avec les futurs apprenants, afin de connaître leurs objectifs
- Remplir le bilan de compétences avec l'élève en fin de séance

A Villeurbanne :

- Rôle à jouer pour les associations et vélo-écoles dans le cadre de l'APR (Attestation de Prévention Routière), qui peut être facilité par l'obtention de l'Agrément Education Nationale avec la FUB
- Diversification des activités proposées au sein des structures associatives pour plus de stabilité
- Une vision professionnelle du monde associatif, sans mettre de côté les valeurs associatives, l'importance du bénévolat et du militantisme

prendre son destin en main et d'aller de l'avant, à vélo. Rodrigue accompagné par Elsa (titulaire du CQP Educateur mobilité à vélo), ont mis en place des partenariats avec le Centre Social Graine de Vie, Tricycles (atelier de réparation de Pierre Bénite) et la Ville de Pierre Bénite, afin de lancer l'activité vélo-école : l'autonomie, la santé et l'insertion sociale sont mis en avant.

Les moniteurs sont également investis dans le programme Alvéole (www.fub.fr/alveole). Au lancement de leur activité, l'absence de local était le principal frein (sans lequel il est impossible de diversifier les actions de l'association : atelier vélo, location...). Par ailleurs, les quelques vélos pliants de Janus (Tern et Btwin), stockés au Centre Social, sont adaptés à l'apprentissage et facilitent la logistique pour l'organisation des séances.

Assurer les petits imprévus

Invitée à se joindre à une séance de vélo-école à Pierre Bénite, la FUB raconte. Le rendez-vous était fixé à 8h30 au Centre Social. Pour Suzanne, faire du vélo, c'était un rêve de gamine : elle nous présente le « journal de la vélo-école », qu'elle a illustré. La séance se prépare : distribution de l'équipement, des casques (Rodrigue explique pour qui et dans quels contextes il est obligatoire/conseillé/facultatif). On vérifie les vélos et on règle la selle pour chacun. Laurent, futur moniteur, accompagne le groupe. Aujourd'hui, quatre femmes et un homme sont présents. Le groupe « initiation » se dirige avec

Rodrigue vers une grande place bétonnée, avec une légère pente. L'autre groupe part en circulation avec Elsa et Laurent. Nous observons Elsa réagir très vite lors d'une chute sans gravité : dégager la voirie, rassurer, faire une pause, expliquer (conseil de positionnement sur la chaussée), encourager. Puis, les élèves décident d'une destination, s'orientent, et dirigent l'ensemble du groupe, ce qui leur permet de gagner en indépendance. Les deux groupes se rejoignent. Les moniteurs conseillent les apprenants, les félicitent et proposent

un temps de réflexion (afin de comprendre les conséquences de chaque décision), puis remplissent le référentiel de compétences en leur présence (document élaboré par Elsa/Janus France).



N. Dubois

De Saint-Priest à Villeurbanne, le vélo pour tous et par tous les moyens



Laurent Chaffaux est investi dans le monde associatif « vélo » depuis plus de 30 ans. Ces dernières années, il a lancé plusieurs structures qui ont chacune un mode de fonctionnement et des actions spécifiques, auprès de différents publics : Planète Vélo Animation, le Cyclub, PRO2Cycle et Objectif Vélo Animation (OVA), qui adhère à la FUB.

OVA et ses trois salariés organisent des sessions de vélo-école, pour les salariés et pour les enfants, à Saint-Priest et Villeurbanne et animent en octobre une formation Initiateur Mobilité à Vélo. Un centre de loisir « vélo » a également été créé à Villeurbanne. L'ensemble des structures mentionnées comptent près de 600 adhérents. La structure Planète Vélo Animation

(quatre salariés) bénéficie d'un agrément national individuel pour conduire des interventions en milieu scolaire, principalement sur la sécurité routière. Le modèle économique mis en place privilégie les prestations de services rémunérées aux subventions, afin notamment de gagner en indépendance.

L'émergence d'un pôle vélo

Saint-Priest accueillera la future Maison du Vélo développée sur le modèle économique semi-commercial avec la municipalité. L'objectif d'auto-financement est visé à moyen terme et 18 mois de travaux seront nécessaires pour permettre l'émergence de ce pôle (ouverture au printemps 2018).

Animation sécurité routière

Organisé par Planète Vélo en partenariat avec la ville, une auto-école, l'UFOLEP, les pompiers, un atelier « accidentologie » est proposé aux collégiens. L'accident mis en scène implique un vélo et un scooter. Les collégiens doivent déterminer les facteurs de l'accident (sorte de « Cluedo » géant). Cet exercice sert à faire passer les bons messages.



Auto-réparation de vélo

Le Cyclub est l'atelier d'auto-réparation de Villeurbanne, où se côtoient des membres expérimentés et de nouveaux adhérents. Tous les pieds pour vélos



N. Dubois

Atelier le Cyclub à Villeurbanne

sont occupés. Si besoin, l'atelier propose également des séances de vélo-école gratuites en milieu fermé les samedis. La structure Pro2Cycle a été créée en septembre 2016 avec l'objectif de devenir une SCIC (Sociétés coopératives d'intérêt collectif, dans le secteur de l'économie sociale et solidaire). Laurent, professionnel du monde associatif, emploie aujourd'hui sept personnes en équivalent temps plein. La richesse du réseau FUB, c'est sa diversité et son dynamisme !

Nicolas Dubois

Une diversité des activités

- Installation de pistes d'éducation routière pour les interventions dans les établissements scolaires du secteur, dans le cadre de l'APR (Attestation de Prévention Routière) : 1h30 sur la piste avec des conseils sur les bonnes pratiques à vélo, des jeux à thème et retours pédagogiques (sans examen).
- Formation des policiers municipaux à la sécurité routière, par le biais de la préfecture.
- Intervention auprès d'entreprises sur la réglementation, la législation, contrôles techniques des vélos, séance d'apprentissage en milieu fermé ».

Communication

wiklou.org, une mine d'informations cyclopédiques



Le réseau des ateliers vélo participatifs et solidaires de L'Heureux Cyclage, la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et l'Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V) unissent leurs forces pour développer le Wiklou, le wiki francophone du vélo, créé par L'Heureux Cyclage en 2010.

De nouvelles rubriques voient le jour : de la réglementation au voyage à vélo aux activités de vélo-écoles, elles sont destinées à mutualiser les connaissances des associations membres de ces différents réseaux ainsi que du grand public. Contraction de wiki et biclou, le wiklou a vocation à devenir le wiki francophone du vélo : <http://wiklou.org>

Le wiklou, outil collaboratif de partage d'informations, prend la forme d'un espace encyclopédique en libre accès, en lecture comme en écriture : chacune et chacun peut accéder au site, créer ou enrichir les articles. Cette plateforme a été développée à l'aide de licences libres et d'outils libres, gages d'une information la plus disponible et reproductive possible afin de diffuser au

mieux idées et valeurs. Le wiklou est un bien commun numérique, une utopie pragmatique.

Le wiklou compte aujourd'hui 400 pages classées en 8 catégories couvrant tous les aspects du vélo : réglementations, pièces de vélos, voyage à vélo, argumentaires, assurances, sciences, aménagements, tourisme, mécanique, location, vélo-école, ce qui permet à chacune et chacun d'ajouter une pierre à l'édifice en proposant ses contributions.

L'Heureux Cyclage, la FUB et l'AF3V parlent d'une seule voix pour appeler les forces vives à partager leurs savoirs et ainsi promouvoir le vélo. Pas de raison d'hésiter, contribuez !



Nous avons parlé vélo

aux candidats

Les élections sont toujours un moment privilégié pour rappeler élus et futurs élus à notre bon souvenir. Point d'étape de la campagne Parlons vélo !



A. Dupré

La FUB avait élaboré une stratégie et créé des outils pour essayer d'atteindre avant les scrutins un maximum de candidats, d'abord à l'élection présidentielle, puis aux législatives. Pas seulement pour leur faire part de nos demandes, mais aussi pour leur demander de s'engager sur certaines priorités que nous avan-

cions dans un document – sur papier et en ligne – intitulé « Parlons vélo ! » et sous-titré « Imaginons une France cyclable » (inclus dans le Vélocité n° 140).

La démarche s'imposait d'autant plus que bien peu de programmes et de candidats mettaient en avant le souci de l'environnement, ni de la santé au



A. Dupré

titre de la prévention (et pas seulement de l'accès aux soins), et que même lorsque c'était le cas, le vélo était le plus souvent absent du discours. Une lacune que nous nous sommes efforcés de combler en allant dans un second temps rencontrer de nombreux candidats aux législatives. Et contrairement à la première démarche, forcément distante vers les candidats à la présidentielle difficilement accessibles, la seconde aura été l'occasion de contacts directs, d'échanges face à face avec les candidats sur leur terrain. Contacts qui, à défaut de pouvoir convaincre d'emblée tous nos futurs députés, font partie de l'investissement qui va enrichir les nouveaux débats que nous attendons au niveau national.

Relayé par le réseau de nos associations (élargi à des volontaires d'autres horizons) et soutenu par un financement participatif, « parlons vélo ! » avait obtenu avant le premier tour des engagements de la part de sept des onze candidats à l'élection présidentielle, dont celui d'Emmanuel Macron.

A visiter : www.parlons-velo.fr

Une campagne participative

La Campagne Parlons vélo pour les élections législatives a été facilitée par les contributions au financement participatif sur le site Hello asso.

Les fonds collectés ont permis d'interroger un maximum de candidates et candidats sur nos propositions et, avec l'aide des associations et militants, de communiquer leurs réponses aux électrices et électeurs.

Merci à tous les contributeurs, les partenaires et les relais locaux !



Pékin : vers un retour du vélo

Après la grande popularité du vélo dans les années 60 et 70, la Chine s'est laissée envahir par la voiture. Tout n'est pas perdu, le vélo peut revenir.



Anny Poursinoff

De passage à Pékin après un périple avec le transsibérien de Moscou en passant par Ekaterinbourg, Novossibirsk, le lac Baïkal, la Mongolie et le désert de Gobi, je craignais de me retrouver parmi les 30 millions de Pékinois. Quelle ne fut pas ma surprise, en cette veille de 1^{er} mai, de découvrir une ville calme, presque silencieuse, où la verdure et les fleurs du printemps me sautaient aux yeux.

Mais le plus surprenant était l'usage très moderne du vélo. La chance voulait que par 30°C et un ciel magnifiquement bleu les vélos se montraient sous leur plus beau jour.

Ce qui a retenu mon attention c'est la modernité des vélos, rutilants et en parfait état. En plus des stations sœurs de nos stations Vélib, les Pékinois et les Pékinoises ont à leur disposition des vélos que l'on déverrouille et paie avec son téléphone portable et que l'on pose sur le trottoir, au pied d'un arbre, devant son immeuble, là où l'on s'arrête.

D'autre part des vélos spécialement conçus à cet effet permettent au personnel, souvent très âgé, de nettoyer les rues sans gêner les piétons et sans bruit. Voilà quelques innovations à retenir. J'ajoute que le calme tient aussi aux deux-roues motorisés électriques.

Anny Poursinoff (Rambouillet)



Anny Poursinoff

Des vélos libre service sans borne

La Chine commence à réagir face aux problèmes de pollution et de congestion urbaine. C'est du moins le signal que donne, à côté des bornes classiques, le nouveau système de vélos en libre service, très attractif parce que nettement plus pratique que nos Vélo'v et Vélib.

Doté d'une puce GPS, le vélo peut être déposé et repris n'importe où, ce qui supprime les alignements de bornes où remettre les vélos après usage pour faire cesser la location.

C'est le smartphone qui intervient à chaque étape. L'usager scanne un code sur le vélo qu'il a repéré, code qui lui permet de déverrouiller le système antivol, et une fois sa course terminée le smartphone verrouille, puis débite directement le prix à payer sur le compte de l'usager.

Deux sociétés privées proposent ce service, accessible par une simple application, dans plusieurs grandes villes chinoises



Vélo libre service à activer par téléphone



Anny Poursinoff



Le marché de l'automobile explose

La croissance du marché automobile en Chine se confirme sans interruption depuis un quart de siècle. Il s'en est vendu environ 28 millions en 2016 (20 millions en Europe), avec un gros succès pour les petites cylindrées (qui bénéficient d'une réduction fiscale), et les SUV (4x4 de ville).

Le marché automobile chinois est en passe de signer sa 26e année d'affilée de croissance. Et de manière très nette ! Les ventes de véhicules particuliers ont augmenté de 15,6 % sur les onze premiers mois de l'année, avec 21,7 millions d'unités vendues, dépassant déjà le niveau record de 2015.

Source : lsechos.fr, Année 2016 record pour les ventes de voitures en Chine

Bibliographie



Le Routard à vélo

*La Vélodyssée
La Loire à Vélo*



En tournant les pages de ces guides colorés, images à l'appui, l'envie nous prend de préparer des sacoches, de réviser notre vélo... et d'explorer ces territoires où l'eau sert de fil conducteur.

Dans l'un, le fil sera la Loire dont le côté sauvage fait rêver, avec la traversée de campagnes peu connues et l'arrivée au port de Saint-Nazaire. Dans l'autre, ce sera l'Océan Atlantique où les vagues

et les grandes étendues de sables laissent augurer de longues pauses et la curiosité nous pique pour des tronçons moins connus, comme le canal de Nantes à Brest.

Les conseils pour préparer son voyage et les explications précises, fournies par une importante équipe de rédacteurs, pourraient laisser croire que l'effigie du Routard voyage avec nous ! Ces nouveaux guides proposent de belles idées de parcours, avec des « itinéraires » découpés en étapes. On trouve pour chaque étape, une carte avec le tracé du parcours proposé, sa distance et sa difficulté, les lieux à visiter (musées, monuments...) ou les activités à ne pas manquer (sentiers pédestres, location de kayaks...). Et comme les lecteurs du Routard en ont l'habitude, de bonnes adresses pour dormir ou se restaurer à tous les budgets.

Les familles s'y retrouveront avec bon nombre d'idées d'activités avec enfants, marquées par un pictogramme, et la possibilité de suivre les étapes, courtes. La reliure à spirale apparaît pratique ; elle permet de garder la page du jour. Et l'intérieur de couverture, avec la carte du tracé intégral, permet d'avoir une vue d'ensemble de l'aventure. Une vraie invitation au voyage... à vélo, au fil de l'eau.

La Vélodyssée – L'Atlantique à vélo, de Roscoff à Hendaye, coll. Le Routard, éd. Hachette, 2016. (16 €)

La Loire à Vélo, coll. Le Routard, éd. Hachette, 2016. (14 €)

Article issu de www.actuvélo.fr

Adeline Charvet,
journaliste, chargée de mission Information
à Pignon Sur Rue, maison du vélo
et des modes actifs de Lyon.



A la recherche

de la ViaRhôna au sud de Lyon

Il n'y a que des intérêts communs entre les aménagements cyclables à caractère touristique et ceux intéressant le cycliste au quotidien. Surtout lorsque ces aménagements concernent directement les accès à la grande ville. Démonstration par le nombre au sud de Lyon.



Départ de Lyon sous les panneaux récents de jalonnement

La Viarhôna c'est bien joli - très joli même - mais il en manque des morceaux, et pas des moindres, pour assurer la continuité de Lyon à la Méditerranée. Après la Loire à vélo il y a plus de dix ans, voilà un autre itinéraire digne de faire la réputation de notre pays auprès des amateurs de grande randonnée à vélo... à condition qu'on puisse y rouler en sécurité. Ce qui n'est pas encore le cas entre Lyon et Givors.

Le dimanche 14 mai, environ 400 cyclistes de tous âges, représentant 22 associations locales, ont parcouru les 30km qui séparent Lyon et Vienne pour demander que le vélo soit reconnu comme un moyen de déplacement normal entre les villes de la région. Il en va aussi de la bonne image de Lyon et de la Région. Alors que les touristes étrangers, en plus des usagers locaux,

sont de plus en plus attirés par ce parcours, la section entre Lyon et Givors subit, depuis plus de 15 ans, blocages, atermoiements et indifférence difficiles à comprendre de la part des pouvoirs publics.

Cette Vélorution LGV (Lyon-Givors-Vienne) a été l'occasion de saluer la naissance de deux nouvelles associations : Givors à Vienne, et Demain ad'Vienne. Les cyclistes ont emprunté une partie de l'itinéraire provisoire qui a été jalonné récemment par la Métropole, et ont constaté qu'il n'était pas du tout sécurisé, ni même continu. Le cortège occupait une longueur de 600m de chaussée, soit beaucoup moins que les 12km qui auraient été nécessaires pour accueillir autant de personnes en voiture. Chaque nouvel aménagement cyclable attire plus de cyclistes en poussant les

automobilistes à laisser leur voiture, c'est plus propre et c'est autant de bouchons en moins. On est là dans le doublé gagnant : ce qui est bon pour le tourisme l'est aussi pour le déplacement au quotidien, et inversement.

L'offre train+vélo trop réduite

Mais il y a autre chose : l'insuffisance de l'offre train+vélo. La demande avait été faite près de deux mois à l'avance auprès de la Région Auvergne-Rhône-Alpes de bénéficier ce jour-là d'une rame spécifique pour le retour vers Lyon, demande restée sans réponse. Et ce sont près de 80 cyclistes qui ont prolongé la vélorution en rentrant à vélo depuis Vienne sur Givors ou Lyon.

Les manifestants ont noté avec plaisir la mobilisation de certaines communes comme Grigny et Pierre-Bénite dont les maires et certains élus étaient présents dans le cortège, ou comme Givors qui a accueilli la pause pique-nique, ou encore Loire-sur-Rhône. L'AF3V, avec la délégation régionale, départementale et ses adhérents a été présente tout au long de la préparation de cet événement en jouant son rôle pour fédérer cette volonté des cyclistes qui veulent pouvoir se déplacer autrement.



Albert Cessieux



Les 22 associations attendent maintenant des engagements clairs de chacun des acteurs, en particulier la Métropole lyonnaise et la Région, pour qu'une voie moderne, praticable au quotidien, et proposant une alternative confortable à la voiture, soit réalisée rapidement et correctement. Alors des citoyens utiliseront quotidiennement en plus grand nombre la ViaRhôna pour rejoindre Lyon ou en partir, des familles profiteront des balades à vélo le week-end, et les touristes pourraient réellement rallier Genève à la Méditerranée.

FUB



L'autre chaînon manquant



Vers le sud, il y a encore bien des discontinuités sur la ViaRhôna.

Si on trouve un itinéraire tout à fait acceptable jusqu'à Pont St Esprit, après c'est la débrouille. Les collectivités ne sont pas encore arrivées à proposer une solution définitive. Par où passer pour ne pas se retrouver sur la N7 ou la D86 ?

Il faut dire que la solution n'est pas facile. Jusqu'à Avignon, trouver un chemin entre les routes à fort trafic, les ponts sur le Rhône, les aménagement de la Compagnie nationale du Rhône, les lignes SNCF et TGV, les zones naturelles sensibles, ce n'est pas simple. Pourtant, après tous ces grands travaux, ce n'est pas une voie verte pour les vélos qui va remettre en cause la biodiversité, la nidification d'espèces protégées et la nourriture des castors !

La place des vélos et des piétons n'a jamais été vraiment envisagée. Aucun aménagement n'a été réalisé. La seule liberté serait-elle d'aller où l'on veut uniquement en voiture ?

On peut tout de même citer les efforts de quelques petites communes comme Caderousse, Comps ou Port St Louis de Rhône. Il faut maintenant que les autres communes s'y mettent, ce que la complexité administrative de la région ne facilite guère, alors que la réalisation de l'itinéraire ne peut que passer par une coordination des collectivités.

Albert Cessieux

www.vieavelo.com, viaRhôna 2015



Dates à retenir

28 juin : Journée d'informations Alvéole à Paris. Présentation du programme Alvéole, du rôle des bailleurs sociaux et des vélo-écoles.

29 juin au 1er juillet : Brevet Initiateur Mobilité à Vélo orienté Alvéole à Ris-Orangis. Accompagner les ménages précaires vers une mobilité autonome à vélo. Utilisation du local vélo sécurisé, apprentissage du vélo et remise en selle.

16 au 22 septembre : semaine européenne de la mobilité

29 septembre : Prestations à destination des entreprises à Tours. Proposer des prestations à destination d'un public professionnel dans le cadre d'un Plan de Mobilités, de remises en selle...

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 et 27-29 novembre : formation et rencontre vélo-école (dates et lieux à préciser) Gérer et animer une vélo-école à Lille

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

Congrès Velo-city 2017 : la FUB mobilisée en Hollande



Le Congrès Velo-city, intitulé «La liberté à vélo» s'est tenu du 13 au 16 juin 2017 à Arnhem-Nijmegen en Hollande. Cet événement majeur de l'European Cyclists' Federation (ECF) a pour objectif de promouvoir le vélo comme mode de transport au quotidien et également l'utilisation du vélo pour les loisirs.

Les nombreux ateliers, conférences, table-rondes et excursions permettront aux participants et aux représentants de tous les pays d'échanger sur les projets les plus innovants et sur les stratégies les plus efficaces pour faire progresser la part du vélo sur les territoires en termes de cyclabilité, de qualité de l'air, d'apprentissage de la mobilité entre autres.

Les forces vives de la FUB auront l'opportunité de bénéficier des témoignages de multiples acteurs et de s'inspirer des bonnes pratiques ayant fait leurs preuves chez nos voisins, pour que la solution vélo soit à son tour mise en œuvre à l'échelle de la France.

Le Conseil d'Administration FUB apportera sa contribution lors de ce Congrès : Geneviève Laferrère interviendra pour présenter le programme Alvéole lors de la session « Climate and Cities » et Bernadette Caillard-Humeau présentera le réseau des vélo-écoles FUB et le projet «Nouveaux Cyclistes Urbains», en partenariat avec l'IFSTTAR, lors de la session «Cycling for Newcomers».

Olivier Schneider, Président, sera également présent les 10 et 11 juin à l'Assemblée Générale de l'ECF et Charles Maguin, à l'atelier sur le Leadership Program auquel participe la FUB, dans le but de construire le projet du « Baromètre de cyclabilité » (création d'un outil efficace d'évaluation de la cyclabilité des villes françaises).

Ce rendez-vous annuel très attendu permettra de s'informer et faire connaître les nouveaux projets en faveur d'une augmentation de la part modale vélo ! Pour plus d'informations : www.velo-city2017.com

FUB

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

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 • **Photo de couverture** > Amandine Dupré • **Impression** > Valblor - 6 rue Louis Ampère - 67405 ILLKIRCH Cedex • Imprimé en France.

Ce numéro a été tiré à 1 160 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.

Bienvenue dans le réseau

Le réseau FUB s'enrichit de plus en plus, en quantité et en diversité, avec des demandes d'adhésion. Trois nouvelles structures rejoignent le réseau :

La carte du réseau FUB fait apparaître un vide principal autour de Troyes qui va être comblé. Troyes en Selle a demandé en effet son adhésion à la FUB. L'association **Troyes en Selle** (10) défend le droit à circuler librement, sans entrave et sans danger pour les cyclistes du Grand Troyes et compte proposer prochainement une vélo-école aux habitants de l'agglomération troyenne.

Le **Centre d'animation du nouveau monde à Hazebrouck** (59) rejoint également la FUB. Il s'agit d'un centre social situé dans un quartier défavorisé. Le vélo est apparu comme un outil efficace

d'insertion et occupe une place importante dans le centre qui propose un atelier de réparation participatif, des prêts de vélo et une vélo-école. Ces activités sont animées par des bénévoles et par un salarié que le centre souhaite envoyer en formation IMV. Le quartier fait l'objet d'une étude de réhabilitation au titre de l'ANRU. Le centre y est associé et a demandé au bailleur social (Partenord) de participer à Alvéole.

Enfin, la cité internationale universitaire de Paris Sud héberge des milliers d'étudiants internationaux, parmi lesquels certains ne savent pas monter à bicyclette. La cité a encouragé la création de **l'association DAVS** (développement animation vélo solidaire - 75) en lui permettant de s'y installer pour faire fonctionner une vélo-école. L'association

dispose de 60 vélos et d'un local fourni par la cité. Elle reçoit aussi des subventions notamment de la ville de Paris. Un salarié a été embauché (bientôt un second) qui souhaite passer le CQP. Ouverte en 2016, la vélo-école a accueilli 200 élèves dont la moitié d'étudiants étrangers dans quatre cours ouverts en accès libre. La vélo-école s'ouvre maintenant, pour la population du sud de Paris, aux scolaires à partir de la sixième et à certains adultes en difficulté sociale ou de santé.



Daniel Burette

Première adresse pour les cyclistes urbains et cyclocamppeurs



vélo spachtholz
l'architecte du vélo
huningue en alsace

www.spachtholz.fr

PATRIA



le vélo sur mesure
importateur général



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.smoove.fr

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