

vélocité

n° 122 / septembre -
octobre 2013

La revue du cycliste au quotidien

Jusqu'où modifier le code de la route ?

Notre article p. 7



Cellule juridique FUB :
enseignements
p. 12



**Le vélo reprend de
la place dans le train**
p. 17



Oakland à vélo
p. 24



FUB
le vélo au quotidien

Réconcilier le vélo et la ville...

Ligna



tulip

- Installation rapide sans maçonnerie (plots béton fournis)
- Modulaire



cyclehoop

Nouveauté 2011

Pose sur mobilier existant :

- Gain de place
- Coûts réduits



esthétique

fonctionnel



racks doubles

Effort 12 Kg uniquement

- Réelle sécurité
- Stabilité
- Option : ASSISTANCE AU RELEVAGE



- Maintien parfait
- Espace optimisé
- Grande sécurité
- Très robuste

new beta

AGUIDON PLUS équipe les plus grandes vélostations Françaises (Gare de Strasbourg - 850 places, Gare RER de Saint-Germain-en-Laye, Gare de Dijon,...).

En proposant des équipements robustes et fonctionnels bénéficiant des labels de l'ADFC (Allemagne) et du Fietsparkeur (Pays-Bas), AGUIDON PLUS offre aux utilisateurs les meilleures solutions du marché et vous libère de tout souci d'exploitation.

AGUIDON PLUS - BP 20451 - 78004 VERSAILLES CEDEX
Tél. : 01 30 24 60 95 - Fax : 01 30 24 60 96

AGUIDON
PLUS®

www.aguidonplus.fr

... avec le spécialiste du parking à vélos !®



Virus vélo contre intox auto

sommaire



- 4** ----- **L'actu en bref**
- 7** ----- **Politique cyclable**
Les modifications du code de la route qui nous semblent prioritaires
- 11** ----- **Cycles**
Les Grand prix des vélos de ville remis au Salon du cycle
- 12** ----- **Juridique**
Le cellule juridique de la FUB : premiers enseignements
- 17** ----- **Intermodalité**
Le vélo reprend un peu de place dans le train
- 19** ----- **Action**
Echos des régions
- 24** ----- **Ailleurs**
Oakland à vélo
- 27** ----- **Voyage à vélo par l'AF3V**
Toulon, Porquerolles, Hyères, et la « Littorale Varoise »
- 30** ----- **Vie de la FUB**



Vous aussi, vous l'avez remarqué ? Quand un automobiliste croise un cycliste dans un double sens cyclable, il devient tout rouge et éructe « les sens interdits, c'est fait pour les chiens ? ». « Mais c'est un double... ». Trop tard, pas le temps de lui expliquer, il est déjà loin ! Est-ce au cycliste d'expliquer les « nouveaux » panneaux (« nouveau » panneau DSC intégré au code de la route en 2002 !) ? L'Etat répond à la FUB qu'hélas il n'a plus d'argent : mais alors qui

paie ses campagnes sur les dangers du vélo ? Les collectivités la jouent profil bas : ça va déplaire aux automobilistes (sous-entendu à une majorité d'électeurs). D'ailleurs, à quoi servent les panneaux : personne ne les regarde plus, trop absorbé par l'envoi de son texto, le suivi de son GPS ou la recherche d'une station de radio. Vous savez, la station idéale qui ne vous annonce que des bonnes nouvelles ! Centrales nucléaires sans danger, légumes azotés et « pesticides » pas nocifs, circulation fluide et surtout radars supprimés.

Tandis que nous lançons cet été un sondage pour connaître vos attentes en matière de modifications du code de la route, l'association de défense des conducteurs recueillait plus de 500 000 signatures contre la réduction des vitesses réglementaires : de quoi mettre du plomb dans l'aile à l'Initiative Citoyenne Européenne demandant la généralisation du 30 km/h en ville (hors axes structurants).

Après les nombreuses réunions qui ont mobilisé les énergies pour l'élaboration d'un plan de transition énergétique qui débouche sur... pas grand-chose, voici que celles du nouveau Plan d'Actions des Mobilités Actives vont rythmer l'automne : dans les réponses au sondage, vous dites votre traumatisme à être régulièrement agressés verbalement par les autres usagers et vous conseillez à la FUB la politique des petits pas car « la population n'est pas prête ». Je vous rassure, si on ne perd pas des acquis obtenus les années précédentes, ce sera déjà une grande victoire ! Mais, gardons le moral : le virus vélo se propage de plus en plus, preuve que l'intox des lobbys pour voitures s'essoufle.

Geneviève Laferrère - Présidente de la FUB



Fête du vélo : ça progresse

Le nombre d'associations ou organismes ayant cette année relayé localement la fête du vélo (1^{er} et 2 juin) a augmenté de 13 % par rapport à 2012. Le Comité de promotion du vélo note que l'édition 2013 constitue ainsi le nouveau record de participation.

On a compté un minimum de 25 passages télé totalisant 36 minutes d'antenne. Sur le site feteduvélo.fr, le nombre de visites progresse de 7 % par rapport à 2012. Les dépenses engagées ont progressé de 8 % par rapport à 2012.

Source : Comité de promotion du vélo

Europe : l'intérêt économique du vélo chiffré par l'ECF

L'ECF (European Cyclists' Federation) vient de publier une étude sur « Les avantages économiques du vélo dans l'Europe des 27 ». « Des responsables politiques de haut niveau commencent à se rendre compte qu'une pratique quotidienne du vélo ne change pas seulement en mieux le visage de nos villes, mais aussi qu'elle prend tout son sens d'un point de vue économique », affirme l'ECF. « En cumulant tous les avantages internes et externes de l'usage collectif du vélo et en y ajoutant l'activité des industries qui y sont liées, l'ECF arrive à un chiffre dépassant les 200 milliards d'euros par an, soit plus de 400 € par habitant de l'Union. A lui seul, le secteur de la santé représente la plus grosse part pour 110 € par an. L'ECF a fait son calcul en se basant sur un outil développé par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) : HEAT, ou Health Economic Assessment Tool for Cycling. »

Nous avons pu faire connaissance avec l'outil HEAT à notre congrès de Pau en avril 2012, grâce à Muriel Mariotto, du CERTU, qui nous en



En inaugurant le 28 août dernier l'Eurobike à Friedrichshafen (Bavière), Angela Merkel a souligné les énormes progrès réalisés grâce aux promoteurs de l'usage du vélo

J.-M. Richefort, FECT

avait expliqué le fonctionnement et l'intérêt (*Vélocité n° 116*).

L'ECF, qui juge qu'il y a encore une grande marge de progression du bénéfice santé par le vélo, engage à suivre trois voies : une coordination « à tous les niveaux » des politiques cyclables en jouant sur leur dimension transversale, l'implication des responsables de la santé publique dans le financement d'équipements cyclables et de campagnes promotionnelles, une application du principe pollueur-payeur qui prenne en compte les coûts induits sur la santé.

Source : ECF

Pub : avec humour et armure

On ne dit pas merci pour tout à l'agglomération lyonnaise, qui peut encore beaucoup mieux faire en matière d'aménagements cyclables, mais on apprécie tout de même l'humour de cette pub qu'elle a largement diffusée cet été sur grands panneaux et « sucettes », et qui remet quelques pendules à l'heure : ça n'est pas au cycliste de se mettre une armure pour se protéger de l'agression des motorisés, mais bien à ceux-ci de respecter le plus faible sur la voie publique et de contribuer

ainsi à sa sécurité. Avis à tous ceux qui tiennent à nous mettre un casque sur la tête.

Source : Communauté urbaine de Lyon

Nantes et Bordeaux ont la cote

Le palmarès du Copenhaguenize Index, qui classe 150 villes suivant leur plus ou moins bon accueil du vélo, place cette année deux villes françaises en bonne position : Nantes et Bordeaux. Toujours dominé par Amsterdam et Copenhague, ce classement tient compte d'une douzaine de critères, parmi lesquels la qualité des aménagements cyclables, l'effi-



Grand Lyon

capacité des associations locales, les volontés politiques exprimées, la culture vélo, le trafic urbain, l'offre de vélos publics, etc..

En troisième position arrive Utrecht, puis ex-aequo Séville et Bordeaux, et 5^e Nantes, devant Anvers. Paris est en 14^e position, derrière d'autres capitales comme Berlin, Tokyo ou Rio.

Source : Copenhagenize Index

Le vélo à assistance électrique en hausse de 15 %

Le marché du vélo en France a régressé en 2012 de 9 % en volume par rapport à 2011, repassant en-dessous de la barre des trois millions d'unités. Ce qui demeure bien supérieur au nombre de voitures vendues (moins de deux millions). Les tendances varient suivant les catégories. Le vélo-loisir reste en tête. Le VTT, junior et adulte, représente 46,5 % du marché en volume et le VTC occupe un peu plus de 12 %. Mais chez l'adulte, ces catégories connaissent de fortes baisses (-12 % pour les VTT entrée et moyenne gamme ; -11 % pour les VTC).

Les vélos de course ou VTT haut de gamme maintiennent leur part de marché mais sont en retrait de respectivement -7 % et -3,5 %.

Les cycles utilitaires (vélo de ville, vélo à assistance électrique, vélo pliant) voient leur part de marché légèrement augmenter pour atteindre 9,5 %. Le vélo à assistance électrique connaît une hausse remarquable de 15 % pour franchir le seuil des 46 000 unités vendues. Il s'agit du seul segment en progression constante ces cinq dernières années.

Pour mémoire, les ventes de vélos en France avaient connu une augmentation de 5 % en 2011.

Source : Observatoire du cycle

Talents du vélo 2013 : les lauréats

La remise des Talents du vélo 2013 a eu lieu le 30 mai à Nice, au cours du 20^e congrès du Club des villes et territoires cyclables. Le concours a réuni, pour sa 3^e édition, 39 candidats :

- Grand Prix Talent du vélo 2013 à l'équipe de l'association Cyclofficine de Paris,
 - Talent du Vélo 2013 Communication à Alain Claeys, président du Grand Poitiers (86),
 - Talent du Vélo 2013 Entrepreneuriat à Corinne Verdier, présidente d'Altinova (42),
 - Talent du Vélo 2013 Solidarité à Jacques Bernard, président de Proxi-Pousse (13),
 - Talent du Vélo 2013 Pédagogie à Camille Pechoux, ergothérapeute au CEREMH (78),
 - Talent du Vélo 2013 Pédagogie/coup de coeur du jury à Jacques Puel, proviseur du Lycée Henri IV (Béziers, 34),
 - Talent du Vélo 2013 Innovation à l'association Vélo Toulouse (31).
- Le jury a décerné deux prix spéciaux pour 2013 :
- Talent d'Or du Vélo 2013 à Didier Huré, délégué général du CNPC de 2005 à 2012,
 - Talent du vélo 2013 à Vladimir Vasak, grand reporter à Arte.

Source : CVTC

« Coursavélo » : comme son nom l'indique

C'est nouveau, ça vient de sortir. Nous n'avons donc aucun recul sur l'efficacité du système, mais a priori c'est une très bonne idée, et si la pratique ne déçoit pas, on espère bien que la concurrence s'y mettra aussi. Le groupe Intermarché est en train de lancer un service baptisé « Coursavélo ». Il s'agit d'une remorque mise à disposition gratuitement, pouvant servir de chariot dans le magasin, et conçue pour être attachée à la tige de selle de votre vélo. Pour un poids total de 30 kg de marchandises, réparties en deux compartiments.

Un nombre limité de magasins en propose à titre de test, avant une généralisation si les essais sont concluants.

Dans la foulée, la FUB a fait part de sa satisfaction pour cette initiative au groupe Intermarché, et en a profité pour lui demander de revoir de manière plus adaptée le stationnement des vélos sur ses parkings. Si ça pouvait être le début de la fin des râteliers devant les supermarchés...

Source : Intermarché



Le groupe Intermarché a lancé son service « Coursavélo », une remorque pouvant servir de chariot dans le magasin et conçue pour être attachée au vélo

Intermarché



Un observatoire de l'apaisement des vitesses

Les observatoires sont à la mode. Alors pourquoi pas un observatoire de l'apaisement des vitesses ? Le CERTU l'a fait, avec le CETE de l'Ouest. Il sera alimenté par les données dont disposent le CERTU et les CETE, enrichies par les informations apportées par les collectivités. Objectif déclaré : « mettre à la disposition de tous - élus, techniciens et usagers - une vision d'ensemble des démarches réalisées ou en projet ; faire connaître aux acteurs de l'espace public les outils tant méthodologiques que techniques utilisés ; permettre aux élus et techniciens de partager des savoir-faire et d'échanger sur le sujet. »

Source : CERTU

A Strasbourg, plus d'amendes et moins d'accidents

A Strasbourg, la mise en application de l'amende minorée - mais plus fréquente - pour cyclistes a conduit à une baisse du nombre d'accidents mettant en cause un vélo. C'est l'un des enseignements du bilan présenté le 5 septembre par la Communauté urbaine.

Selon l'accord établi entre le Préfet, le Procureur de la République et la Communauté urbaine à l'automne 2012, l'amende qui pour une même infraction coûte 90 € à l'automobiliste est minorée à 45,60 € pour le cycliste. Il s'agit des montants appliqués en cas de paiement rapide.

Sur 596 verbalisations de cyclistes entre le 2 novembre 2012 et le 15 juillet 2013, 496, soit 83 %, étaient motivées par un feu rouge grillé. Les autres amendes concernent l'usage du téléphone portable (64), la circulation en sens interdit (23), sur trottoir (4), le refus de priorité à un piéton (6) et le non-respect d'un stop (3).

Dans le même temps, note Olivier Bitz, adjoint au maire en charge de la

sécurité, le nombre d'accidents impliquant un cycliste a baissé de 43,8 % par rapport à la même période un an auparavant. L'élu a par ailleurs annoncé la poursuite de l'installation de tourne à droite aux feux pour cyclistes.

Source : Dernières Nouvelles d'Alsace

Le plus grand parking vélo du monde à Utrecht

C'est annoncé pour 2018. La ville d'Utrecht aux Pays-Bas est en train de concevoir sa nouvelle gare, qui permettra d'accueillir 12 500 vélos en stationnement sur plusieurs niveaux. A titre de comparaison, celui d'Amsterdam, saturé en permanence, compte 10 000 places. En France, l'ensemble des gares en propose actuellement environ 30 000.

Le stationnement des vélos demeure une préoccupation majeure pour de nombreuses villes néerlandaises. L'insuffisance du stationnement provoque fréquemment le mécontentement des citoyens, tandis que les solutions proposées sont souvent inadéquates ou trop lentes à se mettre en place.

Malgré l'engagement d'Amsterdam et de La Haye pour améliorer les

infrastructures cyclables, ce projet de gigantesque parking vélo place Utrecht bien en avance. Le stationnement y sera réparti sur trois niveaux et offrira un accès direct à la gare.

Pour améliorer la sécurité, les concepteurs promettent que le stationnement comprendra un éclairage adéquat à tout moment.

Source : Carfree

A Rennes, des déménageurs à vélo

« Tout en vélo » est le nom de l'entreprise rennaise qui propose ses services de déménagement depuis trois ans. « C'est en moyenne 40 % moins cher que les prestations motorisées », assurent les jeunes entrepreneurs, Jérôme, Antoine et Sébastien. Ils se sont lancés en créant leur petite entreprise sur le créneau des courses rapides, la livraison de colis express puis les déménagements.

Le service fonctionne toute l'année. L'idée est venue du Québec, où l'un d'eux avait travaillé dans la société Myette de Montréal, spécialisée dans les déménagements à vélo.

Source : Ouest-France



Des déménageurs à vélo à Rennes

Ouest France



Les modifications du code de la route qui nous semblent prioritaires

Que veut la FUB ? Synthèse et détails ci-dessous, à partir d'un sondage réalisé cet été auprès des associations membres. Et en attendant une consultation annoncée au niveau national pour compléter le code de la rue.

Pour donner plus de place aux cyclistes, pour encourager ce mode de déplacement, jusqu'où faut-il aller dans l'adaptation du code de la route ? La FUB a lancé cet été un sondage auprès de ses associations. Les questions allaient de quelques ajustements de règles déjà existantes jusqu'à la remise en cause de principes fondamentaux du code comme le 50 km/h en ville, les arrêts obligatoires aux stops, le positionnement des usagers sur la chaussée, ... Grand succès avec 382 contributions. Beaucoup de points convergents dans les réponses, mais aussi quelques pistes nouvelles à explorer. Une synthèse difficile pour un sujet qui passionne ! En italique, quelques citations extraites des réponses.

D'abord communiquer sur les changements de 2008 et 2010

Les cyclistes sont choqués par l'agressivité des automobilistes à leur égard : ouverture de portière intempestive, absence de clignotant, stationnement sur aménagements cyclables, et sont lassés d'entendre que ce sont eux qui font n'importe quoi. Ces frictions sont exacerbées par la presse depuis la mise en place des doubles sens cyclables, mesure incomprise car jamais clairement expliquée au niveau national. Aussi ils suggèrent de s'en tenir à la même règle pour tous mais avec des adaptations progressives (moins de feux, plus de priorité à droite, etc.) et surtout des sanctions pas obligatoirement plus chères mais surtout plus fréquentes pour les infractions mettant en danger les cyclistes (et les piétons) : rappeler aux professionnels de l'éducation à la sécurité routière, forces de l'ordre, auto-écoles qu'une bande cyclable n'est pas une place de stationnement ! Pour tous, unanimement, la priorité absolue est une campagne de communication

déclinée au national et au local, avec un discours commun entre tous les intervenants de « sécurité routière » œuvrant dans les écoles, les entreprises, sur les avantages du vélo et les risques faibles d'accident. Jusqu'à l'envoi par les assureurs auto d'informations sur les dernières modifications du code et le rappel des sanctions encourues.

Ville 30 : la population n'est pas prête

La généralisation du 30 km/h en ville, hors axes principaux maintenus à 50, serait un vrai plus pour la circulation en ville : moins de mortalité, moins d'incitation à se déplacer en voiture, moins de bruit, moins de gaz... mais la population n'est pas prête. Les vitesses excessives pratiquées dans les zones 30 existantes en sont une preuve. *Continuons notre action, avec douceur et détermination : priorité à droite systématique, suppression de traversées piétonnes au profit de trottoirs traversant...*

Rappelons déjà que le 50 n'est pas un mini mais un maxi ! *En vélo, les véhicules que je trouve dangereux*

sont ceux qui roulent à plus de 50 et ceux qui me frôlent. Autre suggestion à creuser : des excès de vitesse calculés en % et non en km/h dépassant la règle car rouler à 160 sur autoroute (+ 30 km/h) est moins lourd de conséquences qu'à 60 km/h dans une zone 30.

Stationnement sur bande cyclable ou sur trottoir : gênant ou dangereux ?

Un stationnement sur une bande cyclable oblige à un changement de direction, ce qui est toujours un risque pour le cycliste... Sur aménagement avec un séparateur physique, un usager à mobilité réduite (ou avec un vélo chargé) ne peut pas soulever son vélo et se retrouve complètement coincé. Les sondés s'accordent sur la nécessité de sanctionner plus fortement les incivilités. Pour autant, ils soulignent l'insuffisante verbalisation actuelle : rien n'indique qu'en augmentant le montant de la prime, on augmente aussi le nombre de PV. D'autant que les fautifs sont souvent la police, les camions et engins de travaux, les engins et véhicules municipaux, par une amende de 4^e classe et non de 2^e classe. De plus, un agent de surveillance de la voie publique (ASVP) n'est pas habilité à verbaliser du stationnement dangereux. Reconnaître le caractère « très gênant » lors



Le stationnement des voitures sur bande cyclable est dangereux pour le cycliste

Détailleurs, Caen



de l'arrêt, du stationnement ou de la circulation sur aménagement cyclable (et sur trottoir) par l'application d'une pénalité identique (art. R 417-11) à une personne garée sur place réservée « handicapé » ou circulant sur voie réservée TC ou taxi serait une avancée significative. Reste à vérifier et si besoin étendre l'habilitation des ASVP.

Généralisation du « cédez-le-passage au feu »

Les cyclistes plébiscitent la généralisation de la règle de cédez-le-passage pour « tourne à droite » et demandent l'extension de la mesure lorsqu'il y a un feu mais pas d'intersection (va tout droit) : feux de régulation de vitesse sur un axe ou alternats gérés par feux. A part dans quelques villes (Nantes, Bordeaux, Strasbourg, Grenoble), la mesure est appliquée au compte-gouttes par les gestionnaires de voirie : il faut les pousser à passer la vitesse supérieure.

Feux = balise de cédez-le-passage cycliste

Des réactions unanimes : *transformer complètement la signification d'un signal pour une catégorie d'usagers ne peut apporter que de la confusion, et par là du danger.*

Donc prudence : supprimons plutôt les feux qui ne servent à rien pour remettre des priorités à droite.

Stop = balise de cédez-le-passage cycliste

Ras le bol de mettre pied à terre dans des carrefours où la visibilité est excellente et le trafic faible, donc



MDB Asnières

Le double sens cyclable mérite d'être mieux expliqué aux automobilistes, pour qui cette mesure reste incomprise

oui à l'introduction de la mesure dans le code pour l'implanter aux carrefours qui s'y prêtent, mais pas de généralisation.

Généralisation des DSC en milieu urbain

Le DSC a toute sa place en ville et en banlieue mais il faut prioritairement une campagne de communication pour expliquer cette mesure qui reste incomprise des automobilistes, et même de certains élus. Les sondés optent pour une généralisation progressive : *penser au DSC lorsqu'il y a inversion du sens de circulation dans une voie à sens unique, obligation d'aménagements cyclables séparés du trafic et dans les deux sens sur des axes à fort trafic à sens unique... et rapprocher les pictos vélos pour renforcer le marquage.*

Circulation en milieu de voie en zone apaisée ? En agglomération ?

Objectifs recherchés : *prendre sa place dans le trafic sans être obligé de se serrer dans le caniveau, ne pas longer les files de portières, éviter d'être frôlé par des chauffards indécents sur une chaussée étroite.* Deux types de réponse à cette question : ceux qui savent se positionner (les expérimentés) circulent à droite mais prennent leur place (à 1 m du bord droit) surtout si le dépassement est impossible légalement ; les débu-

tants supportent mal la pression de l'automobile dans leur dos. Se tenir à une distance respectable du bord de chaussée relève de l'apprentissage à la conduite en vélo mais milite aussi pour la création d'un panneau d'interdiction de doubler les cyclistes. Ses usages seraient nombreux vu la multiplication de longs îlots centraux infranchissables avec voies trop étroites pour dépasser un cycliste, voies latérales au tram étroites et sans by-pass vélo, ponts, tunnels... En revanche, les cyclistes ne s'expriment pas massivement pour circuler en milieu de voie (contrairement aux autres usagers de la route) et sont encore moins favorables à donner la priorité au cycliste lorsqu'il change de file ou le droit de circuler à deux de front : *dangereux en carrefour, cycliste prioritaire peu visible la nuit, mesure pouvant rendre les autres usagers agressifs...* Des cyclistes préféreraient plutôt une bonne campagne sur l'importance du clignotant automobile.

Cheminement mixte autre qu'aire piétonne ou VV

Des interrogations nombreuses sur l'intérêt d'un nouveau statut et son domaine d'application. Pour éviter de rouler au pas (statut aire piétonne), on a tendance à baptiser « voie verte » des courts tronçons pour le franchissement de points durs type ouvrages d'art (ponts, passerelles, tunnels et passages inférieurs, ...). Rien à voir avec une voie verte !

Légaliser la voie centrale banalisée « chaucidou »

C'est quoi ? Une voie centrale étroite en double sens bordée de pseudo accotements sur lesquels circule le cycliste. Les véhicules motorisés se croisent en empiétant sur le dit acco-

La suite ?

Toutes ces suggestions et propositions sont remontées par la FUB au groupe de travail « Partage de la rue » réuni pour élaborer le Plan d'Actions des Mobilités Actives (PAMA). Elles seront discutées, analysées, amendées par les différents partenaires institutionnels (Certu, DSCR, ...) avant d'être proposées aux ministres concernés.

tement. Solution intéressante en périurbain et milieu rural avec trafic faible à moyen, si peu de poids lourds et pas de risque de stationnement illicite. Faut-il « légaliser » ou la réglementation actuelle le permet-elle implicitement ? Débat d'experts.

Possibilité de marquage au sol sans panneau systématique

Un marquage s'efface, un panneau reste. Les sondés s'interrogent. Quel est l'intérêt de la mesure : économie de panneau ? Réponse favorable si l'objectif est un renfort visuel en entrée de zone à circulation apaisée !

Admission des cyclistes dans les plateformes de TCSP

Que ce soit pour tram ou bus, tout le monde plébiscite les transports en commun en site propre (TCSP) *synonymes d'efficacité de service et respect des horaires*. Pour ne pas compromettre ces avantages garants de l'attractivité des TC, soit la cohabitation est possible (voie élargie ou faible fréquence de bus), soit l'usage de la plateforme tram est un pis-aller lorsque les cyclistes ont été oubliés dans le projet. Cela ne remplace jamais un espace dédié au vélo en parallèle.

Proportionnalité des peines (moins cher pour le cycliste)

Il vaut mieux parler d'un montant d'amende différencié selon le type d'usager : piéton, cycliste, conducteur de véhicule motorisé pour une infraction commise. Certains s'inquiètent d'un risque d'effet pervers de déresponsabilisation des cyclistes. L'expérience strasbourgeoise montre au contraire un renforcement du respect du code. Evidemment, si on réduit en ville le nombre de feux ou si on y généralise le cédez-le-passage pour tourne-à-droite, le double sens, les infractions diminueront de fait.

Pénalisation plus importante des comportements agressifs des conducteurs

Au-delà de la réaction spontanée « trois fois oui », les cyclistes s'interrogent : *les sanctions existent déjà mais ne sont pas appliquées. Comment apporter la preuve du comportement agressif ? Le problème n'est-il pas celui des moteurs*

trop puissants ? Ils suggèrent soit d'emporter chacun une caméra sur son vélo (utopie), soit de généraliser les stages d'éco-conduite qui apprendront aux conducteurs à faire des économies de carburant avec moins de nervosité ! Si certains sont agressifs, d'autres sont distraits par leur smartphone, leur GPS, leur téléphone, ... Sanctionner plus fréquemment leur usage, interdire les vitres



Formation et remise à niveau des conducteurs

Les idées ne manquent pas ! Trois étapes essentielles dans la vie du citoyen :

Avant 16 ans

Intégrer la pratique du vélo dans le continuum éducatif (comme les cours de natation) avec au collège, en 4^e, épreuve de conduite dans la circulation générale pour avoir son brevet de sécurité routière donnant le droit de faire du cyclomoteur (pratique bien plus dangereuse que le vélo et peu encadrée) : voir nos amis belges, danois, néerlandais, allemands pour les bons exemples de contenus pédagogiques intégrés au cursus scolaire...

A partir de 16 ans

Pour l'apprentissage accompagné de la conduite (AAC) ou le permis, améliorer le contenu des épreuves théoriques et pratiques de préparation : détection des cyclistes (vérifier la présence de cyclistes avant les changements de voies ou virages), situations d'accident (portière, angle mort, ...), partage de voirie ; faire un trajet en ville à vélo pour que le futur automobiliste mesure l'insécurité ressentie par des cyclistes à cause des motorisés. Insister sur les nombreux avantages économiques, écologiques et sécuritaires de l'éco-conduite.

L'apprentissage passe aussi par la capacité des chauffeurs à maîtriser leur véhicule, garder leur sang-froid dans des situations complexes, à PROTÉGER (et pas seulement respecter) les usagers de la route plus vulnérables qu'eux (motos, vélos, piétons).

Tous les ans, les assureurs devraient envoyer à leurs sociétaires un récapitulatif des changements du code de la route (panneaux, règles, ...).

Tous les 20 ans, repasser une épreuve théorique d'actualisation des connaissances ; faciliter l'accès à des stages d'éco conduite (voir avec les assureurs) ; renforcer les programmes sur usagers vulnérables pour les séances de récupération de points, ...

A partir de 70 ans

Visite médicale + épreuve théorique d'actualisation des connaissances + épreuve pratique.



sur-teintées qui les dissimulent et qui empêchent le contact visuel entre usagers sont aussi plébiscités.

D'autres mesures à intégrer ou à tester

Elles sont très nombreuses. Les plus citées sont :

- Interdire le dépassement d'un cycliste à moins de 50 m d'un passage piéton, d'un rond-point et en voie étroite ; introduire la notion de rue cyclable ou rue à priorité vélo (la voiture ne dépasse pas) ;
- Inclure dans le code une réglementation des REV (réseaux express vélo) ;
- Abroger le décret de 1932, article 62 : « Nul ne peut, si ce n'est à pied, circuler sur les digues et chemins de

halage » pour ouvrir de grands linéaires cyclables continus dans des petites villes, ce qui incitera à la pratique du vélo ;

- Modifier la réglementation sur l'éclairage des cycles afin de limiter le recours aux matériels clipsables de mauvaise qualité et généraliser d'autres solutions (dynamos dans le moyeu, lumières clignotantes, pneus à flancs réfléchissants au lieu des réflecteurs de roues, ...) ;
- Faciliter la mobilité des handicapés : autoriser les fauteuils sur pistes cyclables... ; penser aux jeunes couples : autoriser l'accroche d'une remorque au porte-bagage, la circulation avec remorque sur aménagements cyclables...
- Durcir l'article L 228-2 du code de l'environnement : pas de travaux de

voirie, quels qu'ils soient, sans aménagement cyclable ;

- Sur le modèle de la loi en faveur du logement social, obliger les communes à aménager d'ici 2030 au moins 30 % de leur voirie avec des aménagements cyclables (calcul du linéaire selon définitions arrêtées pour l'observatoire des aménagements cyclables CVTC) : instauration d'un bonus / malus pour les communes (elles font ou elles payent) ;
- Verbaliser la non réalisation d'un itinéraire cyclable temporaire lors de la suppression d'un itinéraire permanent (piste ou bande cyclable) lors de travaux de courte, moyenne ou longue durée.

FUB

VelHup (brevet)



> la solution à la hauteur ■ Grande capacité (56 vélos sur 6 m x 5 m) ■ Conception simple ■ Absence d'entretien



VelKlip (brevet)



> stationnement vertical

VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues

Conception et fabrication françaises



VelSpir, serpents 6 et 2 vélos



VelParc

55, rue de l'Université 75007 Paris
Tél. / Fax : 01 45 19 01 98
velparc@neuf.fr velparc@gmail.com
www.velparc.fr



Les Grand prix des vélos de ville

remis au Salon du cycle

Formé par le Comité de promotion du vélo, un jury s'est réuni le 4 septembre sous la présidence de Dominique Lebrun, coordonnateur interministériel vélo, pour examiner les candidatures et tester les vélos présentés.

Et c'est à l'ouverture du Salon du cycle, Porte de Versailles à Paris, qu'ont été remis le 13 septembre les prix du concours du meilleur vélo de ville 2014. Trois grands prix correspondant aux trois catégories en piste : le vélo de ville proprement dit, le vélo à assistance électrique et le vélo pliant à assistance électrique. Faute de candidats, la catégorie vélo pliant (non électrique) n'était pas représentée.

L'électricité s'impose un peu partout, puisque même dans la première catégorie, le vélo gagnant comporte

un système électrique, avec un changement de vitesses automatique. Il s'agit de l'AGT de Matra, dont la petite batterie au lithium se recharge grâce à la dynamo de moyeu (ou sur port USB). Le Nexus 7 du moyeu arrière est donc piloté électriquement, argument pour séduire le citadin pas trop à l'aise avec le passage des vitesses.

Dans la catégorie des vélos à assistance électrique, où les candidats étaient les plus nombreux, c'est une petite entreprise des Vosges qui remporte la palme, sous la marque



Deux grands prix : au premier plan le VAE Moustache, et derrière le vélo Matra à changement de vitesses automatique

Tendances VAE

Les vélos à assistance électrique sont de plus en plus sophistiqués. Le marché est en expansion. Tout est bon pour séduire le citadin presque prêt à lâcher le volant.

Moteur piéton

A l'origine, c'est la Poste qui en avait fait la demande pour ses facteurs. Dérogation acceptée dans la limite de 6 km/h (la vitesse d'un piéton pressé), la commande qui permet de démarrer sans pédaler est maintenant proposée sur de plus en plus de modèles à destination du grand public.

Béquille escamotable

La béquille centrale, comme sur un cyclomoteur, c'est plus stable que la béquille latérale. A condition qu'elle soit bien large, donc pas forcément compatible avec le mouvement des pédales. Voici donc la béquille escamotable : en position sortie elle a les pattes bien écartées, et parfaitement alignées sous le cadre en position rentrée.

Ressort anti-guidonage

Le poids plus important, le centre de gravité plus élevé, font qu'on ne se trouve pas aussi à l'aise sur un VAE que sur son vieux vélo. Et on en voit certains qui s'accrochent au guidon. D'où l'apparition sur beaucoup de modèles d'un petit ressort reliant le cadre à la fourche avant, destiné à atténuer le guidonage.

Console amovible

Le petit boîtier de commande et de contrôle fixé au guidon est exposé au vandalisme. Grâce à une petite prise sur le câble, vous débranchez le boîtier et vous l'emportez dans la poche.

Batterie en location

Partant du principe que c'est surtout en hiver que les batteries se dégradent, qu'elles souffrent d'autant plus qu'on les laisse longtemps sans les recharger, et que beaucoup de gens utilisent peu leur vélo en hiver, un fabricant projette de proposer ses VAE à la vente sans batterie – donc à un prix très attractif – avec mise à disposition des batteries en location.

Moustache, avec son modèle Samedi 28 open. Le jury a apprécié à l'unanimité sa maniabilité, qui donne l'impression d'être sur un vélo normal. Moteur Bosch sous le pédalier, cadre hydro-formé d'épaisseur variable en fonction des contraintes mécaniques, assurant à la fois rigidité et légèreté, et très soigné dans le détail. Beau joueur, le représentant de la société Matra a salué au moment de la remise des prix la qualité de ce concurrent.

Enfin, pour les vélos pliants à assistance électrique, où le jury a été sensible à la sécurité du verrouillage central et à la rapidité de pliage, c'est le modèle Peps de la marque O2feel qui remporte le grand prix.

Ont également été nominés : dans la catégorie vélo de ville, le City NX7 de Babboe (Holland Bikes), un modèle sans assistance de son cargo-bike pouvant transporter 80 kg de charge ; dans la catégorie VAE, le CX AGT de Matra (séducteur de jeunes avec son faux air de scooter) et le e-Metropoli de Bianchi (Cycleurope) ; et en pliant électrique le Watoo de la marque Wattmini.



La cellule juridique de la FUB : premiers enseignements

On a la loi pour nous. Facile à dire, plus difficile à appliquer. Les associations de la FUB ont connu quelques succès marquants devant les tribunaux, et donc face aux aménageurs de l'espace cyclable, mais aussi des échecs. Bilan d'étape de notre cellule juridique.

Rapide, non polluant, bon marché et bon pour la santé, le vélo cumule plus d'avantages qu'aucun autre mode de transport urbain. Ces avantages ont amené les pouvoirs publics à mettre en place une législation en faveur du vélo en zone urbaine. La loi sur l'air de 1996 et le décret du 30 juillet 2008 qui impose les doubles sens cyclables en zone 30 sont très favorables aux cyclistes.

Pourtant, de nombreux décideurs locaux continuent à ignorer cette législation, voire même à freiner la montée inéluctable de la pratique du vélo urbain, par toutes sortes de décisions plus ou moins illégales. Ces résistances contre-productives ont amené diverses associations à ester en justice afin de faire entendre leurs droits au niveau local. La FUB a naturellement entamé une réflexion sur le sujet afin de mieux coordonner l'action au plan national et, le cas échéant, d'essayer de prêter main forte aux associations.

Les premiers pas

Ainsi est née l'idée de créer une cellule juridique au congrès de Lille (2009). Un an plus tard, en 2010, une formation juridique a été organisée par la FUB à Rennes, avec l'intervention d'une avocate qui avait auparavant aidé une association locale lors d'un procès compliqué. L'idée a suivi son cours et s'est matérialisée quelques mois plus tard avec la mise à disposition par la FUB d'un petit budget afin de pouvoir avoir recours aux services de cette avocate lorsque des questions juridiques trop pointues pour des non juristes se présentaient aux associations locales. Un embryon de cellule juridique s'est alors consolidé autour de cette avocate, animé par quelques bénévoles qui étaient alertés par les permanents de la FUB au fur et à mesure que des cas concrets se présentaient.

Un mode de fonctionnement s'est mis en place. Lorsqu'une association rencontre des difficultés d'ordre juridique, elle contacte les permanents de la FUB. Ceux-ci alertent les bénévoles de la cellule juridique, qui eux-mêmes ont souvent eu auparavant l'expérience d'une procédure juridique liée au vélo. Ces derniers évaluent alors l'intérêt du cas qui leur est présenté. Si ce cas paraît intéressant, l'association est invitée à remplir un petit formulaire afin de préciser le problème. Sur la base de ce formulaire, les bénévoles décident si le cas peut être traité directement sur la base des connaissances déjà accumulées par les bénévoles, ou si le cas requiert l'intervention du juriste. Dans le second cas, la FUB finance l'intervention de ce juriste.

Ne pas se substituer aux associations

Il est important de comprendre que, au niveau des bénévoles comme du juriste, il n'est pour l'instant pas question pour la FUB de mener une action en justice à la place des associations locales. Les bénévoles ou le juriste se limitent à évaluer si le cas

paraît solide, éventuellement à suggérer d'autres pistes à l'association, et à donner des conseils pour la mise en forme du recours. Le gros du travail reste donc à la charge de l'association locale, ceci pour deux raisons : 1) l'association locale est la mieux placée pour monter un recours car elle connaît bien le terrain ; 2) les moyens de la FUB sont limités.

A ce jour, la cellule juridique a traité une vingtaine de demandes (voir par ailleurs) dont certaines se sont avérées relativement complexes.

Doubles sens cyclables

Le cas le plus intéressant a été celui de **Saint-Avold**, dans le département de la Moselle. En 2010, l'association locale a courageusement intenté un procès au maire de la commune pour non-respect des dispositions légales en matière de double sens cyclable en zone 30. Le cas était particulièrement justifié par le fait que les deux voiries objets du litige mènent à un collège. En effet, le décret du 30 juillet 2008 a introduit dans le code de la route la généralisation des doubles sens cyclables dans toutes les zones 30, sauf dispositions différentes justifiées par le maire (autorité investie du pouvoir de police ; justification par exemple en raison d'un danger avéré). Les



A Saint-Avold, le quartier du collège aurait tout à gagner à de meilleures liaisons cyclables, pour réduire le trafic voitures aux heures de pointe

doubles sens cyclables permettent aux collégiens cyclistes de gagner du temps par rapport aux automobilistes. Ils constituent donc une mesure forte en faveur du vélo. L'argument mis en avant par l'association était que plus d'élèves pourraient se rendre au collège à vélo en raccourcissant leur trajet, dans des rues où les voitures seraient par conséquent moins nombreuses (moins de parents-taxis).

Le député-maire de Saint-Avold a cru bon de prendre un arrêté, avant l'issue du jugement, interdisant la circulation en contre-sens des vélos dans une des voiries concernées, invoquant notamment la sécurité et l'absence d'intérêt d'un double sens pour les cyclistes (sic) au regard de la distance à parcourir. Il n'a toutefois pris aucune mesure pour la seconde voirie jusqu'à la veille du jugement (donc trop tard pour influencer un jugement qui est essentiellement le résultat d'une procédure écrite).

L'association a eu gain de cause sur toute la ligne. Le jugement a établi la première jurisprudence indiquant que les doubles sens cyclables étaient la règle en zone 30, les sens uniques pour vélo étant l'exception et devant être justifiée.

Obstruction

Malheureusement, le député-maire de Saint-Avold continue à faire obstruction aux doubles sens cyclables sur le territoire de sa commune, et localement le problème n'est pas résolu. L'attitude du maire de Saint-Avold est consternante. Au lieu de se plier de bonne grâce à la décision de justice, il a mis en place une guérilla administrative afin de continuer à empêcher les collégiens de bénéficier d'un double sens. Cette attitude justifie a posteriori le bien-fondé du recours en justice. Devant un maire aussi borné, il est vraisemblable qu'aucun effort de conciliation n'aurait pu aboutir. L'association continue son combat et la cellule juridique de la FUB suit ce dossier de près, jusqu'à ce que le maire

finisse par céder. A noter que Saint-Avold a reçu le prix du clou rouillé décerné en 2011 par la FUB, justement pour ce refus de se plier aux dispositions en matière de zone 30. Pourquoi pas à nouveau un grand prix spécial du jury en 2014 pour récompenser l'obstination absurde du député-maire ?

Des échecs et des victoires

D'autres recours n'ont malheureusement pas été couronnés de succès. A **Lyon**, des arrêtés ont été pris pour créer des zones 30, autorisant les doubles sens cyclables, mais dans certaines rues seulement. En réalité, les dispositions du décret du 30 juillet 2008 indiquent que les chaussées en zone 30 sont de plein droit en double sens pour les cyclistes. Aucun arrêté n'est nécessaire pour les autoriser, les arrêtés sont nécessaires seulement pour les interdire. Ceci a été bien clarifié par le jugement de Saint-Avold. Une analyse du cas de Lyon devra donc être menée à la lumière du jugement de Saint-Avold.

D'autres échecs ont été rencontrés à **Perpignan** et à **Melun**. De plus, un jugement à **Reims** n'a pas retenu la notion du « droit des cyclistes » à l'itinéraire court permis par le double sens cyclable. La bataille gagnée à Saint-Avold n'est donc pas la fin de l'histoire. Le recours le plus récent, celui de **Rouen** en avril 2013, a lui été couronné de succès (la communauté urbaine a même été condamnée à verser 500 euros à l'association cycliste) et est venu renforcer la jurisprudence de Saint-Avold.

De nombreuses demandes ont été formulées auprès de la cellule juridique au titre des doubles sens cyclables en zone 30. La cellule juridique, n'étant pas en mesure de suivre tous les cas simultanément, a préféré attendre l'issue du procès de Saint-Avold avant d'envisager un soutien éventuel de la part d'un juriste professionnel.

Maintenant qu'une première jurisprudence est établie en matière de doubles sens cyclables, se pose la question de la prochaine étape à franchir. Il serait notamment intéressant d'étudier les recours possibles face à un maire comme celui de Saint-Avold qui fait de l'obstruction systématique.

La loi sur l'air

Un nombre plus limité de demandes a été présenté à la cellule juridique au titre de la loi sur l'air alors que la jurisprudence concernée est maintenant extrêmement solide. D'autres articles de *Vélocité* (numéros 96, 105, 110) ont déjà traité de cette jurisprudence donc nous ne reprendrons pas les détails ici. Il suffit de rappeler que l'article 20 de la loi sur l'air, maintenant codifié dans le code de l'environnement, stipule que des itinéraires cyclables doivent être mis en place lors de toute rénovation de voirie urbaine. Cet article de loi fait l'envie de nos voisins européens. Les associations locales devraient donc en faire bon usage.

Une déception a toutefois été rencontrée à **Brignais**, près de Lyon. Un militant local, membre d'une association lyonnaise, elle-même membre de la FUB, a obtenu l'annulation de la délibération décidant de la rénovation de voirie au titre de la loi sur l'air. Toutefois, il n'a pu obtenir la suspension des travaux et ceux-ci ont été achevés tels que prévus initialement, c'est-à-dire sans itinéraires cyclables. Suite à un nouveau recours, le tribunal a conclu bizarrement que les aménagements ayant été achevés, il n'était pas dans son rôle d'enjoindre au maire de régulariser la situation, malgré le fait que cette situation ne soit pas en accord avec la loi.

Questions diverses

La cellule juridique a été contactée sur des sujets assez variés, sans qu'il y ait forcément un litige juridique à la clé. Par exemple, les « tourne à droite » et les sas cyclistes sont-ils



liés ? L'interdiction du stationnement des vélos devant le Mont Saint-Michel est-il légal et peut-il justifier l'interdiction de l'accès des cyclistes au site ? Un cycliste peut-il être verbalisé s'il emprunte un sens interdit en zone 30 en l'absence d'arrêtés indiquant que cette rue n'est pas un double sens et donc en l'absence de signalisation indiquant que le sens interdit s'applique aussi aux vélos ? Peut-on effectuer un recours contre une enquête publique qui ignore les remarques faites par les cyclistes ? La rénovation d'un chemin de halage entre-t-elle dans le cadre de l'article 20 de la loi sur l'air ? La mise en place d'une zone 30 dispense-t-elle la municipalité de mettre en place des itinéraires cyclables lors de la rénovation d'une voirie ?

La cellule juridique n'a pas toujours de réponse à ces questions mais prodigue des conseils dans la limite de ses compétences.

Trois orientations possibles

Malheureusement, la juriste professionnelle à qui la FUB faisait appel a quitté la France pour des raisons personnelles. Il s'est avéré difficile de trouver un autre juriste pour la remplacer. Les bénévoles de la cellule continuent toutefois bon an mal an à prodiguer des conseils aux associations sur la base de leurs connaissances pratiques.

Les finances de la fédération n'étant pas extensibles, le budget initialement prévu a rapidement été réaffecté à d'autres tâches. Toutefois, un atelier s'est tenu en marge de l'assemblée générale de la FUB en 2013 à Asnières. Deux juristes professionnels étaient présents et ont manifesté leur intérêt pour le travail juridique de la cellule. Plusieurs options s'offrent maintenant à la FUB :

1. Continuer à travailler sans budget au cas par cas, mais avec le renfort des juristes qui travailleront suivant leur disponibilité. Cette option serait déjà un grand pas en avant par rap-

port à la situation actuelle où les bénévoles de la cellule n'ont pas de formation particulière en matière juridique. Il faudrait toutefois prévoir un soutien accru de la part des permanents pour le suivi des demandes. En effet, il y a une forte attente de la part des associations locales, comme en témoigne la vingtaine de requêtes reçues jusqu'à présent. Il arrive que la cellule n'arrive pas à répondre à la demande faute de bénévole disponible. D'autre part, lorsqu'un conseil a été prodigué, il serait intéressant de savoir ce qu'il est advenu par la suite. Sans relance de la part des permanents, beaucoup d'associations ne tiennent pas la cellule informée.

2. Mettre en place à nouveau un budget (limité) afin de rémunérer les services d'un juriste quand le besoin s'en fait sentir. Cette option consisterait à revenir à la situation initiale. La cellule déciderait des cas méritant un soutien, par exemple les cas qui peuvent permettre de renforcer la jurisprudence ou les cas à haute valeur symbolique.

3. Centraliser les procédures au niveau national. Dans ce cas, les procès ne seraient plus laissés à la charge des associations locales, mais seraient pris en charge par la FUB. L'intérêt serait d'avoir une force de frappe plus importante : un maire pourrait se laisser plus facilement

impressionner par une association regroupant plusieurs dizaines de milliers d'adhérents plutôt que par une petite association locale et éventuellement donner suite aux demandes des cyclistes avant d'en arriver au recours juridique. D'autre part, une telle approche limiterait les risques d'être déboutés pour vice de forme. Le danger serait toutefois que les militants locaux se déchargent de leurs responsabilités. Un procès dure longtemps, les gens peuvent démentir ou faire face à une situation personnelle nouvelle qui ne leur permet plus de s'investir. La FUB risquerait alors de se retrouver démunie, faute d'informations suffisamment solides sur les particularités locales (ne serait-ce que d'être tenu informés des nouveaux arrêtés publiés par la municipalité). Reste aussi le point crucial du financement. Une organisation plus centralisée nécessite des moyens supplémentaires au niveau fédéral, même si on peut globalement espérer bénéficier d'économies d'échelle.

Le débat lancé lors de l'AG 2013 de la FUB devra être poursuivi dans les mois et les années qui viennent, car la voie juridique reste un outil clé pour défendre la place du vélo en ville.

Pascal Le Grand

Le bilan en bref

Au total depuis fin 2010, 22 cas ont été soumis à notre cellule juridique, dont 11 relevant des doubles sens cyclables en zone 30, et 9 relevant de la loi sur l'air.

- Deux issues favorables : Saint-Avold, Rouen (pour DSC).

- Trois échecs : Reims, Lyon, Perpignan.

- En attente, sans suite ou sans nouvelles : 13 cas. Il s'agit de Molsheim, Lons-le-Saulnier, Melun, Saint-Gaudens, Fontaine-lès-Dijon, Brignais, Corbeil Brétigny, Dammarie-les-Lys, Nevers, Milly-la-Forêt, Malestroit, Tregunc, Rouen (loi sur l'air).

- Pas de recours à envisager dans trois cas : Mont Saint-Michel, Chalons sur Saône, Aix les Bains.



Security Tech Germany

Nos nouveautés 2014 sont arrivées Casques | Antivols | Sacoches



terraeco *changez le monde changez de point de vue*



Recevez gratuitement un magazine

en vous connectant sur

www.terraeco.net/fub



Ou scannez ce Flashcode



Retrouvez-nous sur





Le vélo reprend un peu de place dans le train

Le vélo reprend tout doucement sa place dans le train. Mais la SNCF envisage de nouvelles modalités de concertation, plus contraignantes pour les associations comme la FUB. Retour sur la dernière rencontre.

Une réunion de concertation SNCF et associations (FUB, FNAUT, AF3V, FFCT, 4M50, MDB) s'est déroulée le 17 juin sous la direction de Brigitte Rabaud et animée par Alexandre Richardot, en présence de Dominique Lebrun, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, et Julie Gozlan du ministère des Transports.

Train vélo Loire

Les régions Pays de la Loire et Centre ont relancé l'opération Train vélo Loire dans les TER InterLoire qui circulent à 200 km/h reliant Orléans à Nantes et Saint-Nazaire. Un fourgon est accroché acceptant 40 vélos gratuitement. Il est servi par des personnels dédiés qui embarquent/débarquent les vélos. L'opération a été étendue de deux à trois mois (15 juin - 15 septembre). Ces trains ont accueilli 6 000 cyclistes en 2012.

Mais dans le même temps, les vélos sont interdits dans les Intercités Paris - Blois - Tours.

REX stationnement vélo dans les pôles d'échanges

L'objectif de cette étude effectuée par Altermodal est d'explorer les conditions du succès des services de stationnement vélos dans les pôles d'échanges au travers d'exemples concrets. Selon la SNCF, 50 % des gares disposent d'un tel stationnement (30 000 places). Un guide des préconisations pour un stationnement réussi sera réalisé. Douze régions ont été couvertes avec 27 pôles d'échanges de différentes natures.

L'étude a constaté que la plupart des stationnements étaient bien placés, à proximité des quais. La tarification est peu variée et il n'y en a aucune pour les occasionnels. Les efforts de communication sont souvent effectués au début des mises en place



Photo prise cet été à Morlaix (Finistère) d'un bus-TER équipé d'un rack à vélos. De quoi faire rêver les pendulaires de la région Rhône-Alpes qui, pour cause de travaux sur le réseau, voyagent en bus non-équipés

J. Balas

mais ne sont pas poursuivis ensuite. Enfin, il y a peu de services associés au stationnement.

Trois étapes clés ont été repérées pour une offre adaptée à la clientèle vélo.

1) Une appréciation du potentiel d'intermodalité (densité habitat / emploi, coupures et accès facilités, dénivelés, concurrence marche / transports publics, etc.).

2) Détermination de l'offre en fonction du potentiel qui doit être suffisante sans être surdimensionnée (effets négatifs de réalisations sous-utilisées).

3) Définition de la qualité de service.

Lors de cette étude à Rennes, un comparatif a été effectué sur les temps de parcours du vélo, du métro, du tram et du bus. Le vélo est plus rapide que le métro jusqu'à 4 km, que le tram jusqu'à 7/8 km, le bus jusqu'à 12 km.

Cette étude se poursuivra jusqu'à l'automne par des tables rondes dans quatre gares (Chelles, Bordeaux,

Grenoble, Bourgoin-Jallieu) avec des clients et des non-clients du train.

Evolution de la concertation vélo

La SNCF a enquêté auprès des associations dans le but de faire évoluer la concertation ou de la réduire selon les points de vue. Les associations ont apporté des réponses très proches sur l'ensemble des sujets. Elles estiment que cette concertation est globalement positive, qu'elle a permis des avancées et une meilleure connaissance des contraintes tant du côté de la SNCF que de celui des cyclistes. Parmi les points positifs, il y a la généralisation des places vélos dans les TER, dans la plupart des TGV à un étage, l'aménagement futur des Duplex. Les points négatifs sont la réduction de moitié des places dans les TGV-A, l'absence de réservation de places vélos sur le web, de places vélos en 1^{ère} classe, l'information insuffisante et souvent contradictoire. Les associations ont apporté leur représentativité et leur



expertise. Elles estiment que leur avis est entendu, parfois suivi ; il est souvent non sollicité.

Elles souhaitent une meilleure remontée au niveau national des questions soulevées, être plus associées aux projets concrets.

Cette concertation a débuté sous la présidence de Jacques Fournier au début des années 90. Les réunions ont eu lieu jusqu'ici trois fois par an.

L'objectif affiché par la SNCF est de faire évoluer cette concertation vers plus d'efficacité en l'insérant dans la concertation nationale entre la SNCF et les associations de consommateurs, de développer une activité plus ciblée sur les projets (services de stationnement vélo, embarquement des vélos, aménagement des duplex, développement des services de loueurs de vélos, ...). Après avoir fait le tour des associations qui souhaitent le maintien de la concertation, elle a maintenu une réunion plénière annuelle (au lieu de trois).

Cette concertation sur trois étages a été débattue. La concertation avec les associations de consommateurs agréées par l'Etat est régie avec la SNCF par un protocole signé en janvier 2013 avec les 15 organismes qui y participent. Un conseil consultatif se réunit deux fois par an sous la présidence de Guillaume Pépy, des commissions en réunion plénière se réunissent tous les mois sauf en été, des groupes de travail sont formés sur des sujets particuliers.

De toutes les fédérations et associations représentées dans la concertation vélo, seule la FNAUT dispose d'un agrément. Cela signifierait donc que les sujets vélos devraient être défendus via la FNAUT. Certaines fédérations en sont adhérentes (FUB, AF3V, MDB indirectement) mais pas d'autres (FFCT, UTAN, CIHM). Il a été évoqué l'idée que la FUB demande cet agrément consommateurs.

Des séances de travail sur des projets vélos précis seront organisées. Mais les thèmes seront décidés par



J.-M. Trottignon

Le vélo a aujourd'hui sa place dans les TER : demain dans les TGV ?

la SNCF et ils seront à géométrie variable selon les sujets. Chacun apportera des compléments à ce compte-rendu et l'analyse qu'il fait de cette nouvelle organisation proposée par la SNCF.

Mon commentaire personnel

La SNCF a une très longue expérience des stratégies de dévitalisation des services qui l'encombrent, parfois sur de très longues périodes. On le voit sur les lignes ou les trains dont elle ne veut plus qui subissent des dysfonctionnements variés, des réductions de services, une absence d'information, l'orientation des voyageurs vers d'autres lignes ou d'autres trains, jusqu'au jour où la ligne ou le train a perdu ses défenseurs naturels que sont les voyageurs. L'heure de la fermeture a sonné.

On peut se tromper mais on peut y voir un parallèle avec les propositions d'évolution de la concertation qui nous sont faites par la SNCF.

Une carotte, la place du vélo dans les réunions de consommateurs en présence de Guillaume Pépy, avec un cadeau peut-être empoisonné pour la FNAUT de devoir représenter la moitié des associations cyclistes (l'autre moitié, notamment la FFCT

et l'UTAN dont on connaît l'apport à ce travail, disparaît du processus).

Une offre séduisante de meilleure efficacité par le biais de groupes de travail sur des sujets précis mais en choisissant ses interlocuteurs selon les thèmes, divisant par là même une coalition pour le vélo qui a trouvé patiemment son unité au fil des années.

Une réduction de trois à une des réunions de concertation qui sont des mines d'information pour les fédérations qui les répercutent ensuite dans leurs réseaux et leurs publications et peut-être pour la SNCF (on le croyait jusqu'ici).

L'évolution de la concertation SNCF / associations cyclistes dépendra bien entendu des réponses qui seront apportées à la SNCF par les fédérations, peut-être du pouvoir politique. Mais en tout état de cause, si la SNCF trouve cette concertation chronophage, qu'elle soit certaine que sortie par la porte, elle reviendrait par la fenêtre. Le vélo a repris sa place dans le train, elle ne fera que s'élargir, le vélo ne risque pas d'en descendre.

Erick Marchandise



Echos des régions

Bienvenue aux nouvelles assos :

Guidoline à Rouen (76)

La roue libre - Le Havre (76)

Bretagne

Saint-Brieuc : mobilisation autour d'un rond-point dangereux

Le 31 mai dernier, une vingtaine d'adhérents et sympathisants de Vélo Utile ont souhaité marquer par une action forte la dangerosité des aménagements dans le centre-ville de Saint-Brieuc en ciblant plus particulièrement un endroit à risque pour les cyclistes : le rond-point au bas du Boulevard Clémenceau, près des Champs.

Par cette action, Vélo Utile a souhaité alerter les pouvoirs publics sur la nécessité de prendre en compte la vulnérabilité des piétons et des cyclistes dans les aménagements, et de considérer les déplacements doux comme une opportunité et non comme une contrainte pour le développement de la ville.

La ville de Saint-Brieuc et l'agglomération considèrent qu'une concertation a été faite pour cet aménagement des Champs. Ces deux collectivités ne font pas de concertation, mais uniquement de l'informa-



Vu à Gex, dans l'Ain : mieux vaut en rire

Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex

tion. Vélo Utile a participé aux réunions, mais ses remarques et ses propositions n'ont jamais été prises en compte. Aujourd'hui, nous sommes devant un constat : la ville est peu sécurisée, peu conviviale et peu attractive. Vélo Utile a toujours été à la disposition des services techniques pour apporter des solutions.

Aujourd'hui, nous souhaitons être écoutés et pris en compte.

Source : Vélo Utile, Saint-Brieuc

Midi-Pyrénées

Toulouse : un grand parking vélo ouvre à la gare

Le Conseil régional Midi-Pyrénées et la SNCF viennent d'aménager une vélostation de grande capacité à la gare Matabiau de Toulouse, qui a ouvert au début de l'été.

600 places sont réservées aux abonnés TER et du Réseau Routier Régional (RRR), avec un tarif attractif de 5 € par mois, 20 € par semestre ou 30 € par an. Leur carte de transport servira de badge.

78 places seront destinées aux non-abonnés TER ou RRR, qui devront prendre un abonnement Vélostation mensuel (8 €), semestriel (24 €) ou annuel (38 €) et disposeront d'une carte (badge).

Ouvert le 6 juin dernier, ce parc sécurisé (fermé) est localisé au bord des quais, au rez-de-chaussée du Parcotrain Eiffia.



Rond-point à risque pour les piétons et les cyclistes à Saint-Brieuc

Vélo Utile, Saint-Brieuc



Il est en fonction de 5h30 à 23h30 tous les jours avec du personnel aux heures d'affluence (lundi au vendredi : 6h-10h et 16h-20h ; samedi, dimanche, jours fériés : 9h-13h et 15h-19h).

Il offre divers services : mini-casiers (consignes), station de gonflage, fontaine à eau, trousse à outils, prises pour recharge de vélos électriques, informations.

L'Association Vélo, qui a été associée au choix du fournisseur de racks à double étage, approuve cet investissement, car les options choisies sont positives : grande capacité, stationnement dans un local fermé sécurisé facile d'accès, horaires larges, présence de personnel, tarif peu élevé pour les abonnés TER, réservation de 78 places pour les non abonnés TER, bon matériel (racks), pratique et permettant l'attache du vélo par un antivol personnel.

En revanche, cet équipement ne répond pas aux besoins des touristes ou personnes extérieures à Toulouse. Et l'association rappelle qu'il existe d'autres besoins similaires dans des villes moins importantes de la région comme Pamiers et Foix.

Association Vélo Toulouse



C'était le 6 juin dernier à Toulouse : les employés d'Airbus avaient répondu massivement à l'invitation de la journée « Allons-y à vélo ». Ils étaient près de 400 devant le 380 !

Airbus

Normandie

Une Maison du vélo ouvre à Caen

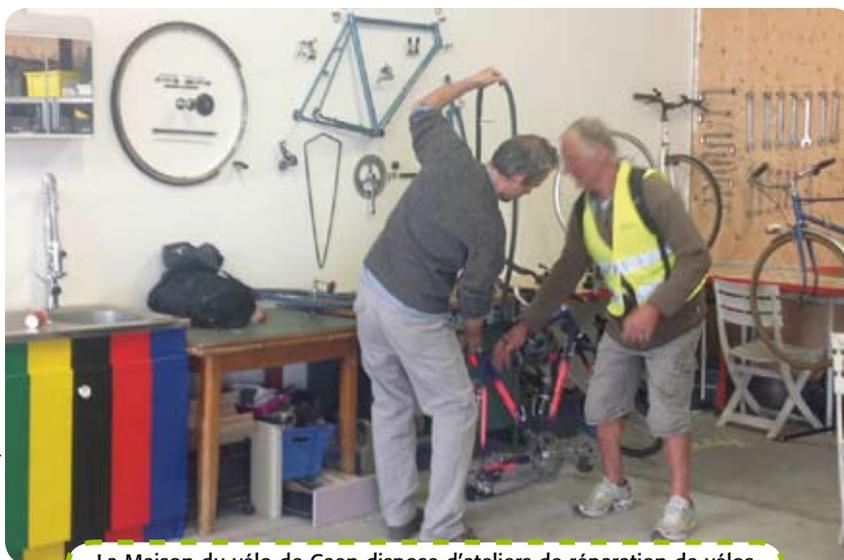
Tout le monde a mis la main à la poche pour financer la Maison du vélo de Caen, qui était inaugurée le 9 septembre : l'ADEME, la ville de Caen, Viacités (Autorité organisatrice des transports sur les 35 communes de l'agglomération), le Conseil général du Calvados, la Région Basse-Normandie.

Grosse satisfaction pour Pierre-André Hodiernne, le président de l'association Déralleurs à Caen, associé à cette réalisation. Dans son discours, il n'a pas manqué de rappeler l'importance du réseau de la FUB avec ses 180 associations, et le soutien qu'elle apporte au développement du vélo au quotidien. Mais il a aussi fait le lien avec le tourisme à vélo, relevant « ces temps derniers une inflexion dans le discours de nos élus qui, nous semble-t-il, prennent conscience de l'intérêt économique du tourisme à vélo pour notre région ».

Située près de la gare, cette Maison du vélo est également placée sur la jonction entre la voie verte Caen-Ouistreham et la toute nouvelle voie verte de la Suisse Normande. Elle dispose de 700 m² de bureaux, salles de réunion et ateliers répartis sur deux niveaux ainsi que d'une cour de 1300 m².

C'est à l'association Vélosol qu'a été confiée la gestion de cet établissement. Vélosol y continuera son activité démarrée à Colombelles et poursuivie à l'Ile aux Vélos dans le cadre de l'économie solidaire (récupération de vélos, aide à la réparation) mais elle prendra en charge également de nouvelles missions (location de moyenne et longue durée, consigne à vélos, vélo-école).

Avec l'association Déralleurs, qui compte bien développer le mar-



Déralleurs, Caen

La Maison du vélo de Caen dispose d'ateliers de réparation de vélos

quage BICYCODE®, d'autres associations locales se sont déjà regroupées afin d'animer ce nouveau lieu d'échanges.

Source : **Dérailleurs, Caen**

Pays de la Loire

Le Mans : les sorties qui font aimer le vélo

Petit bilan des sorties à vélo qui ont été organisées cet été au Mans. En tout, six visites de la ville et de ses alentours, dont quatre avec une guide conférencière du service patrimoine de la ville du Mans. Plusieurs thèmes y ont été abordés : Le Mans au fil des moulins, le patrimoine industriel, les mancelles et maisons de ville, les immeubles de ville et les nouveaux quartiers. Les visites organisées par Cyclamaine se sont déroulées chez un boulanger bio, et dans une cidrerie.

Nous étions nombreux aux visites découvertes à vélo aux mois de juillet et août : entre 15 et 25 personnes chaque jeudi soir, défilant dans les rues du Mans et de son



Communauté de communes du Sud-Estuaire

Marquage BICYCODE® dans la Communauté de communes du Sud-Estuaire

agglomération à vélo. En famille, entre amis, ou bien en solo, ces balades conviviales permettent d'en connaître toujours un peu plus sur la ville du Mans, son histoire, son évolution et sa culture.

L'idée est de faire découvrir aux participants des chemins accessibles aux vélos, des parcours sur piste cyclable pour la plupart du temps, et de montrer que faire du vélo en ville, c'est possible, et ce n'est même pas contraignant (bien au contraire).

Nous en avons appris beaucoup sur la famille Bollée et les progrès de la science, le potentiel fluvial de la Sarthe, les industries qui ont mené à l'essor économique de la ville du Mans ainsi que sur l'architecture au fil des rues.

Vélo, convivialité et découvertes s'harmonisaient dans ces sorties estivales.

Source : **Cyclamaine, Le Mans**

Sud-Estuaire : la collectivité prend en charge le gravage

La Communauté de communes du Sud-Estuaire (CCSE), qui réunit en Loire-Atlantique les communes de Corsept, Frossay, Paimboeuf, Saint-Brevin-Les-Pins, Saint-Père-en-Retz, Saint-Viaud, a mis en oeuvre une action de lutte contre le vol de vélos. Avec la compagnie de gendarmerie de Pornic, couvrant le pays de Retz Atlantique, elle a pris contact avec la FUB pour pouvoir proposer le BICYCODE®, avec l'appui de l'association Place au vélo de Nantes.

La Communauté de communes a animé la première phase de l'opération en novembre 2011 et la seconde en mars 2013. En 2013, sept jours d'animation dans sept lieux différents ont été assurés, avec deux opérations ouvertes au public, trois opérations se déroulant en collèges et deux en écoles primaires.

Trois écoles supplémentaires ont participé à l'opération en transmettant aux parents d'élèves et au personnel une invitation pour les opérations ouvertes au public (deux écoles de Paimboeuf et une de Saint-Brevin). En tout, 60 vélos ont été gravés en 2011 et 159 vélos en 2013.

La participation dans les établissements scolaires a été moins importante que prévu, ce qui nécessitera des ajustements pour la prochaine opération. Par contre, le message pédagogique a été particulièrement bien porté et relayé par le personnel



Cyclamaine, Le Mans

Visite à vélo du patrimoine du Mans



qui s'est vraiment mobilisé. Une attention particulière a été portée à tous les aspects techniques du gravage.

Bonne surprise à l'arrivée : le prix de revient par vélo gravé, évalué au départ à 14,80 €, est de 11,37 € tous frais inclus. Une participation de 5 € avait été demandée par vélo d'adulte, et de 2,5 € par vélo d'enfant.

La collectivité souhaite mettre en place une troisième et dernière phase de l'opération en 2014.

Source : Communauté de communes du Sud-Estuaire

Poitou-Charentes

Des tourne à droite à Rochefort

Il y a déjà quelques mois, un nouveau panneau pour les cyclistes était installé à la demande de l'association Vélo pour tous par les services techniques de la ville. Le tourne à droite aux feux, rue du 14 juillet, permet aux cyclistes de tourner à droite même lorsque le feu est rouge tout en respectant les piétons et la priorité des véhicules venant de la gauche.

De nouveaux feux ont été équipés de ce panneau, récemment. On peut citer par exemple l'avenue d'Aunis et les rues perpendiculaires, la rue Anastassiou. Le cycliste ne peut tourner à droite qu'aux seuls feux équipés de ce panneau.

Avenue Rochambeau, le cycliste venant de la ville pourra filer sans s'arrêter au feu rouge, mais en prenant les mêmes précautions citées plus haut. L'appellation exacte devient le cédez-le-passage cycliste au feu rouge.



Pascal et son nouveau vélo, pour se déplacer à son travail

Vélo pour tous, Rochefort

Un vélo pour Pascal

Pascal vient de trouver du travail à la régie inter-quartiers. Il n'a pas de moyen de locomotion. Les horaires des transports urbains font qu'il arrive trop tard. Il s'est alors tourné vers la démocratie locale, qui a sollicité Vélo pour tous pour le prêt d'un vélo.

Malgré notre déménagement récent - pour cause de travaux - nous avons réussi à trouver un bien précieux pour lui. Pouvoir se déplacer pour aller au travail. Pour ce faire, Pascal a adhéré à l'association contre 1 € et s'est promis de venir nous aider à la remise en état de notre stock. Merci à Christian pour son aide.

Rhône-Alpes

Lyon - Grenoble : un gros challenge de la mobilité

Le 6 juin dernier, 29 200 salariés de 545 organismes ont participé sur l'ensemble de la Région Rhône-Alpes au challenge de la mobilité, qui s'est concrétisé par un total de 7 860 personnes en report modal ce jour-là.

Fruit d'une collaboration entre l'ADEME, les collectivités territoriales de la Région Rhône-Alpes, et de relais associatifs comme Pignon sur rue (Lyon) ou l'ADTC (Grenoble), ce challenge annuel de la mobilité est une traduction régionale désormais bien rodée de la formule « Allons-y à vélo ».

Comme les années précédentes, de grosses entreprises y participaient : la Région Rhône-Alpes (Lyon) évidemment, le CEA (Grenoble), l'Université Joseph Fourier (Grenoble), la Mairie de Saint-Etienne, le Crédit Agricole (Lyon), StMicroelectronics (Grenoble), le Centre Commercial la Part-Dieu (Lyon), le Grand Lyon, JTEKT (Lyon), EPN science campus (Grenoble), le Centre Hospitalier de Firminy. Mais les grandes métropoles ne furent pas les seules à participer.

Vélo pour tous, Rochefort



Tourne à droite à Rochefort

Vélo pour tous, Rochefort

On s'est mobilisé jusque dans les territoires les plus reculés. En zone rurale, ce sont 130 établissements représentant près de 17 000 salariés qui ont joué le jeu et montré que se déplacer autrement est possible.

448 500 km ont été effectués en mode alternatif (soit plus de 11 fois le tour de la planète), dont 14 % à vélo, 28 % en co-voiturage, 2 % à pied, 52 % en transport en commun et 2 % en OMNI (Objet Mobile Non Identifié : skateboard, trottinette, rollers, ...).

7 860 personnes en report modal : le bilan global fait ressortir un report modal de 27 % du total des participants pour 141 000 km, ayant permis d'éviter l'émission de 27 tonnes d'équivalent CO₂. (Rappel du challenge 2012 : report modal de 23 % et 10 tonnes d'équivalent CO₂).

Extrait du classement régional. Etablissements de 1 à 49 salariés : SCE Lyon (Bron). Etablissements de 50 à 249 salariés : SARL Eolas groupe Business & Decision (Grenoble). Etablissements de 520 à 999 salariés : SNCF Technicentre Industriel d'Oullins (La Mulatière).

Etablissements de 1 000 salariés et plus : StMicroelectronics (Grenoble).

Source : Pignon sur rue, Lyon

Pour une publication dans *Vélocité* n°123, vous pouvez nous faire parvenir vos articles d'ici la mi-novembre à : velocite@fubicy.org

La Bicyclette Verte

LE VOYAGE À VÉLO EN LIBERTÉ



France
Italie
Portugal
Espagne
Ecosse
Irlande
Allemagne
Autriche
Hongrie
Pays-bas

www.bicyclette-verte.com



Cartovelo.com
Cartopedestre.com

Librairie en ligne de cartes et guides pour vos prochaines excursions en France et dans le monde.

La référence des randonneurs

cartovelo.com | cartovelo@gmail.com
36 Route de Saint Hilaire - 79210 Arçais
Téléphone : 33 (0)5 49 35 42 56



Oakland à vélo

Aux Etats-Unis, la « bike culture » peut être un engagement plus ou moins affirmé, voire revendiqué. Exemple à Oakland, au fond de la baie de San Francisco, où le vélo progresse de manière socialement créative, en dépit d'une forte dissuasion ambiante.

Il est 8h30, j'ouvre la porte de mon garage pour en sortir mon vieux vélo rouge. Une fois le casque mis et la porte cadenassée, je commence mon trajet par la seule piste cyclable sur ma route : celle juste devant chez moi. Sur les 5 à 6 km que je fais tous les jours pour aller au travail, seulement 0,5 km est équipé d'une piste cyclable. Je pourrais emprunter un autre chemin alternatif, un peu plus long, qui est fait presque entièrement d'aménagements vélo, mais il est moins direct.

Hostile et accueillante

Bienvenue à Oakland, 8^e ville la plus peuplée de Californie et sœur géographique de deux villes plus connues, Berkeley et San Francisco. On ne le croirait pas, mais Oakland est aussi un lieu où le vélo est en plein essor. À mi-chemin entre ville hostile et accueillante par rapport aux vélos, on y voit de tout. Que ce

soit des sexagénaires en spandex qui se font le dimanche la côte d'une montagne avant le petit déj, des hipsters⁽¹⁾ relax qui se baladent vers leur free-trade slow-roast drip-coffee⁽²⁾, des parents avec deux enfants accrochés à la selle, des professionnels sur vélo pliable ou encore des étudiants sur véhicule vintage, le vélo transgresse les catégories sociales.

A 9h, j'arrive au travail. J'ai réussi à faire mon trajet en sûreté en gardant un œil sur les double-bus, la dizaine de nids de poules, les conducteurs distraits et les portières hasardeuses. Bien que le nombre de cyclistes a augmenté de 250 % entre 2000 et 2011, leur place n'est pas encore acceptée ni respectée par tous. Au cours de la seule année 2011, la croissance de cyclistes était de 46 %. Oakland fait maintenant partie du petit groupe de sept villes sur les 100 plus grandes cités nord-américaines, qui compte plus de 3 % de travailleurs se rendant au travail à vélo, soit 5 000. En ajoutant à ce chiffre le nombre de résidents qui utilisent le vélo pour aller au BART, le « RER » de la région, ce chiffre monte à plus de 7 000 personnes. Les six autres villes sont Portland, Madison, Seattle, San Francisco, Minneapolis et Washington D.C.

Des commerçants intéressés

Cette hausse de cyclistes est accompagnée par un intérêt grandissant de la ville d'Oakland pour investir dans les transports actifs. Entre 2011 et 2012, la ville a presque doublé le nombre de pistes cyclables à travers la ville, pour un total de 132 miles (212 km). On devient aussi de plus en plus créatifs avec la possibilité d'installer plus de parkings dédiés aux vélos. Récemment, la ville d'Oakland a commencé un nouveau programme où un commerçant peut s'entendre avec la ville pour qu'elle

installe un « corral⁽³⁾ » en échange d'une promesse de sa part de l'entretenir et de le nettoyer.

Les commerçants locaux ont bien compris le potentiel du pouvoir d'achat des cyclistes - et nombre d'entre eux font un effort réel pour inviter et encourager ce nouveau type d'acheteurs. La Bay Area est un foyer de développement et d'innovations autour du vélo. Des compagnies comme Revolights, Monkeylights, Boombotix, Rock the Bike, Yuba, etc., s'évertuent à rendre les vélos du monde entier plus lumineux, plus pratiques et plus chantants. J'ai moi-même sur mes deux roues des lumières dynamiques colorées et fluorescentes que j'allume la nuit. C'est plus esthétique qu'autre chose, mais quel plaisir de voir les regards émerveillés des enfants qui me voient passer !

Les commerçants s'adaptent de plus d'une manière au vélo, et nombre d'entre eux en font un outil de travail. Ainsi, Pedal Express offre depuis près de 20 ans des livraisons uniquement à vélos, et Bicycle Coffee, El Taco Bike ou Curbside Creamery vendent leur nourriture via le vélo.

Bike Culture

A Oakland, on parle souvent de la « Bike Culture » - car souvent aux Etats-Unis, choisir un véhicule autre que la voiture en tant que mode de transport principal est un choix très minoritaire. Ceux qui font le choix le revendiquent et de manière assez forte. Pour moi, comme pour beaucoup d'autres, le vélo était une manière de me libérer de la voiture : moins cher, meilleur pour la santé et pour l'environnement. Cependant, au fur et à mesure que l'on découvre la ville de manière différente et qu'on rencontre d'autres cyclistes, on découvre cette culture du vélo, qui est une culture enthousiaste, positive et active. Les gens à Oakland se retrouvent pour aller à des festivals comme « Pedalfest » centré autour du vélo, pour des journées de sensibilisation du vélo comme « Bike to



Un des corral dans le quartier populaire de Temescal, qui a été décoré par un groupe informel de « knit bombers », ou « tricoteurs anarchistes »

Work Day », pour des balades en soirée comme les « East Bay Bike Party », et autres.

À l'origine une alternative à la voiture, le vélo est devenu pour moi une merveille dont je ne peux plus me passer - et tous les matins, c'est avec le sourire aux lèvres que je vais au travail (enfin, la plupart du temps). Et c'est ainsi que le vélo aux États-Unis, longtemps relégué à un sport d'enfants ou de fanatiques, redevient un objet véhicule à part entière de la ville.

Né à Oakland : le Scaper bike

Les Scaper bikes ont commencé à attirer les regards à cause de leurs couleurs et de leurs styles. Mais depuis leur naissance en 2007, ils sont devenus bien plus : un mouvement social, un point de rendez-vous pour des jeunes provenant de milieux urbains pauvres et violents, un moyen d'améliorer son quartier. Tyrone Stevenson, le créateur des premiers Scaper bikes, explique qu'à l'origine, les vélos furent repris par des jeunes qui voulaient conduire des voitures liftées et modifiées à un tel point qu'on les appelle Scaper cars (d'où le nom), mais ne pouvaient se les acheter. Les Scaper bikes devinrent cependant tellement populaires que beaucoup de jeunes en oublièrent même leur rêves de bagnoles et gardèrent leurs pédales bien après avoir passé l'âge du permis de conduire.



Un groupe de Scaper bikes à Oaklavia, une journée à Oakland où tous les boulevards autour du lac dans le centre-ville sont fermés à la circulation

C. Armour

Aujourd'hui, Stevenson reste proche du mouvement et participe à de nombreux « rides » en faveur d'une communauté plus forte et plus pacifique, comme la « Bike 4 Life » ride, qui appelle à une baisse du nombre de meurtres par fusil. Le mouvement est vu comme un bon véhicule de socialisation pour les jeunes, face à la drogue et à la criminalité. On voit les Scaper bikes souvent en groupe, avec de la musique de plus en plus souvent. J'espère pour ma part que les Scaper bikes permettront au vélo d'être vu à Oakland comme ouvert à tous, et non pas réservé aux hipsters et aux ultra-sportifs.

Vélo ludique, vélo social

On est vendredi soir, il est presque 20h. Pour moi, le vélo fait partie intégrante de ma vie - je travaille dans une association NGO qui fait un travail équivalent à la Fédération des usagers de la bicyclette au niveau régional (East Bay Bicycle Coalition),

je fais mes courses à vélo, et surtout, je sors à vélo. Le deuxième vendredi du mois est toujours un moment spécial, car ce soir-là plus exactement, je sors à vélo avec plus de 1 000 autres cyclistes. L'« East Bay Bike Party » est, comme son nom l'indique, une fête à vélo. Comparable à une « critical mass », le but de la Bike Party n'est cependant pas politique. Le temps d'une nuit, les rues appartiennent aux vélos. On respecte le code de la route, on roule tranquillement, et surtout, on s'amuse : il y a de la musique, des arrêts dansants, et beaucoup de lumières folles.

Dans une ville qui ne peut se vanter d'un système de transports ni étendu ni très régulier, et dans une région où la voiture devient de plus en plus délaissée par les jeunes, le vélo devient le nouveau moyen de transport populaire. Pour moi, la Bike Party représente ce renouveau d'enthousiasme. Il y en a pour tous : FWOD, une balade réservée pour les femmes, des clubs cyclistes (les Oakland Yellowjackets, Grizzly Peak Cyclists), des événements centrés autour du vélo comme « Pedalfest » et « Bike to Work Day », etc.

Dangers et conflits

Malgré tout cela, les cyclistes représentent une minorité des usagers de la route et les dangers sont évidents. 3 % des accidents mortels de la circulation dans les grandes villes américaines concernent des cyclistes. Pas

Des jeunes qui ne veulent plus conduire

D'où vient-il, ce renouveau de cyclisme américain ? Il y a plusieurs facteurs communs que nous connaissons bien en France qui sont aussi présents en Californie :

- Hausse du prix de l'essence,
- Hausse du nombre de jeunes qui ne veulent plus conduire,
- Volonté de faire de l'exercice,
- Par souci environnemental,
- Afin d'éviter les longs embouteillages quotidiens de la Bay Area.



de surprise, une étude par Pucher et Buehler (2010) a constaté que les États-Unis ont le plus haut taux de cyclistes et de piétons blessés ou tués lors d'accidents par rapport à quatre autres pays développés : le Royaume-Uni, l'Allemagne, le Danemark et les Pays-Bas. La ville d'Oakland est classée 13^{ème} aux États-Unis en terme de sécurité pour cyclistes, avec en moyenne 134 blessures et 1 décès par an (Alliance for Biking and Walking, 2012, Benchmarking Report).

Personnellement, j'ai assez de confiance pour me sentir en sécurité sur mon vélo, mais cela reste l'obstacle principal pour beaucoup d'autres, et une des raisons les plus citées pour ne pas se mettre en selle. C'est aussi pour ces raisons que très souvent aux États-Unis, les luttes de groupes cyclistes sont centrées autour de la sécurité : rendre légale une distance minimum entre voiture et vélo, faciliter l'arrêt d'un conducteur coupable de conduite agressive envers un vélo, éduquer les conducteurs par rapport aux droits des cyclistes.

Au niveau des vols, il faut aussi faire attention. On ne laisse pas une roue, une selle, ou un panier sans cadenas. L'expression « don't tempt the honest man » (« ne pas tenter l'hon-



C. Armour

Des cyclistes en balade à San Francisco font la pause photo devant le Golden Gate Bridge

nête homme ») est de règle. Les vélos volés sont souvent retrouvés dans les brocantes de la ville, et il y a peu de chance que la police s'en mêle.

Est-ce une question de mentalité anti-cycliste, où un manque d'infrastructures adaptées aux cyclistes ? À mon avis, les deux. Les routes sont construites pour la fluidité des voitures. Sans pistes cyclables, on se retrouve souvent en compétition avec le flot de voitures, et même si cela n'arrive pas quotidiennement, les klaxons et les hostilités entres voitures et vélos ne sont pas des histoires nouvelles. Choisir de vivre sans voiture n'est pas facile aux États-Unis, et les cyclistes ne sont pas toujours respectés par les conducteurs. Souvent, les accidents entre voiture et vélo ne sont pas poursuivis en justice. Non seulement les forces de l'ordre sont débordées, mais la police trouve rarement une cause pour sanctionner ces infractions. On parle souvent de « la sécurité par le nombre » - l'idée que plus il y aura de cyclistes dans les rues,

plus on sera en sécurité... On est sur la bonne route !

Pas de pentes comme à SF

Ca donne quoi alors, de faire du vélo à Oakland ? On se plaint des multitudes de nids de poules qui parsèment nos rues, des bas-côtés de chaussées où nous sommes si souvent relégués, et de l'éternelle crainte des portières. Mais surtout on est fier de notre ville et du nombre en hausse de cyclistes. J'adore croiser d'autres cyclistes qui s'annoncent par un coup de sonnette, et la découverte de cet esprit de communauté dans un groupe si divers et enthousiaste fait partie pour moi de l'attrait incroyable de cette ville. Et surtout, Oakland est une ville relativement facile à parcourir en vélo – surtout une fois qu'on a repéré les « mauvais » itinéraires. Les vélos sont les bienvenus dans les bus et dans le métro, et, très important, il n'y a pas comme à San Francisco de pentes raides. Et le climat doux, bien sûr, y est très favorable.



Repères

Les chiffres :

- Population : 390 724 hab.
- 3 % de cyclistes
- 132 miles de pistes cyclables (212 km)
- Première piste cyclable installée en 1976
- Densité : 2 704 habitants/km² (par rapport aux 21 196 de la ville de Paris)
- Surface : 56 square miles (144 km²)

De belles balades sur la baie

Le cyclisme sportif et même touristique a beaucoup de potentiel dans la région d'Oakland. Des centaines de km de routes très pittoresques sont facilement accessibles en vélo. De nombreux clubs de cyclisme organisent, tous les week-ends, de longues balades. Le parcours est parfois montagneux, parfois le long du littoral, parfois le long des vignobles, mais toujours béni par un climat très favorable. Un de mes trajets préférés m'amène à une superbe brasserie à peine à 20 km de chez moi le long de la baie, sur une voie cyclable très bien aménagée avec une agréable récompense à la fin ! Autre destination : mettre son vélo dans le BART (le train de type RER de la région) et aller à la plage via le Golden Gate Bridge – les possibilités sont sans fin !

Alors à bientôt, dans les rues d'Oakland peut être ! Venez nous rendre visite, je vous emmènerai en balade jusqu'à une micro brasserie !

Cynthia Armour

Visitez ebbc.org pour plus d'informations sur l'East Bay Bicycle Coalition.

Des questions ? Envoyez un mail à cynthia@ebbc.org

⁽¹⁾ Les Hipsters : on les connaît à New York, à San Francisco, mais ils sont aussi très présents à Oakland. C'est un phénomène caractérisé par des hommes et des femmes, en général entre 20 et 30 ans, qui prônent la pensée indépendante, la contre-culture, la politique progressive, une appréciation de l'art et indie-rock, etc.. Leurs vélos sont décorés, propres, colorés, des extensions de leurs êtres, et leurs sont plus chers que leur dernier tatouage.

⁽²⁾ Free trade = commerce équitable, slow roast = torrefaction lente / free trade slow roast drip coffee = un café très chic et très hipster !

⁽³⁾ Place de parking transformée en stationnement pour vélos.

L'auteur

Elevée entre les Etats-Unis et la France, cela fait près de trois ans que j'habite à Oakland. Je me suis mise au vélo le 15 juillet 2007, grâce à la naissance de Vélib à Paris ! Depuis, ça n'arrête pas.

En photo, avec mon premier vélo américain.



C. Armour

Voyage à vélo

par l'AF3V



Toulon, Porquerolles, Hyères, et la « Littorale Varoise »

Un parcours magnifique et très cyclable sur la Côte d'Azur, ça existe. Avec en prime une île interdite aux voitures.

Cette année le printemps a été long à venir, le beau temps est annoncé dans le sud, du côté de Toulon. Je garde une image d'une Côte d'Azur bétonnée et motorisée que nous évitons volontiers. Mais nous ne connaissons pas Porquerolles et il y a quelques aménagements cyclables dont on parle dans ce secteur. C'est l'occasion d'aller voir.

Nous voilà dans le TER pour Marseille. Nous ne sommes pas seuls. Le wagon réservé aux vélos est déjà plein de Lyonnais qui ont eu envie d'aller chercher le soleil de mai. Heureusement que l'espace accessible est assez vaste pour la vingtaine de vélos et remorques présents.

Sur l'ancienne voie ferrée

A Marseille, il faut changer de train. Le TER pour Toulon est plein. Beaucoup de monde encore sur le quai. La SNCF n'avait pas prévu que ces ponts de début mai attireraient les voyageurs, d'autant plus que la ligne sera fermée pendant une journée à cause de travaux de réalisation d'une voie supplémentaire pour un raccordement à la LGV à Aubagne. Devant l'affluence, la SNCF a la bonne idée d'ajouter une rame à



celle prévue. Nous partons finalement avec seulement une demi-heure de retard. A 12h30, nous arrivons à la gare de Toulon en plein chantier de modernisation ! Après une traversée du centre-ville, un petit pique-nique sur le port et nous voilà partis vers l'est (*).

On trouve le début de la voie verte le long de l'Eygoutier, après le stade Mayol. Un passage en pleine ville, puis le long de l'autoroute et très vite on entre dans la coulée verte qu'empruntait l'ancienne voie ferrée. C'est un long parcours très agréable et fréquenté.

Beaucoup de familles avec enfants

L'itinéraire revient ensuite le long de la route, un peu plus bruyant. Il est toujours agréable de se savoir en sécurité. Je constate qu'il n'y a plus aucun dispositif de plot ou barrière gênant la fréquentation. Toujours beaucoup de monde et beaucoup d'enfants. Après Carqueiranne, un passage en bande cyclable. Elle se poursuit ensuite et s'interrompt au droit du site d'Olbia.

A la plage de l'Almanare, nous prenons la route du sel qui dessert les plages et permet de rejoindre Giens. Le beau temps a attiré les baigneurs, avec beaucoup de voitures en stationnement. Cette route est fermée à la circulation pendant l'hiver. Elle ouvre début avril pour desservir les plages. Il y a aussi beaucoup de

cyclistes. Nous continuons vers Giens et nous rejoignons la Madrague et le camping Olbia. Le gardien du camping nous indique une balade à pied de trois heures sur le sentier du littoral et la pointe des Chevaliers. Une fois la tente installée, nous voilà partis pour ce tour très sauvage. Beaucoup de fleurs le long de ce sentier, un peu difficile au début. Il traverse des pins et surtout des chênes verts qui, travaillés par le vent, forment un couvert étonnant.

Porquerolles : VTT conseillé

Le lendemain, nous prenons le bac pour Porquerolles à la Tour Fondue. Il y a beaucoup de monde finalement. Il faudra trois bateaux pour embarquer cette foule qui va chercher la tranquillité sur cette île ou la voiture n'a pas sa place. Ça devrait donner des idées de multiplier les zones comme cela, même ailleurs que dans les centres-villes !

A l'arrivée il y a une grosse animation sur le port. Je récupère à l'office du tourisme une carte de l'île. La traversée nous a mis en appétit, un croissant nous donne le temps de faire notre programme. Il y a plusieurs circuits possibles à vélo, plutôt VTT. Avec nos VTC, ça devrait aller. Nous avons laissé nos sacs au camping. Nous voilà partis au levant, vers la plage Notre-Dame. Très vite, le monde se disperse et les chemins sont calmes. Nous croisons des petits groupes, des familles avec souvent de très jeunes enfants.

Un passage à la crique de la Galère puis une montée un peu raide vers le fort de la Repentance et la calanque de l'Oustalou de Diou pour le pique-nique en compagnie d'un goéland, enfin le retour par le moulin du Bonheur et le fort Saint-Agathe. Beaucoup de fleurs tout le long du chemin.

Une île magnifique

Nous descendons au port pour prendre un café mais les restaurants ne servent que les touristes prenant le repas. Après avoir acheté une bouteille d'eau à 2,50 €, nous nous empressons de quitter ce lieu. Nous partons vers l'ouest. Jusqu'à la plage d'Argent. La plage est noire de monde. Après, c'est beaucoup plus calme. Sur la plage du Langoustier, l'eau est fraîche, on se croirait en Bretagne. Après un petit bain, nous profitons du lieu.

A la maison du Parc, il y a un grand jardin de plantes méridionales et de plantes grasses.

Le vélo est un moyen de visite de l'île très appréciable. A un euro près, le prix du passage est équivalent à la location sur place. Beaucoup de simples barrières permettent de poser son vélo pour continuer à pied. Nous avons fait 20 km sur cette île magnifique où règne une ambiance de grande tranquillité que tout le monde a l'air d'apprécier. Nous rentrons sur Giens et c'est dans ce village, en face de l'église, que nous trouvons une terrasse de café sympathique et



accueillante pour manger une glace et boire une bière.

Hyères et La Londe-les-Maures

Le lendemain, nous rejoignons Hyères. Un petit tronçon de voie verte a été réalisé dans la traversée de la presqu'île. Il se poursuit sur 500 m par une contre-allée. Elle pourrait facilement se prolonger le long des anciens marais salants pour éviter les 4 km de route qui permettent de remonter au port d'Hyères et de retrouver une piste cyclable à l'entrée de la base aérienne. Au bout de la plage du Ceinturon, un chemin très tranquille nous permet de rentrer dans Hyères et de découvrir le beau jardin Olbius Riquier. Un peu plus loin, le circuit des maisons du XIX^e fait découvrir une dizaine de maisons intéressantes. Puis nous entrons dans les rues animées de la ville médiévale. En haut, dans un parc, se trouve la Villa Noailles. Réalisée par Rob. Mallet Stevens en 1923, c'est une des premières constructions modernes réalisées en France. Nous y passons plusieurs heures. Le parc qui domine la ville offre une très belle vue et les collections permanentes et temporaires sont passionnantes.

Nous retrouvons l'itinéraire de la Littorale le long de la rivière, le Capeau. Après avoir longé d'anciens marais salants, qui comme ceux de la presqu'île de Giens ont été rachetés par le Conservatoire du Littoral, nous arrivons à La Londe-les-Maures. Un petit détour par les plages et le port par un parcours en site propre. Encore un lieu de baignade agréable. Le retour par la promenade des Annamites réalisée sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée est agréable et bien fréquenté.

Bientôt aménagé jusqu'à Saint-Raphaël

A La Londe-les-Maures, nous retrouvons la Littorale qui nous mène à Bormes-les-Mimosas et au Lavandou



Pour aller à la plage de La Londe-les-Maures

A. Cessieux

où nous trouvons encore un camping accueillant et un restaurant de poisson sur le port. Le lendemain, nous poursuivons le parcours de la Littorale. Mis à part 600 m où l'aménagement n'a pas encore été réalisé pour ne pas supprimer une file de stationnement de voitures, c'est la plus belle partie du parcours avec une succession de tronçons en voie verte dans les tranchées de l'ancienne voie ferrée et de petites routes tranquilles. Beaucoup de cyclistes et de promeneurs et de temps en temps, un accès à une petite crique, le rêve !

Après le Cap Nègre, l'aménagement se termine mais la voie se poursuit. Les tronçons qui ne servent pas d'accès aux riverains sont interdits à la circulation automobile. Ils ne sont pas encore aménagés. Nous avons poursuivi jusqu'à Notre-Dame-du-Rosaire. L'office du tourisme nous a indiqué que plusieurs tronçons ont été aménagés. On peut les trouver sur le site du Conseil général du Var. Petit à petit, c'est l'itinéraire entier, jusqu'à Saint-Raphaël, qui sera praticable !

Une voie verte bien respectée

Il nous faut rentrer à Toulon où nous sommes attendus. Nous trouvons un peu d'ombre sur la plage de l'Aiguade pour pique-niquer, et au port d'Hyères un endroit sympathique pour prendre un café. Puis nous passons un bon moment sur le site d'Olbia à parcourir les vestiges de ce port forteresse créé par les Grecs. Le lendemain, après une soirée passée chez un neveu à la Garde, avant de reprendre le train, nous en profitons pour visiter le centre de Toulon.

Finalement, cette véloroute du littoral est maintenant presque continue. Elle est très fréquentée, nous y avons croisé beaucoup de familles avec des enfants même très jeunes. Beaucoup de bornes et de barrières anti-intrusion ont été supprimées et j'ai constaté que la voie verte était bien respectée. Il ne reste plus qu'à la compléter vers Giens, Porquerolles, etc., pour répondre aux attentes des habitants.

Des vélos qui restent à quai

Nous ne voulions pas rentrer trop tard en pensant que les trains seraient un peu chargés ! Malheureusement, nous n'avons pu prendre que le train de 13h05 à Marseille. Il est parti avec 20 minutes de retard et, à chaque gare, il y avait beaucoup de monde qui montait. Beaucoup de vélos aussi. A Montélimar, quatre vélos dont un tandem sont restés sur le quai. Nous sommes descendus à Valence vers 19h. Une personne en fauteuil a pu monter dans ce train bondé mais 20 vélos sont restés sur le quai. On se demande pourquoi, des jours comme cela il y a moins de trains !

Ce furent quatre jours très agréables. Ce parcours de 170 km nous a permis de découvrir des sites naturels superbes et des villes que nous ne connaissions pas ou mal. Ces aménagements cyclables permettent aujourd'hui de visiter ce coin du Var à vélo. Pourquoi s'en priver ?

Albert Cessieux

☺ La carte du parcours est sur le site « La vie à vélo d'Albert », ou sur le site du Conseil général du Var.



Dates à retenir

> 11 au 17 novembre 2013

Campagne FUB « Cyclistes, brillez ! »
www.fubicy.org

> 16 au 24 novembre 2013

Semaine européenne de réduction des déchets
www.reduisonsnosdechets.fr

> 21 au 23 novembre 2013

Formation de formateurs d'Initiateurs mobilité à vélo à Rouen
www.fubicy.org

> Mars 2014

Campagne FUB « Respectez les cyclistes »
www.fubicy.org

> 1^{er} au 7 avril 2014

Semaine du développement durable
www.agissons.developpement-durable.gouv.fr

> 23 au 25 mai 2014

Congrès FUB à Toulouse
www.fubicy.org

> 27 au 30 mai 2014

Velocity 2014 à Adelaïde, Australie
www.ecf.com

A noter dans vos agendas : Congrès FUB 2014

La Maison du Vélo à Toulouse et l'association Vélo Toulouse accueilleront le prochain congrès de la FUB à Toulouse du 23 au 25 mai prochain.

N'oubliez pas de réserver cette date dans vos agendas !

La FUB organisme de formation

La FUB organise une première formation de formateurs d'Initiateurs mobilité à vélo les 21, 22 et 23 novembre à Rouen, axée sur les techniques d'animation et de communication pédagogiques. Cette formation s'adresse principalement aux responsables pédagogiques de la quarantaine de vélo-écoles FUB en fonctionnement.

A cette occasion, la FUB a obtenu un numéro de déclaration d'activité en tant qu'organisme de formation auprès du préfet de la région Alsace.

Retrouvez en ligne sur www.fubicy.org toutes les informations sur cette formation : programme, informations pratiques et bulletin d'inscription.

Mise à jour du dépliant « Vélo et santé : tandem gagnant ! »

Le dépliant « Vélo et santé : tandem gagnant ! » a fait récemment l'objet d'une mise à jour et est à nouveau disponible dans la Boutique FUB. Réalisé pour la semaine européenne de la mobilité en partenariat avec l'ADEME et le ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, ce document passe en revue les bénéfices sur la santé d'une pratique régulière du vélo en ville : bien-être et forme physique, prévention des maladies, accidentologie, santé financière et préservation de l'environnement.

Pour avoir un aperçu de ce support et le commander, rendez-vous sur www.fubicy.org > Boutique.

Campagne FUB « Cyclistes, brillez ! »

La FUB invite ses associations à se mobiliser et à sensibiliser les cyclistes à un bon éclairage dans le cadre de la campagne « Cyclistes, brillez ! » qui se déroulera du 11 au 17 novembre prochain, une fois le passage à l'heure d'hiver.

Un dossier thématique sur l'éclairage des vélos est disponible en téléchargement sur www.fubicy.org et aborde notamment la réglementation, l'éclairage actif et passif, des exemples d'actions, ...

Il est également possible de commander gilets réfléchissants (taille adulte et enfant), écarteurs de danger et pinces à vélo fluo via la Boutique FUB.

Enfin, le dépliant « Cyclistes, brillez ! » a fait également l'objet d'une mise à jour, en partenariat avec la DSCR qui a renouvelé son soutien à la FUB et à cette campagne en y apposant son logo. A commander via la Boutique FUB et à diffuser largement aux usagers cyclistes.

Retrouvez les coordonnées des associations membres de la FUB sur www.fubicy.org > la FUB > associations membres

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

Directrice de la publication > Geneviève Laferrère • **Rédacteur en chef** > Jean-Michel Trotignon • **Rédaction** > velocite@fubicy.org • **Chargée de communication, conception graphique et gestion des abonnements** > Perrine Burner : p.burner@fubicy.org • **Photo de couverture** > montage Perrine Burner • **Impression** > Valblor - 6 rue Louis Ampère - 67405 ILLKIRCH Cedex • Imprimé en France.

Ce numéro a été tiré à 1 250 exemplaires • revue bimestrielle > 5 numéros par an • **Commission paritaire** 68793 • n° ISSN 0763-5176 • CPPAP 0515 G 87786

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

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

Ce magazine est imprimé sur du papier recyclé.

Première adresse pour les cyclistes urbains et cyclocampeurs

Vivre à vélo



vélo spachtholz
l'architecte du vélo
huningue en alsace

SPACHTHOLZ

www.spachtholz.fr

PATRIA



le vélo sur mesure
importateur général



Vélocité - La revue du cycliste au quotidien

- ▶▶ **Abonnement individuels et associations :**
 1 an • 16 euros (5 numéros) - 2 ans • 32 euros (10 numéros)
- ▶▶ **Abonnement administrations, collectivités et entreprises :**
 1 an • 30 euros (5 numéros) - 2 ans • 60 euros (10 numéros)

Nom : Prénom :
 Organisme :
 Adresse :
 M@il : Tél. :
 (facultatif) Profession : Année de naissance :

Ci-joint un chèque de euros à l'ordre de FUB - à renvoyer à :
 FUB - Abonnements - 12 rue des Bouchers - 67000 Strasbourg

3 bonnes raisons de s'abonner...

Des **dossiers**, **conseils pratiques** et **points de repère utiles** pour le cycliste urbain

Tout savoir sur les **politiques cyclables**, les aménagements, la législation, la sécurité routière, ...

Suivre de près **l'actualité** du vélo urbain, ses **enjeux** et son **développement grandissant**

Fédération française des Usagers de la Bicyclette
www.fubicy.org





LE VÉLO EN LUMIÈRE



Gare Toulouse Matabiau
668 places Optima®.



Lille Métropole. 28 abris vélos sécurisés
ALTAO® Spacio, 884 places Optima®



Ville de Vénissieux.
Station de gonflage ALTAO® Pump.

SIÈGE SOCIAL
Porte des Flandres
Rue Simone de Beauvoir
F-62138 AUCHY LES MINES

AGENCE COMMERCIALE
6, rue du Docteur Guinard
F-42680 SAINT-MARCELLIN-EN-FOREZ
Tél. +33 (0)4 77 52 32 88 / Fax +33 (0)4 27 40 75 46
www.altinnova.com

altinnova®

