

vélocité

n° 135 /

mars-
avril 2016

La revue du cycliste au quotidien

VÉLO

NOUVEAUX USAGES

NOUVEAUX VISAGES

Congrès FUB à la Rochelle

Notre article p. 5



Velo-City 2016
à Taïwan
p. 10



Etude ANSES
santé et transports
p. 14



Interview Nicolas
Poulouin, AF3V
p. 27



FUB
le vélo au quotidien

Smooove
facilite la mobilité durable



Bientôt à Helsinki !



retrouvez-nous sur
www.smooove.fr



Innovons à vélo !

sommaire



- 4 ----- **L'actu en bref**
- 5 ----- **Congrès FUB**
 - Vive le Vélo à La Rochelle, hier et aujourd'hui
 - Le Comité Vélo 17
- 8 ----- **Formation FUB**
 - Une journée pour devenir opérateur BICYCODE®
- 10 ----- **Rencontres internationales**
 - Velo-city était à Taïwan
 - Un congrès dans la ville la moins cyclable de l'histoire de Velo-city
- 14 ----- **Activité physique**
 - Les modes de transport reconnus comme enjeu de santé publique
- 16 ----- **Domicile-travail**
 - Le vélo à 1 € par mois
- 18 ----- **La chronique de Frédéric Héran**
 - A quelle vitesse roule un cycliste urbain ?
- 20 ----- **Le point de vue de l'ingénieur**
 - Combien de terres rares dans mon vélo (et ma voiture) ?
- 21 ----- **Aménagements**
 - Faut-il des dispositifs anti-intrusion sur les voies vertes ?
- 22 ----- **Ailleurs**
 - Le cycliste indien a-t-il du souci à se faire ?
 - Le contexte autour du casque en Nouvelle-Zélande
- 25 ----- **Actions**
 - Echos des régions
- 27 ----- **AF3V**
 - Nicolas Poulouin, voyageur à vélo et cycliste du quotidien
- 30 ----- **Vie de la FUB**



La bicyclette est sans doute l'invention la plus géniale de tous les temps dans la catégorie moyen de déplacement. Jamais un outil aussi simple et aussi léger n'a autant augmenté les capacités de l'humain, et ce en impactant aussi peu l'environnement, en gênant aussi faiblement les autres usagers,

le tout pour un prix modique. Rapidement perfectionné, le vélo semblait atteindre ses limites et être voué à disparaître avec l'apparition de véhicules prétendument plus innovants, plus modernes. La voiture d'abord, et récemment de nombreux nouveaux engins de déplacement électriques, accessoirement accapareurs d'espace public et induisant une mobilité sédentaire.

Pourtant, notre Congrès est là pour affirmer qu'en 2016, le vélo est plus que jamais une source inépuisable d'inspiration pour des innovations dans des domaines variés. Source notamment d'innovations sur le plan technique, citons les imposants et résolument utilitaires vélos-cargo, les petits pliants astucieux et autres VAE branchés, sans parler des accessoires toujours davantage connectés.

Mais l'innovation a lieu aussi, et peut être surtout, également sur le plan social et sociétal, dans une dynamique de récréation du lien social et dans une approche globale de la mobilité active partagée et ouverte à tous, à l'image d'une citoyenneté active retrouvée.

Si beaucoup reste sans doute encore à inventer, des démarches originales et de nouvelles infrastructures voient le jour, et gagneraient à être plus largement connues. Innover, c'est aussi simplement une philosophie du partage et de l'équité entre usagers de l'espace public appliquée systématiquement.

Tiens, au hasard, l'IKV, quand est-ce qu'on s'y met sérieusement ? En effet, innover, c'est avoir de nouvelles idées, certes, mais aussi oser passer le changement à une échelle significative. Sinon, cela reste gadget : le débat d'idées c'est bien, rendre les idées opérationnelles c'est mieux. Oui à l'innovation utile et réelle !

Olivier Schneider - Président de la FUB



Photo Cycling

A Gronigen (Pays-Bas), des VAE sont mis à disposition des étudiants

IKV : le décret dont on attendait tant

Le décret rendant applicable l'indemnité kilométrique vélo (IKV) est paru au JO du 12 février, alors que le numéro 134 de *Vélocité* était déjà sous presse. La mesure avait été créée par la loi de Transition énergétique, elle-même publiée au JO du 18 août 2015.

Le « décret n° 2016-144 du 11 février 2016 relatif au versement d'une indemnité kilométrique vélo pour les employeurs privés » en fixe le montant à « 25 centimes d'euro par kilomètre. »

Il indique que « le bénéfice de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public peut être cumulé avec la prise en charge des abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo prévue à l'article L. 3261-2, à condition que ces abonnements ne permettent pas d'effectuer ces mêmes trajets. »

Et il précise par ailleurs que « le trajet de rabattement effectué à vélo pris en compte pour le calcul de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond à la distance la plus courte entre la résidence habituelle du salarié ou le lieu de travail et la gare ou la station de transport collectif. »

La FUB avait réagi avant la parution du décret aux restrictions importantes qui limitaient considérablement la portée de la création de l'IKV, plafonnée à 200 € défiscalisés par an, et limitée à une initiative volontaire des entreprises (voir *Vélocité* n°134 page 5). Elle a également protesté après la parution du décret contre les restrictions de tuitage avec la prise en charge des abonnements transport, et de distance de rabattage, limitant l'utilisateur dans ses choix selon les conditions météo ou de circulation des transports en commun.

Sans oublier que l'IKV laisse de côté la moitié des salariés, puisque le secteur public n'est pas concerné.

FUB

Le VAE, c'est pas que pour les vieux

Les étudiants de la périphérie de Groningen (Pays-Bas) sont prêts à délaisser le bus si on leur offre un vélo... mais à assistance électrique. C'est la conclusion d'une expérience pilote menée pendant un mois avec 170 étudiants habitant à l'extérieur de la ville, à qui l'on a prêté un VAE. Si les étudiants habitant à Groningen utilisent massivement le vélo, ce n'est pas le cas de ceux qui vivent en périphérie. Ceux-ci empruntent davantage les transports en commun pour se rendre à leurs cours, ce qui contribue à la saturation des bus aux heures de pointe.

Comme le vélo classique ne semble pas une alternative assez séduisante

au-delà de 6 km pour les jeunes, les pouvoirs publics ont lancé cette expérience de mise à disposition de VAE. Avec une certaine réussite, puisque l'utilisation du bus chez ces étudiants équipés est passée de 76 % à 21 % pendant le test.

On savait que le VAE n'est pas fait que pour les seniors. Seul problème : le prix, peu abordable pour un étudiant. Une formule de leasing est à l'étude : un montant forfaitaire par mois, peu élevé, pourrait peut-être en décider plus d'un à passer de façon durable à cette mobilité électrique.

Source : GRACQ

Fête du vélo 2016

Depuis 1996, la Fête du vélo rassemble 500 000 passionnés de la petite reine le temps d'un week-end, autour de manifestations organisées dans toute la France, par les clubs, associations et collectivités. Pas moins de 1 000 animations, gratuites et accessibles à tous, seront proposées lors de la 20^{ème} édition de la Fête, les 4 et 5 juin 2016 : randonnées en famille, parcours en ville, ateliers de contrôle technique... Cette édition mettra en particulier la lumière sur la découverte en famille, le patrimoine, et le vélo en ville.

Pour inscrire la manifestation que vous organisez, retrouver les outils de communication et rechercher toutes les informations utiles sur les événements les plus proches de chez vous, rendez-vous sur www.feteduvelo.fr

FUB

Pour plus d'informations / d'actualités : **Actuvelo**, le portail d'informations sur le vélo comme mode de déplacement.
www.actuvelo.fr



Vive le Vélo à La Rochelle, hier et aujourd'hui

Vive le Vélo est une association de promotion du vélo et d'expertise de la politique cyclable. Depuis 1992, de nombreuses actions ont été menées.

Partenariat avec les institutions

Les dernières années ont été marquées par la mise en place des doubles sens cyclables, sas vélos, cédez le passage vélo, etc., en partenariat avec la Ville de La Rochelle. Ce travail en commun ne s'est pas fait sans discussion animée, avec des points de vue initialement très éloignés. Mais une méthodologie commune a fini par se dégager et recevoir l'assentiment général. Il s'agit d'un exemple de collaboration réussie, lancée bien en amont et menée ensemble à son terme.

La journée sans ma voiture, initiative rochelaise bientôt généralisée à la France entière et poursuivie pendant plus de vingt ans, a été une journée festive pour cyclistes, piétons et autres mobilités douces (skateurs, rollers, trottinettes, etc.). Elle était le témoignage de la présence montante du vélo en ville et de la suppression de l'usage de la voiture. Aujourd'hui, alors que la plupart des villes françaises reprennent cette idée, La Rochelle a fait marche arrière et a supprimé cette journée pour la remplacer par des animations pendant la semaine de la mobilité.

Des réunions avec la Ville de La Rochelle et la Communauté d'agglomération de La Rochelle sur les nouveaux projets d'aménagements cyclables ont lieu 3 à 4 fois par an, mais nous regrettons toujours de ne pas être invités au départ des réflexions, ce qui restreint notre capacité de proposition et crée des conflits qui auraient pu être évités.

Une action d'amélioration de l'état des routes autour de La Rochelle a été entreprise grâce à une collaboration entre Vive le Vélo, les clubs de cyclotourisme et de cyclisme et des responsables de la DREAL (ex DDE - Direction Départementale de l'Équipement). Il ne s'agissait pas de créer des itinéraires cyclables mais de

rendre les routes plus accueillantes pour les vélos, notamment dans les traversées de villages. De nombreux défauts ont été corrigés et cela a permis à plusieurs ingénieurs de la DREAL de réfléchir aux critères de cyclabilité des aménagements.

Depuis trois ans, nous avons une convention avec la Police nationale et ses agents cyclistes pour développer des actions communes ou concertées de prévention. Nous avons d'abord proposé une formation sur la signalisation cyclable, puis nous avons proposé aux agents cyclistes de participer à une campagne de prévention du vol au moyen de flyers accrochés sur les vélos mal attachés. Pour 2016, deux actions sont prévues : une action de prévention des incivilités de cyclistes et d'automobilistes avec la distribution d'un guide pratique « vélo et code de la route » créé par Vive le Vélo ainsi qu'une action commune « Cyclistes, brillez ».

Nous avons également réalisé des enquêtes terrains sur les sas cyclables, le comptage des vélos ou encore le vol des vélos à La Rochelle.

Projets universitaires

Au fil des années, nous avons été en liaison avec l'école d'ingénieurs de La Rochelle qui nous demandait de graver les vélos qu'ils offraient à chaque nouvel élève. Nous est alors venue l'idée de proposer des sujets d'étude sur le vélo aux étudiants. Ainsi ont été étudiés un projet d'accroche vélo escamotable et un parking parapluie. Les agents municipaux ont apporté leur concours technique à ces initiatives.

Nous avons également réalisé une carte des aménagements cyclables, en partenariat avec l'université de La Rochelle. Basé sur des technologies libres et sur des données participatives (openstreetmap), cet outil est dans la droite ligne des réalisations portées par d'autres associations vélos un peu partout en France. Elle est disponible sur le site de VLV, qui a été mis à jour à cette occasion.

Marquage antivol

Vive le Vélo a participé au marquage des vélos contre le vol dès le lancement de la campagne par la FUB. Les séances mensuelles s'adressent aux particuliers et d'autres créneaux sont proposés aux institutionnels. Nous avons ainsi travaillé avec la



Accueil de l'Alter Tour en 2014

Vive le Vélo



plupart des établissements scolaires, de l'école primaire à l'université, des administrations, des entreprises telles qu'Alstom, La Poste, ou des assurances. Le plus souvent, nous proposons un contrôle technique en plus du marquage, remis aux parents d'élèves dans les écoles. Les opérations de marquage nous ont permis de rentrer en contact avec des groupes divers et de les intéresser à nos actions en faveur du vélo. Plusieurs ont adhéré et sont devenus membres de l'association.

Véloroutes et voies vertes

Une collaboration avec l'AF3V a été instituée. Vive le Vélo « héberge » le délégué régional : ce fut d'abord Jacques Fouquart qui pendant une décennie a lancé les schémas des véloroutes et voies vertes en Poitou-Charentes ; Louis Josselin a repris la



Séance de marquage BICYCODE®

Vive le Vélo

suite pendant de nombreuses années - il est aussi membre du conseil d'administration de l'AF3V. Nous avons ainsi été informés des progrès du réseau et avons diffusé l'information dans les milieux cyclistes grâce à notre journal et la documentation de l'AF3V.

Vive le Vélo essaime

Vive le Vélo et le Comité départemental de cyclotourisme sont à l'origine de la création de la Vélo-Ecole de La Rochelle. Pendant plus d'un an, ils ont assuré le fonctionnement éducatif, trouvé les premiers financements et obtenu un local propre attribué par la mairie. Puis la Vélo-Ecole a pris son autonomie et connu un développement très important.

Partenaire et acteur de la création de certaines associations de notre département, Vive le Vélo est également un des porteurs du Comité Vélo 17 fin 2014 qui regroupe les cinq associations cyclistes de la Charente-Maritime (Vélo-Libre à Marennes-Oléron, Vélo Pour Tous à Rochefort, Saintes à Vélo, Vive le Vélo et la Vélo-Ecole à La Rochelle). Ce comité devient un représentant du vélo au niveau départemental, il ouvre une possibilité d'actions communes entre associations à l'échelle d'un territoire plus vaste. Des échanges riches ont lieu à chaque rencontre entre les membres sur nos pratiques. Nous devons cette année créer de nouveaux contacts avec le Département.

Atelier d'autoréparation de vélos

Enfin, depuis 6 mois, grâce à l'initiative de jeunes militants bricolos très investis, un atelier mensuel d'auto-réparation a démarré. La demande est importante et l'ambiance gaie et communicative. Pour le moment, il

Un peu d'histoire

Vive le Vélo a été créé en mai 1992. L'initiative est venue d'employés de la Mairie, auxquels d'autres militants écologiques ou cyclistes se sont joints. Le premier Président était Jacques Bouillard. L'association avait l'appui du député-maire Michel Crépeau qui « voulait avoir un interlocuteur pour lancer sa politique cyclable ».

Les premières réalisations ont été l'implantation d'arceaux qui ont matérialisé le retour du vélo en ville. Puis le souci majeur a été de faire réaliser divers aménagements parmi lesquels l'axe La Rochelle-Rochefort, la piste des Falaises du Pertuis Breton, le début d'une vélorocade lancée par Jacques Fouquart, bien connu à la FUB, ou encore un schéma de 10 rayons cyclables partant de la gare et de l'Office du Tourisme dans toutes les directions. Même si tous ces aménagements n'ont pas été réalisés, ils ont eu le mérite d'ouvrir le débat avec les services de la ville et les usagers.

En 2012, l'association a voulu ouvrir la voie à la justice des usagers et a modifié ses statuts pour pouvoir représenter et défendre les cyclistes victimes de la route. Pour l'instant, nous n'avons pas mis en œuvre cette possibilité.

Au cours des années, les principaux acteurs de VLV ont pris leur retraite tandis que d'autres continuaient mais ne rajeunissaient pas, même si le vélo les maintenait dans une forme acceptable. Depuis deux ans, des forces neuves sont venues reprendre le flambeau et le redémarrage en fanfare ouvre des perspectives encourageantes.

Notre dernière AG a permis entre autre de changer nos statuts pour organiser une gouvernance collégiale de l'association, comme cela était déjà possible à la création de la loi de 1901 sur les associations à but non lucratif.

fonctionne sous le préau de la cour de l'association. Une demande d'un local adapté a été faite à la municipalité qui a un regard favorable sur cette nouvelle activité. Des contacts ont eu lieu avec des ateliers voisins : Nantes, Poitiers, Bordeaux, etc.. L'atelier ouvre de vastes possibilités de contacts avec tout public, et notamment les étudiants, avec un espoir sérieux d'intéresser de nouvelles personnes aux buts de l'association.

Vive le Vélo La Rochelle

L'atelier des petits clous

Du nouveau à l'association Vive le Vélo. En effet, depuis le mois de septembre 2015, l'atelier des petits clous a vu le jour ! Il s'agit d'un atelier d'auto-réparation vélo comme on en trouve maintenant dans de nombreuses villes. Une fois par mois, plus d'une dizaine d'animateurs-bénévoles se rassemblent pour accueillir sur une demi-journée les adhérents venant réparer eux-mêmes leur bicyclette.

C'est donc tout naturellement que, depuis 2016, l'association a rejoint le réseau national L'Heureux Cyclage. Les bénévoles ont d'ailleurs rendu visite à plusieurs ateliers expérimentés des régions voisines (Nantes, Poitiers, Bordeaux).

La recherche d'un local est en cours. Ce dernier permettrait à l'association d'accueillir ses adhérents dans de meilleures conditions, de proposer d'avantage de créneaux horaires, et d'accepter les propositions de pièces et vélos de récupération. En attendant, aux beaux jours, l'atelier des petits clous participera à plusieurs manifestations pour faire connaître d'avantage l'initiative sur le territoire rochelais. Le projet est à suivre, mais la motivation est bien là !

Le Comité Vélo 17

Depuis quelques années, les cinq associations du département de Charente-Maritime affiliées à la FUB que sont :

- Vive le Vélo (La Rochelle)
- Vélo pour Tous (Rochefort)
- Saintes à Vélo (Saintes)
- Vélo Libre (Marennes)
- La Vélo-Ecole (La Rochelle)

souhaitaient se regrouper pour mieux se faire reconnaître par les institutions départementales (voire régionales) et améliorer la promotion de l'usage du vélo.

Ce regroupement a favorisé les échanges et le partage des préoccupations en vue de la réalisation de projets communs. C'est ainsi un rassemblement de nos forces. Le Comité Vélo 17 s'est constitué au printemps 2015.

Dans les statuts, chaque association dispose d'une voix, et délègue un co-responsable et son suppléant (sans instituer la trilogie usuelle président / secrétaire / trésorier), qui se partagent les tâches ; chaque co-responsable pouvant représenter le Comité Vélo 17, notamment sur son territoire. Le siège social est établi à La Rochelle, à l'adresse de Vive Le Vélo.

Notre première action a consisté à l'envoi d'un questionnaire aux candidats des élections départementales afin de connaître leurs « projets de développement du cyclisme utilitaire et de loisirs » pour la prochaine mandature. Quelques réponses seulement nous ont été retournées.

L'action FIPD Rochefort

Le Comité Vélo 17 est aussi concerné par des projets comme la sécurisation des cyclistes sur les ponts maritimes, le Plan départe-

mental des actions de la sécurité routière (PDASR - telles que l'opération « Cyclistes, brillez »), les voies vertes, véloroutes et pistes cyclables du département...

Nous savons par exemple que l'ouverture de la véloroute « Rive de Charente » (V92) doit se réaliser en 2016-2017, les budgets étant débloqués.

Les données du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) font état pour la



La mise à vélo d'agents de la Police nationale à La Rochelle

Comité Vélo 17



V92 de 163 km de voies, dont 93 km sont déjà réalisés. Les aménagements non effectués se situent en Charente-Maritime (tronçon Rochefort-Cognac).

Projet d'étude auprès des Communes du département

La création du Comité Vélo 17 a permis à chaque association :

- d'élargir son champ de réflexion et sortir de sa problématique locale ;

- de favoriser une communication ouverte et constructive, au plan départemental ;
- de donner une vision plus politique de la place du vélo dans les modes de déplacement.

Comité Vélo 17



Une journée pour devenir opérateur BICYCODE®

Pour la seconde année, la FUB a organisé le 11 mars 2016 une formation dédiée au marquage BICYCODE®.

Strasbourgeoise en 2015, elle a cette année été accueillie à Rennes par l'association Rayons d'action dans les locaux de la Maison de la Consommation et de l'Environnement (MCE), qui héberge l'association et son atelier.

Intitulée « devenir opérateur de marquage BICYCODE® », cette formation très complète et pragmatique propose un panorama général du système, son intérêt, ses enjeux, son évolution, son fonctionnement, ainsi qu'une large part dédiée à la pratique.

Elle a pour but de susciter de nouvelles vocations parmi les associations du réseau FUB, de toute autre structure souhaitant rejoindre le réseau des opérateurs de marquage, ou approfondir ses connaissances. L'objectif est qu'en une journée, chacun puisse devenir un acteur effectif du marquage.

Elle permet à l'association qui accueille la formation de partager son expérience de terrain et à la FUB de traiter de tous les aspects en lien avec la gestion nationale du sys-

tème. La session peut être l'occasion de convier d'autres parties prenantes localement : les techniciens de la collectivité, les services de police nationale ou municipale par exemple. L'occasion de tisser d'autres liens leur permettant une approche globale du fonctionnement du service, les différentes facettes nationales et locales, propices à une meilleure compréhension du BICYCODE® pour une meilleure implication des services.

Cette édition bretonne a réuni une douzaine de participants très moti-

vés, venant de différentes structures. Leurs différentes approches, projets et attentes furent propices à de nombreux échanges, permettant de balayer toutes les facettes du service, voire même d'étudier des pistes d'amélioration.

Un même objectif : stop au vol de vélos !

Le commandant de Police nationale, en charge du pôle communication de la DDSP d'Ille-et-Vilaine, s'est joint à cette journée de formation avec



Les participants de la session bretonne 2016 de la formation BICYCODE®

grand intérêt. Convaincu de l'utilité du système, il souhaite être en mesure de mieux connaître le fonctionnement du service, afin de pouvoir former les agents de l'état major en charge de la question épineuse du vol de vélos et centralisant l'accès à la base de données BICYCODE®. Au delà de sa circonscription, il souhaite aussi pouvoir former les services basés à Saint-Malo, sachant que sur l'ensemble de ce territoire le vol de vélos est un fléau qui revêt deux formes principales : un trafic de vélos volés pour revente organisé en véritables filières, et le vol d'opportunité (vol de vélos en fin de soirée, pour rentrer chez soi, avec abandon sur la voie publique). La fourrière des vélos de Rennes en est pleine. Il est convaincu qu'un partenariat entre la police et l'opérateur local (Rayons d'action) ne peut être que « gagnant/gagnant ! », selon son expression.

Le Trinitain (www.leTrinitain.bzh), un vélociste qui ouvrira très prochainement ses portes à la Trinité sur Mer, était également présent. Spécialisé dans la location et la vente de VAE à visée « utilitaire », il n'a pas hésité à



Session de travaux pratiques et utilisation de la machine Technomark sur le vélo de l'un des participants

FUB

investir dans une machine à graver (Mecagrav PM50), pour marquer d'une part sa flotte de vélos et développer ce service dans le Morbihan.

Et parmi le réseau associatif, étaient notamment présents :

- Cinq bénévoles de l'association hôte, Rayons d'action, impatients de pouvoir étrener leur nouvelle machine à graver (également modèle Mecagrav) qui, par convention, leur sera bientôt mise à disposition par l'agglomération de Rennes Métropole. L'ancienne machine (une Sécurmark) a rendu l'âme il y a plus de 6 mois ! L'association s'investit dans le marquage depuis 2006. Il s'agit pour elle d'une grosse activité, d'un point d'ancrage, qui leur a permis d'acquérir une bonne réputation et contribué à les faire connaître. Mais elle souhaite rester vigilante et faire attention à ce que ce service n'éclipse pas ses autres activités, militantes notamment !

- Le représentant de l'association et bus cycliste, Vélo Boulot Bravo Betton, qui suite à des demandes de la part de ses membres, souhaite organiser un atelier de marquage, en partenariat avec Rayons d'action.

- Un membre de Vélocité Avranches, qui voit émerger une demande sur Avranches et ses environs. Leur projet s'inscrit dans un cadre plus large de création de maison du vélo, dans laquelle l'offre de service de marquage prendrait place. Un projet de mutualisation d'une machine à graver est envisagé avec des associations voisines, dont la Ville à Vélo de Granville.

- Deux représentants de l'association Liaisons Douces en pays de Dinan, une « jeune » association et une nouvelle adhérente de la FUB. Ils sont conscients que sur leur territoire vallonné, pour développer les déplacements « doux », le moyen le plus approprié sera le VAE. Ils ont bien identifié que la peur du vol est un frein important à cette pratique, d'autant plus que l'investissement est conséquent. Le marquage est selon eux un outil approprié pour contribuer à lever ce frein. L'un des représentants a également une fonction d' élu communautaire, un atout pour pouvoir pousser le projet !

- Les membres de Villovélo, de Niort, qui a très récemment fait l'acquisition du pantographe Kirba, pour un usage imminent, avec également une volonté de la mutualiser sur leur secteur, se sont montrés très proactifs, notamment lors de l'après-midi de formation consacrée exclusivement à la pratique du marquage : du coup de chiffon pour dégraisser le cadre, au maniement de la machine à graver, en passant par l'accueil et les conseils aux propriétaires de vélos gravés jusque l'enregistrement du vélo dans la base de données www.bicycode.org, ils ont tout testé !

A noter : les participants étaient conviés à amener leurs propres vélos à faire graver... pour garantir leur application et leur pleine implication dans l'exercice !



Rayons d'action pressé d'en découdre avec sa nouvelle machine !

Liaisons Douces en pays de Dinan

Sophie Hering



Velo-city était à Taïwan

En juin 2015, Nantes a accueilli Velo-city, la conférence mondiale pour le développement de la pratique du vélo. Une nouvelle édition de ce cycle de conférences co-organisée par la Fédération des cyclistes européens (ECF) s'est déroulée du 27 février au 1^{er} mars 2016 à Taipei (Taïwan), une première sur le continent asiatique. Cet événement a rassemblé plus de 1 000 congressistes de divers horizons (collectivités, associations, fabricants, prestataires de services, chercheurs, consultants, entrepreneurs, médias, étudiants, ...) provenant de 43 pays, dont 160 ont fait une présentation. Et une vingtaine d'organisations ont exposé leur savoir-faire, produits et services dans l'espace d'exposition.

Une présence française restreinte

Nantes ayant accueilli la conférence l'année passée, un passage de témoin ou une continuité de la valorisation de l'expertise française sur la thématique du vélo était envisageable. Or Nantes était absente lors de la plénière d'entrée et de la table ronde qui rassemblait les précédentes villes organisatrices. Lors des éditions précédentes, un pavillon français regroupait les acteurs publics français. Cette année, seul Eco-compteur représentait la France

parmi les exposants. La distance, les frais d'inscription et de déplacement seulement 8 mois après Velo-city 2015 ainsi qu'un intérêt moindre pour les marchés asiatiques ont probablement eu raison de la volonté d'acteurs français et européens d'y participer.

Toutefois, Phillip Crist, administrateur franco-américain du Forum international des transports à l'OCDE, a animé une séance plénière et reçu un prix d'honneur de la ville de Copenhague pour son œuvre globale en faveur de la pratique du

vélo. Jean-Francois Reauhl, Annie-Claude Sebban et Enrico Durbano ont également réalisé une présentation. En tout, une petite quinzaine de Français étaient présents à Taïwan.

De nombreux congressistes asiatiques

Cette conférence a marqué une étape dans la promotion du vélo au niveau international. Pour la première fois, un grand nombre de représentants asiatiques étaient présents, permettant des rencontres avec des Indonésiens, des Philippins, des Chinois, des Japonais, des Taïwanais et des Indiens.

Une consolidation des liens avec l'industrie

Sous l'impulsion de Kevin Mayne, l'ECF fédère l'industrie du vélo dans le Cycling Industry Club (CIC) pour que cette dernière soutienne, notamment financièrement, le lobby des usagers du vélo et bénéficie de retombées commerciales. Et du 2 au 6 mars se déroulait le Cycle Taipei Show, le plus grand salon mondial des fabricants de vélos et de pièces détachées. La recherche d'une proximité temporelle et physique, qui a permis à des industriels de découvrir Velo-city et vice-versa, explique le choix de la date de l'événement, en plus des contraintes climatiques.

Bosch a intégré le CIC en tant que leader des batteries pour les VAE. Giant, fabricant taïwanais de vélo et leader mondial du marché, a bénéficié d'une belle tribune pour se présenter comme intégrateur de système et exploitant de service de vélos publics sur le marché taïwanais. Son président a clairement communiqué sa volonté de s'exporter.

Dans la lignée des précédentes éditions...

La conférence était structurée en cinq thèmes : la transition urbaine, les modes de vie, l'économie pérenne, la société du partage et la



B. Beroud

Dans une campagne de communication, le maire de Taipei se met en scène pour Velo-city 2016

conception par le design (www.velocity2016.com). Les principaux sujets abordés concernaient la sécurité routière, le stationnement intelligent, l'inclusion sociale, les Réseaux Express Vélo, les vélos à assistance électriques et leurs évolutions, l'impact économique du vélo, le tourisme, les données et les vélos publics (dits VLS). Ces derniers ont eu une place prépondérante tout au long de l'édition.

La sur-représentation des vélos publics, y compris dans les sessions non dédiées, était parfois indécente par rapport à la diversité des actions nécessaires au développement de la pratique du vélo. Les villes françaises ont connu cet engouement à la fin des années 2000, les Taïwanais au début des années 2010. Début 2016, un millier de villes dans le monde disposaient d'un système de vélos en libre service, dont l'essor apparaît hors de contrôle. Si l'un des principaux intérêts des vélos publics est de mettre le vélo au cœur des discussions, les explications sur la logique d'investir de l'argent public dans ces services dans le cadre d'une réflexion stratégique de planification urbaine, de politique de mobilité durable et de politique cyclable ont été bien rares.

... avec des congressistes satisfaits...

Comme lors de chaque conférence, les habitués de la conférence ont retrouvé avec plaisir leurs amis et



B. Beroud

La véloparade a réuni 5 000 cyclistes. Moment détendu et plaisant, le cortège a été coupé à plusieurs reprises pour laisser passer les voitures et les innombrables scooters

connaissances. Ceux qui découvrent Velo-city sont généralement impressionnés et ont l'opportunité de développer leur réseau. De nombreuses cartes de visites s'échangent pour partager des informations ou garder le contact au cas où les intérêts respectifs convergeraient.

Comme souvent, les congressistes ne font pas de grandes découvertes mais une somme de mini-apprentissages et de sources d'inspirations bien utiles. Globalement, les participants sont satisfaits de leur séjour à l'étranger, des rencontres effectuées, des échanges de visions et d'une prise de recul par rapport à leur contexte local. Le contact avec d'autres acteurs convaincus booste chacun, avant de retourner au charbon chacun de son côté.

... mais un modèle de conférence à repenser

Toutefois, les rappels trop récurrents des avantages du vélo auprès d'un public déjà convaincu constituent une perte de temps. Et comme dans la quasi-totalité des conférences, les échanges se font en *top-down*. Un intervenant présente un sujet, le public écoute, réfléchit dans sa tête, puis une ou deux questions sont

posées s'il reste du temps, et parfois des échanges informels s'ensuivent dans le couloir. Les productions officielles de la conférence se limitent alors aux newsletters éditées par l'ECF et par les présentations des intervenants, dont on ne sait pas si elles seront disponibles par la suite.

La force de Velo-city est de réunir physiquement de nombreuses personnes motivées autour d'une thématique. Mais le potentiel de partage de compétences, de savoirs, d'apprentissage par la co-construction est clairement sous-exploité. Une stratégie de *knowledge management* à l'issue de la conférence permettrait aux forces vives d'être plus efficaces et efficientes, ce dans leurs actions locales, régionales, nationales et internationales.

Cinq événements en marge de Velo-city 2016

Lors du forum de la sécurité routière organisé par le Danemark-Taïwan le 25 février, les Danois ont présenté leur démarche de formation à la pratique du vélo. L'objectif des pouvoirs publics est que tout Danois de 12 ans puisse se déplacer à vélo en toute autonomie et sécurité. Un futur principe pour le PAMA 2 ? Le vélo, sans pédale, est utilisé comme outil pédagogique pour développer l'activité physique, la motricité, l'équilibre, les capacités cognitives et la socialisation d'enfants de 2-3 ans. Ensuite, les élèves en école primaire pratiquent le vélo en circuit. Puis, ils apprennent à faire du vélo en situation réelle vers 10-11 ans. Une étude auprès de 20 000 élèves a démontré que ceux qui vont à l'école à vélo ont de meilleures capacités de concentration et de meilleurs résultats scolaires que ceux qui sont accompagnés par leur parents en voiture.

Découverte du contexte taïwanais

Taipei et New Taipei City sont deux villes qui regroupent environ 6 millions d'habitants, avec une densité élevée. Une des particularités de Taipei est que l'espace public est uniquement consacré à la circulation, avec très peu de stationnement voiture sur voirie. Les scooters se garent sur les trottoirs, ainsi que les vélos quand il y en a, avec des béquilles. Les pistes cyclables sont sur les trottoirs (les français ne sont donc pas les seuls à faire cette erreur).

Les rues de dessertes sont étroites et très agréables. Elles sont des zones de rencontres de fait. Mais le principal problème résulte d'une loi d'urbanisme qui spécifie que chaque logement doit avoir un emplacement voiture et un emplacement scooter.



Le forum des scientifiques du vélo a rassemblé le 26 février une soixantaine de personnes, dont Thomas Jouannot (CEREMA) qui a présenté la notion de « tourne-à-droite ». Et Zane McDonald a présenté une évaluation économique qui prédit qu'en triplant la pratique du vélo dans le monde, de 7 à 23 %, plus de 25 000 milliards de dollars d'argent public seraient économisés par les collectivités territoriales d'ici 2050. Le réseau Cities for Cycling s'est également réuni le 26 février.

La conférence franco-taiwanaise sur les mobilités vertes s'est déroulée à l'université de Feng-Chia à Taichung le 2 mars, initiée par Francis Papon (IFSTTAR) et Yeh Chaofu de l'université de Feng-Chia dans le cadre du financement Orchid. Sont intervenus Francis Papon (IFSTTAR), Thomas

Jouannot (CEREMA), Benoit Beroud (Mobiped), Rémy Cazabet (ENS Lyon) et Alia Verloes (6-t) pour parler respectivement de l'intermodalité vélo-transport en commun, des vélos publics en France, puis dans le monde, de l'analyse des flux des Vélo'v et des vélos à assistance électrique.

Le 2 mars se déroulait à Kaohsiung, au sud de Taïwan, une présentation de l'Ecomobility World Festival qui s'y déroulera du 1^{er} au 31 octobre 2017.

Velo-city 2017 aux Pays-Bas et Velo-city 2018 au Brésil !

La prochaine édition se déroulera aux Pays-Bas du 13 au 16 juin 2017 dans les villes d'Amhem et Nijmegen. S'il n'est pas possible de copier-coller l'expérience hollandaise, elle

représente une formidable source d'inspiration. Dans le cadre de la présidence tournante de l'Union européenne, les Pays-Bas ont décrété une fête du vélo du 14 avril au 30 juin 2017 en Europe et partout dans le monde. Velo-city 2018 se déroulera pour sa part à Rio de Janeiro au Brésil !

Benoît Beroud

Vélos d'appartement

On notera que se tenait au rez-de-chaussée d'un des deux sites du Cycle Taipei Show un salon dédié aux appareils de musculation et autres vélos d'appartements, qui, s'ils ne sont pas incompatibles avec la pratique vélo, paraissent plutôt dédiés aux usagers des transports en commun et automobilistes qui ne pratiquent pas d'activité physique pendant leurs déplacements, contrairement aux piétons et aux cyclistes.

Destruction d'un auto-pont

Taiwan nous a montré en grande pompe comment ils ont réussi à détruire une voie suspendue pour remettre en valeur un vieux bâtiment. Ils ont donc directement recréé l'espace public qui a été nivelé en un niveau, mais qui malheureusement n'intégrait pas vraiment de pistes cyclables, recréant un carrefour routier.

Un congrès dans la ville

la moins cyclable de l'histoire de Velo-city

A peine quelques mois après avoir quitté Nantes, le cirque mondial du vélo s'est à nouveau réuni dans le cadre du congrès Velo-city.

En effet, un an sur deux, le congrès de la fédération européenne de cyclistes a une vocation mondiale, dite « Velo-city global ». Après Copenhague (2010), Vancouver (2012) et Adélaïde (2014), le congrès était accueilli pour la première fois par une ville asiatique, à savoir Taipei, capitale de Taïwan. Climat subtropical oblige, le congrès

s'est déroulé du 27 février au 1^{er} mars, d'où l'impression de deux conférences Velo-city très proches dans le temps. En effet, le climat de mars est de loin le plus accueillant sur l'île, la température tourne autour de 20° et le risque de typhon est faible, alors qu'en été, il est normal d'affronter des chaleurs de 30 à 40°, accompagnées d'une humidité très

forte. Pas idéal pour un congrès de vélo.

Alertés récemment que le vélo est globalement en perte de vitesse dans le monde, notamment dans les pays où émerge une classe moyenne, les participants étaient curieux de découvrir Taipei. En effet, Taïwan est un pays avec une grande production de vélos, notamment de cadres très à la pointe. A croire les bandes-annonces de la conférence,

la capitale était un véritable paradis pour les cyclistes. L'expression « cycling paradise » notamment revenait très régulièrement.

Mais sur cet aspect là, la pilule passe mal. Le premier jour voit son lot d'interventions plénières avec des politiques et des industriels éloquentes. Les discours sont surprenants de qualité et agréables à entendre pour un militant du vélo : l'ère de la voiture serait derrière nous, place au vélo, Taïwan est un pays moderne et veut la santé de sa population. Le VLS local, Ubike, mis en place avec la complicité du géant de l'industrie locale, Giant, serait le meilleur du monde puisque chacun des vélos est utilisé 10 fois par jour. Impressionnant. Inspirant. Mais dès qu'on sort dehors, on déchant.

Certes, il y a un VLS. Qu'importe qu'il soit de bonne ou mauvaise qualité techniquement parlant. Il n'y a presque pas de pistes cyclables. On rencontre des panneaux indiquant que les trottoirs sont autorisés aux cyclistes, à condition de céder le passage aux piétons. Mais c'est loin d'être le plus choquant pour un européen venu assister à un congrès sur le vélo urbain. L'omniprésence des scooters légers choque. Visuellement et à l'ouïe. Tout est fait pour eux : aires de stationnement désignées sur les trottoirs, sas leur permettant de partir en premier des feux, ou encore aire de stockage leur permettant de tourner à gauche en deux fois. Oui, car les rues sont larges, très larges, 2 fois 3, voir 2 fois 4 voies. Donc pour tourner à gauche, les scooteristes se stockent sur des aires dédiées, en amont des passages piétons, pour attendre le feu vert qui leur permettra d'effectuer leur manœuvre en toute sécurité.

Vous comprendrez donc que circuler à vélo est pour le moins... inconfortable. D'ailleurs, si le VLS est plébiscité, les vitesses moyennes pratiquées par les cyclistes, autour de 7 km/h, témoignent de la difficulté de circuler entre les piétons et les temps d'attente interminables aux



Circuit d'apprentissage du vélo sans pédale pour les enfants de 3-4 ans en marge de la véloparade

B. Berout

feux. Sur le fond, les interventions elles-mêmes étaient, comme toujours, d'un très haut niveau. On retiendra quelques résultats de recherche intéressants sur les VLS, justement. Comme la déferlante VLS existe depuis 10 ans, les données commencent à parler. Les données, c'est évidemment aussi les compteurs des Bretons d'Eco-compteur, leader mondial dans son domaine, ou encore le participatif avec des applications mobiles comme « citizen datas ». Bref, on a de plus en plus de données, les spécialistes du Big Data commencent à nous en apprendre sur les cyclistes, leurs besoins, ce qui marche mieux et ce qui marche moins bien. A suivre.

Mais il n'y a pas que le Big Data. Le « tour du monde des politiques cyclables » nous fait rapidement comprendre que le PAMA n'est pas au niveau des ambitions de nos voisins, puisque son équivalent allemand dispose d'un budget annuel propre de 3 millions d'euros. Vous avez bien lu, c'est le budget propre du plan vélo, pour mener des campagnes, des études, inciter les collectivités à investir dans le vélo. On souhaite cela à l'équipe de notre CIDUV. Il y a une autre nouveauté. Le nouveau credo de l'ECF est l'industrie. Ou plutôt le fait que l'industrie doit devenir un acteur essentiel de la transition cyclable, aux côtés de l'État et des avocats du vélo.

Alors, déçu par la conférence ? Était-elle inutile ? Non, loin de là. La conférence était sans doute l'édition de Velo-city qui se déroulait dans la ville la moins cyclable de son histoire. Mais peut-être est-ce pour cela qu'elle sera plus utile qu'ailleurs ? Les quelques défenseurs asiatiques du vélo ont enfin pu se rencontrer et échanger. D'ailleurs, une FUB taiwanaise pourrait voir le jour grâce à Velo-city, et partiellement grâce aux suggestions du président de la FUB. Des groupes de cyclistes existaient en effet un peu partout sur Formose, mais ne se connaissaient pas, même de nom. La conférence leur a permis d'échanger leurs cartes de visite, et également de comprendre comment les fédérations nationales fonctionnaient, notamment en Europe.

Le 2 mars, lendemain de la clôture de Velo-city, débutait le Taipei Cycle Show, événement annuel, plus grand salon vélo du monde, bien plus grand que Eurobike à Friedrichshafen. Les congressistes du vélo utilitaires disposaient d'une entrée gratuite au salon. Ce fut amusant d'observer les discussions entre d'un côté militants ou consultants et de l'autre exposants et industriels. Oui, l'ECF a raison, globalement l'industrie doit encore beaucoup apprendre pour comprendre le vélo urbain et utilitaire. Là-dessus, en France, avec l'InterKoalitionVélo, on est presque en avance...

Olivier Schneider



Les modes de transport reconnus comme enjeu de santé publique

La vision des transports comme domaine d'activité physique fait son chemin dans le milieu médical. L'ANSES parle d' « interventions multimodales » pour contrer les risques liés à la sédentarité.

La marche et le vélo sont régulièrement cités dans l'épais rapport de 500 pages que l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire) a rendu public en février dernier, pour proposer une « actualisation des repères du Plan national nutrition santé (PNNS) ». Autrement dit une révision des repères relatifs à l'activité physique et à la sédentarité, au vu de nombreuses études médicales récentes. Avec en couverture une photo montrant quelqu'un montant un escalier.

Rien de très nouveau puisque ce rapport confirme, en les actualisant, les analyses et préconisations déjà énoncées dans le PNNS de 2001, puis ses deux reconductions successives en 2006 et 2011. Avec tout de même quelques changements de perspectives, faisant une part plus grande aux modes de transport, tant du côté diagnostic que pour les solutions proposées.

Un principe de réalité

L'ANSES remarque en introduction que « les études récentes se donnent pour objectif de rendre compte de la réalité des pratiques d'activité phy-

sique (incluant les temps de loisirs, de transport, l'activité en milieu de travail ou en milieu domestique), alors qu'antérieurement les enquêtes s'intéressaient principalement aux activités de loisir et sportives. »

Sur le fond, les grandes tendances sont confirmées : « pour les adultes, moins de 37 % d'entre eux et moins de 32 % des personnes âgées de plus de 65 ans sont suffisamment actifs (...). Moins de 34 % des enfants âgés de moins de 11 ans pratiquent une activité physique quotidienne, et moins de 50 % des enfants pratiquent quotidiennement des jeux de plein air. Les adolescents de 11 à 14 ans sont 12 % à pratiquer quotidiennement 60 min d'activité physique d'intensité au moins modérée ; 43 % des adolescents de 15 à 17 ans pratiquent au moins 30 minutes d'activité physique d'intensité modérée à élevée. »

Ce qui conduit à dire que « en l'état des connaissances disponibles, quelles que soient les tranches d'âge, l'activité physique de la population est donc considérée insuffisante au regard des recommandations internationales (OMS, 2010). »

La diminution des risques mesurée

« Concernant le temps d'écran, hors temps de travail, les adultes y consacrent, selon les études, quotidiennement entre 3h20 et 4h40. Dans les études prenant aussi en compte le temps de travail, on estime que les adultes passent au moins 5 heures par jour dans des activités sédentaires. »

L'évaluation de la diminution des risques est chiffrée de manière précise, dans tous les cas où c'est possible. A commencer par la mortalité générale : l'ANSES estime que « l'activité physique régulière est associée selon les études à une réduction de la mortalité précoce de 29 à 41 %. Il a pu être chiffré qu'une pratique quotidienne de 15 min pourrait déjà diminuer le risque de 14 %. L'activité physique d'intensité modérée à élevée, dans la population générale, pourrait atténuer les effets de la sédentarité sur la mortalité précoce, particulièrement chez les sujets dont le temps de sédentarité est supérieur à 7 heures quotidiennes. »

Obésité, affections cardio-vasculaires, cancers...

Et l'ANSES confirme l'impact de l'activité physique sur diverses affections :

« Obésité : l'activité physique régulière diminue le risque de surpoids, d'obésité et de complications cardio-métaboliques. Les interventions les plus efficaces sont multimodales. Inversement, l'inactivité physique et la sédentarité sont associées au risque de surpoids, d'obésité et de complications cardio-métaboliques. »

« Pathologies cardio-vasculaires : une activité physique régulière, d'intensité modérée ou élevée, est associée à une diminution de 20 à 50 % du risque de pathologie coronarienne et de près de 60 % du risque de survenue d'accident vasculaire. »



Photo Cycling

Moins de 34 % des enfants âgés de moins de 11 ans pratiquent une activité physique quotidienne : aller à l'école à vélo peut en faire partie



L'ANSES recommande « une grande diversité d'activité physique », « dans tous les contextes », notamment les transports

« Cancers : l'activité physique est associée à une diminution du risque de cancer du côlon (de l'ordre de 25 %), du cancer du sein (diminution de 10 à 27 %), de l'endomètre et du poumon. L'apparition de nombreux cancers a été attribuée à l'inactivité physique. Des études récentes ont montré une association entre la sédentarité et le risque de certains cancers (de l'endomètre, en particulier). La sédentarité a un effet indirect en favorisant l'obésité et l'obésité abdominale, facteurs de risque majeurs dans l'initiation et le développement des cancers du sein et du côlon. »

L'apparition du diabète, des maladies respiratoires et articulaires, dépend également du niveau d'activité physique.

La santé mentale

L'ANSES avance aussi pour certains types d'affection des probabilités d'incidence sans que le lien de cause à effet puisse être établi :

« Pathologies neurodégénératives : la pratique régulière d'activité physique est associée à une diminution de l'incidence de la maladie d'Alzheimer (jusqu'à 45 %), avec une relation dose-réponse ; la pratique régulière serait associée à une diminution de l'incidence de la maladie de Parkinson. L'inactivité physique augmenterait les risques pour ces deux pathologies. »

« Santé mentale et qualité de vie : un bénéfice de la pratique régulière a été rapporté jusqu'à 90 minutes

d'activité physique quotidienne à intensité élevée et réduirait le risque d'état de stress psychologique, et ses principales conséquences cliniques, les états d'anxiété et de dépression ». Mais « au delà, des scores de qualité de vie plus faibles ont été retrouvés », suggérant une inversion de tendance.

Le sommeil

Il existe par contre un domaine universel où les bienfaits de l'activité physique sont prouvés :

« L'activité physique agit directement sur le sommeil en augmentant sa quantité et sa qualité et améliore la qualité de l'éveil diurne. Inversement, l'inactivité physique et un temps de sédentarité élevé réduiraient la quantité et la qualité du sommeil, et, comme les troubles du sommeil, appauvriraient la qualité de la vigilance. Ces effets ont été documentés chez l'adulte, la femme ménopausée et la personne âgée de plus de 65 ans... Quels que soient l'âge et le sexe, l'activité physique agit directement sur l'amplitude et la synchronisation de la rythmicité circadienne. Cette dernière permet la programmation des phases d'activité et de repos consécutives. »

« L'activité physique constitue un régulateur du sommeil et un facteur de modération des effets du stress psychologique sur la santé. Les perturbations du cycle circadien, ainsi que les ruptures et dettes de sommeil semblent augmenter le risque de nombreuses pathologies chro-

niques, parmi lesquelles les maladies métaboliques. »

« Le rôle protecteur de l'activité physique vis-à-vis de la survenue de pathologies chroniques (en particulier d'obésité et de diabète de type 2) pourrait donc résulter à la fois d'effets directs et indirects, par l'intermédiaire de la régulation du sommeil et des effets du stress psychologique sur la santé. »

Les recommandations

Après le constat viennent les recommandations :

« Il est recommandé de pratiquer 30 min d'activité physique développant l'aptitude cardio-respiratoire d'intensité modérée à élevée, au moins cinq jours par semaine, en évitant de rester deux jours consécutifs sans activité physique. Dans ce cadre, il est recommandé d'inclure de courtes périodes d'activité physique d'intensité élevée. Des bénéfices supplémentaires sur la santé peuvent être obtenus avec une pratique de 45 à 60 min... Ces activités peuvent être réalisées lors des activités de la vie quotidienne ou dans le cadre d'une activité dédiée. » Ce qui concerne aussi bien les enfants que les adultes.

Et l'ANSES recommande donc « une grande diversité d'activité physique », « dans tous les contextes », en citant « milieu scolaire, domestique, transports et loisirs ».

Enfin, des recommandations plus précises sont données en matière d'urbanisme : « Aménager l'environnement urbain (sécurité, accessibilité, esthétisme, potentiel piétonnier et espaces protégés de déplacement à vélo)... favoriser les transports collectifs, le potentiel piétonnier et les intermodalités ».

FUB

d'après <https://www.anses.fr/fr/content/plus-d'activite-physique-et-moins-de-sedentarite-pour-une-meilleure-sante>



Le vélo à 1 € par mois

Il suffit de convaincre votre employeur de bénéficier de l'avantage fiscal lié à une flotte vélo d'entreprise, pour oublier l'IKV qui vous aurait bien intéressé mais qu'il ne veut pas mettre en œuvre. Jusqu'à ce qu'il se rende compte que le personnel qui vient à vélo travaille mieux et ne donne pas dans l'absentéisme...

Rappel de l'épisode précédent

L'indemnité kilométrique vélo a été votée fin 2015. Elle est limitée à 200 € par an, ce qui représente, à raison de 25 cents du kilomètre, une distance travail-domicile de 2 km. Le décret d'application est paru le 12 février dernier. Cette indemnité est facultative, c'est-à-dire qu'elle ne peut être mise en place que si le responsable de l'entreprise le veut bien. Gageons que cette idée n'aura alors que peu d'échos.

Une autre solution : le vélo de fonction

Une autre solution peut être mise en place par la direction d'une entreprise ; c'est le vélo de fonction. Quelques entreprises ont choisi cette solution même si elle reste rare. Le principe est très simple et identique à celui des voitures de fonction ⁽¹⁾.

Un vélo ou un VAE est mis à disposition du salarié qui l'utilise pour ses déplacements quotidiens pendant le travail mais aussi pour aller et revenir du travail. Il peut aussi s'il le souhaite l'utiliser en dehors de son travail.

Le vélo de fonction a été mis en place aux Etats-Unis par des sociétés telles que Google, Facebook ou LinkedIn. Chez Mountain View dans la Silicon Vallée, 1 300 vélos sont mis à la disposition des salariés. En France, diverses expériences sont présentées chez Orange, à la SNCF, chez Bouygues construction. Les modalités de mise en œuvre sont différentes suivant les entreprises. A l'IRSN, une trentaine de VAE est mise à disposition des salariés. 180 salariés sont inscrits au service, soit près de un sur cinq. 90 % l'utilisent principalement pour leurs trajets domicile-travail.

Les vélos peuvent être achetés ou loués à un prestataire qui assure

alors la maintenance de la flotte. Cette solution présente de nombreux intérêts d'autant plus que le décret d'application, pour la réduction d'impôt de 25 % du coût d'une flotte vélo, est paru le 24 février dernier. Cette somme intègre tous les frais induits par la dotation aux amortissements appliquée aux vélos, aux casques, aux gilets réfléchissants ainsi qu'à l'aménagement d'un local ou d'une aire de stationnement. Elle inclut aussi l'assurance et l'entretien des vélos.

Comme on l'a vu, les modalités d'application sont très diverses. Il me semble que certaines sont sujettes à redressement URSSAF. C'est pourquoi je vais vous donner ma méthode. Le calcul va se calquer sur celui des voitures de fonction. On va considérer que la recharge électrique des VAE est négligeable, ce qui réduit à deux les méthodes de calcul applicables suivant que les vélos sont achetés ou loués par l'entreprise. En gros, pour faire le calcul, on rajoute le coût mensuel du vélo au salaire du salarié pour en calculer les charges et on déduit ce coût du net à payer. Le salarié ne paye donc que les charges induites par ce vélo de fonction. Ce qui revient à un vélo à 1 € par mois et un VAE à 3 € ; peu importe le kilométrage parcouru.

Vous avez maintenant toutes les cartes en mains pour choisir entre IKV et vélo de fonction, enfin toutes les cartes pour convaincre votre patron de choisir. Et s'il ne veut pas, il ne vous reste qu'à louer un vélo à un service de location de vélo, vous pourrez toujours en récupérer 50 % du coût.

Michel Hareng
mhareng@amcat.fr



L. Grangé

Une entreprise peut mettre à disposition de ses salariés un vélo de fonction leur permettant de l'utiliser sur leurs déplacements domicile-travail

⁽¹⁾ A ne pas confondre avec le véhicule de service, mis à disposition des salariés pour leurs déplacements pendant le travail. Le véhicule de fonction, considéré comme un avantage en nature, est attribué à une personne, et peut servir aux déplacements domicile-travail et professionnels.

PARTENAIRE OFFICIEL DU PARIS-ROUBAIX

DÉCOUVREZ NOTRE GAMME DE CASQUES ROUTE



TEC-TICAL PRO V2
Édition BORA - ARGON 18
Poids : 240g



TEC-TICAL AERO
Édition Paris-Roubaix
Poids : 240g



IN VIZZ ASCENT
avec visière intégrée
Poids : 320g



S-FORCE PRO
Poids : 250g

**PARIS
ROUBAIX**



Security Tech Germany

PARTENAIRE OFFICIEL



Le retour de la bicyclette, par Frédéric Héran

A quelle vitesse roule un cycliste urbain ?

Le vélo, un mode de déplacement lent ? Chacun sait qu'en ville dense, les vélos dépassent les autos. Mais en montée, en VAE et sur des aménagements roulants ? Et si l'on tenait compte en outre du caractère actif du vélo ?

La vitesse maximale

Au quotidien, elle n'a aucun sens. Le vélo en ville, c'est pas le Tour de France ! Rappelons quand même que le record actuel de vitesse a été réalisé par le cycliste néerlandais Sebastiaan Bowier, le 16 septembre 2013, sur une route plate du désert du Nevada, grâce à un vélo couché caréné (ou vélomobile) offrant très peu de résistance à la pénétration dans l'air. La vitesse atteinte pendant 200 m a été de... **133,78 km/h** ! Stratosphérique !

La vitesse en ville de porte à porte

Revenons sur terre et envisageons la vitesse commune pratiquée par les cyclistes urbains ordinaires. Selon divers travaux scientifiques concordants, la vitesse moyenne de porte à porte en milieu urbain est de l'ordre de **14 à 15 km/h**, car le cycliste doit s'arrêter à de nombreux carrefours et faire attention aux divers obstacles et imprévus.



F. Bray

Bien sûr, cette moyenne cache d'importantes disparités selon que le cycliste est un lièvre (jeune, aguerri, avec un bon tonus musculaire) qui roule plutôt à 20 km/h, ou une tortue (personne novice, âgée ou fatiguée) qui avance plutôt à 10 km/h. C'est pourquoi les aménagements cyclables, sécurisants mais souvent peu roulants, doivent rester facultatifs. Ces vitesses dépendent aussi de la fréquence des arrêts imposés, des facilités de stationnement aux origine et destination du déplacement, ou encore du revêtement, du dénivelé, du vent, de la neige ou du verglas.

La vitesse en vélo à assistance électrique

Les utilisateurs de VAE roulent un peu plus vite que les cyclistes classiques : environ **19 km/h** ⁽¹⁾. Ils parcourent surtout des distances environ deux fois plus grandes. Ils démarrent en effet plus facilement, avalent les montées bien plus vite et ralentissent moins face au vent. Leur vitesse varie donc selon les circonstances.

Les Pays-Bas, pays montagneux

Les dénivelés sont très pénalisants pour les cyclistes. Alors que sur terrain plat ils n'ont qu'à lutter contre les divers frottements (de l'air, mécaniques et des pneus sur la chaussée), sur une pente, ils doivent en plus élever leur masse et celle de leur vélo. Ainsi, pour gravir une pente de 5 % à 10 km/h, il faut 3,2 fois plus d'énergie que pour rouler à 20 km/h sur terrain plat.

On peut aussi calculer que, par rapport à une circulation sur terrain plat, gravir une pente de 5 % réclame la même énergie supplémentaire (environ 42 Joules par mètre) qu'affronter un vent de face de 30 km/h à la vitesse de 10 km/h (soit 40 km/h de vitesse relative de l'air) ⁽²⁾. Quand on sait que les Pays-Bas ont 70 % de jours de vent dans l'année, on découvre soudain que ce pays... est loin d'être plat. Et comme nous l'expliquait un jour un Néerlandais facétieux : « Et en plus on a toujours le vent de face ! ».

La vitesse de croisière sur les super pistes cyclables

Certains appellent les pistes cyclables bien tracées et roulantes des « autoroutes pour vélo ». L'expression donne une image de rapidité et de confort, mais elle est trompeuse : on peut toujours s'arrêter où l'on veut le long de l'aménagement. Il vaut mieux les appeler des super pistes cyclables (du danois *cykelsuperstier*) ou des pistes cyclables rapides (du néerlandais *snelfietswegen* ou de l'allemand *Fahrradschnellwegen*) ou encore utiliser l'acronyme francophone et poétique : REVE (pour réseau express vélo).



P. Goriand

Le principe est de créer un aménagement cyclable sans aucun arrêt, avec de faibles pentes, de larges courbes, une bonne largeur, un revêtement lisse, un éclairage correct et un entretien régulier. Les arrêts sont supprimés grâce à des passages dénivelés permettant de franchir les coupures urbaines (autoroutes, voies ferrées, canaux...), à des priorités aux croisements et à des carre-

fours à feux coordonnés, dans le sens du flux dominant. Ces « ondes vertes » sont calées sur une vitesse de **20 km/h**. Un cycliste roulant à cette vitesse passe tous les feux au vert. Les premières ondes vertes pour vélo sont apparues sur plusieurs radiales à Copenhague, il y a quelques années. Sur ces axes, la vitesse moyenne des cyclistes est effectivement passée de 16 à 20 km/h.

Les super pistes cyclables permettent de franchir des distances à vélo qui n'ont rien de ridicule, puisqu'en une demi-heure, il est possible de parcourir pas moins de 10 km. Or, selon la dernière « enquête nationale transports et déplacements » de 2010, les déplacements domicile-travail ont une longueur moyenne de 11,2 km et les autres déplacements de 7,4 km.

La première piste cyclable rapide aurait été créée aux Pays-Bas entre Breda et Etten-Leur en 1998. Mais on peut en trouver bien avant, y compris en France. L'historien André Guillaume signale qu'« une cycloroute Sochaux-Audincourt, large de 4 m, longue de 3 km et entièrement indépendante de toute chaussée, [a été] réalisée en 1937, sous l'impulsion des firmes Peugeot et Japy à l'emplacement d'un ancien chemin de fer d'intérêt local. Les accès riverains [étaient] interdits. »⁽³⁾

Ces aménagements de rêve commencent à arriver en France, notamment à Strasbourg qui a prévu de refaire cette année la piste cyclable le long du canal de la Marne au Rhin, en l'élargissant et en la dotant d'un éclairage.

La vitesse globale des usagers actifs par rapport aux usagers passifs

Le temps de déplacement peut être mis à profit pour s'activer, se dépenser physiquement et même se faire plaisir si l'environnement est agréable. Dans nos sociétés actuelles, l'inactivité physique (le fait de faire moins de 30 min d'exercice par jour) et la sédentarité (le fait d'être assis plus de 7 h dans la journée) ont considérablement progressé. « Aujourd'hui, les preuves scientifiques des méfaits sanitaires de la sédentarité et de l'inactivité physique sont accablantes », rappelaient récemment deux médecins du sport⁽⁴⁾. On estime que les trois quarts de la population française sont concernés. Or nous sommes programmés génétiquement pour être actifs.

Pour tous ceux qui passent leur vie immobiles dans un bureau ou devant un écran, s'activer tout en se déplaçant devient le moyen le plus simple de résoudre ce problème. Plus besoin de fréquenter une salle de sport, de courir régulièrement ou d'acheter... un vélo d'appartement. C'est en outre l'assurance de rester en vie plus longtemps : 2,5 années de vie supplémentaires si l'on réalise 5h30 d'activité physique par semaine, au lieu d'être sédentaire, a-t-on calculé récemment⁽⁵⁾.

Pour modéliser les déplacements, les économistes des transports ont l'habitude de multiplier le temps de déplacement des modes les plus pénibles par un « coefficient d'inconfort ». Par exemple, on considère que le temps de marche ou de vélo jusqu'à une station de transport public est perçu comme deux fois plus long qu'il ne l'est en réalité. Ainsi, 10 min à vélo + 15 min dans le transport public est équivalent à $(2 \times 10) + 15 = 35$ min (et non 25 min). De la même façon, on pourrait considérer que le temps passé en voiture plutôt qu'à pied ou à vélo peut être multiplié par un « coefficient de passivité ». Un trajet en voiture de 15 min peut être perçu comme deux fois plus long qu'il n'est en réalité, soit 30 min, puisque l'automobiliste doit trouver du temps pour s'activer par ailleurs.

Bref, en tenant compte non seulement du temps de déplacement mais aussi du temps nécessaire pour s'activer, la « vitesse globale » du cycliste est finalement équivalente, voire supérieure à celle de l'automobiliste.



Photo Cycling

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

Info exclusive Vélocité : pour réduire la sédentarité des automobilistes, on installera des vélos d'appartement dans les futures voitures autonomes.

Notes :

⁽¹⁾ Bureau d'études 6t, *Le vélo à assistance électrique : un nouveau mode de transport métropolitain*, résultats d'une enquête européenne auprès de 400 usagers du vélo à assistance électrique, février 2015.

⁽²⁾ Pour tous ces calculs, voir l'excellent ouvrage de François Piednoir, *Pédaler intelligent. La biomécanique du cycliste*, Fédération française de cyclotourisme, 2008, 260 p. En ligne.

⁽³⁾ Blog d'Isabelle et le vélo, janvier 2013.

⁽⁴⁾ François Carré et Yannick Guillodo, « Sédentarité et inactivité physique : des urgences médicales », *Le Monde*, 17 février 2016.

⁽⁵⁾ S. C. Moore et alii, « Leisure time physical activity of moderate to vigorous intensity and mortality. A large pooled cohort analysis », *PLoS Medicine*, vol. 9, n° 11, 2012.



Le point de vue de l'ingénieur, par Michel Julier **Combien de terres rares dans mon vélo (et ma voiture) ?**

Pourquoi les terres rares ?

Les « terres rares » sont 17 métaux dont les caractéristiques permettent de fabriquer des catalyseurs, des alliages spéciaux et des abrasifs, des pierres à briquet, des manchons de lampes de camping, des batteries, des produits fluorescents colorés, ou encore des aimants surpuissants.

Quel est le problème ?

Certaines « terres rares », comme le cérium, sont plus abondantes que le cuivre, tandis que d'autres sont 100 fois plus rares, comme le lutécium (utilisé dans les « PET-scans »). Leur extraction est particulièrement polluante, à cause des solvants utilisés pour les extraire de la roche et à cause du thorium, un élément radioactif (cancérogène en cas d'ingestion) contenu dans les mêmes gisements. Les gisements actuellement exploités sont principalement en Chine (Mongolie intérieure).

Les terres rares dans le vélo, et la voiture

Un VAE avec batterie NiMH contient une masse importante de lanthane, de l'ordre du kg, mais ces batteries ont largement été remplacées par les batteries lithium-ion.

Une dynamo traditionnelle ne contient pas de terres rares, elle utilise des aimants AlNiCo (aluminium-nickel-cobalt). Mais la dynamo de moyeu, plus efficace, est basée

sur des aimants aux terres rares (sans doute quelques grammes). La même évolution, appliquée aux éoliennes de 2 MW, les a rendues plus silencieuses et plus performantes, mais au prix de centaines de kg de terres rares.

Le moteur d'un VAE, aussi, peut éventuellement utiliser des aimants néodyme-bore.

Dans une voiture électrique, tout est multiplié. Les batteries ne se pèsent plus en kg mais en centaines de kg (là aussi, le NiMH, et donc le lanthane, a été abandonné). Le moteur électrique ne fait plus 250 W mais 100 kW. Est-il judicieux d'utiliser du néodyme pour réduire la quantité de cuivre (aussi rare que le néodyme, mais plus facile à extraire) dans les bobinages ? Et pour réduire la consommation d'électricité de 5 % ? Le choix est difficile ! Dans le but louable d'améliorer l'efficacité, de réduire le poids et la taille, d'améliorer la fiabilité ou de réduire le bruit, les aimants aux terres rares se sont multipliés sur toutes sortes de moteurs et de générateurs.

La LED blanche d'un phare de vélo ne contient qu'une quantité infime de produit fluorescent aux terres rares : on en trouve bien plus dans les tubes fluo et fluocompacts, et dans les écrans cathodiques ou plasma.

On évoque aussi les terres rares pour stabiliser l'hydrogène dans les très hypothétiques futures voitures à pile à combustible.

PSA, de son côté, a inventé l'ajout de cérium pour brûler les particules bloquées dans le filtre à particules des moteurs diesel. Il faut compter environ 5 litres d'additif pour 100 000 km, avec un taux de cérium qu'on peut supposer d'environ 10 %, soit 500 g de cérium consommé et envoyé dans le pot d'échappement pour 100 000 km : il ne sera pas recyclé.

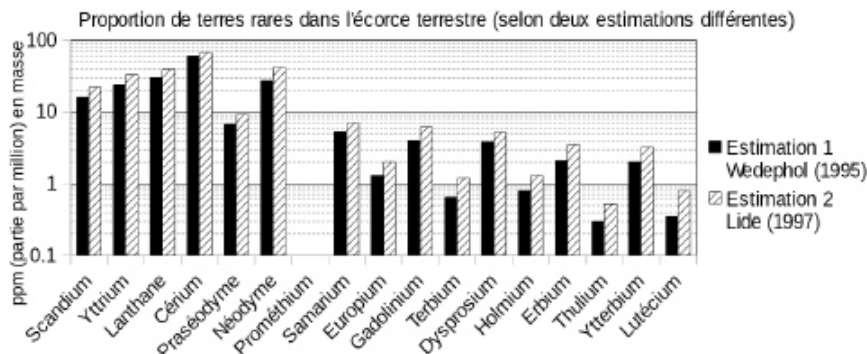
Conclusion

L'industrie électrique et électronique utilise de nombreux produits rares ou polluants, plus ou moins irremplaçables, dont les « terres rares » ne sont qu'un exemple. Les conséquences dépendent du nombre et de la taille des équipements fabriqués. Un VAE n'est ni plus ni moins préoccupant qu'un autre appareil domestique, sa batterie surtout doit absolument être recyclée. Mais avec les voitures hybrides ou électriques, les ordres de grandeur explosent, et pas uniquement pour les terres rares.

Michel Julier



Photo Cycling



Données : <http://geology.com/usgs/ree-geology/>



Faut-il des dispositifs anti-intrusion sur les voies vertes ?

Les itinéraires cyclables se développent un peu partout. C'est une bonne chose. Sécurisés, ces itinéraires sont fréquentés et appréciés par tous les publics : les piétons, rollers, cyclos, vélos en famille avec jeunes enfants, personnes en fauteuil...

Toutes les pratiques sont là : les loisirs, la promenade, la randonnée, l'itinérance et aussi les déplacements quotidiens. Tout ce monde apprend vite à cohabiter.

Par contre, le savoir-faire n'est pas toujours au rendez-vous. Beaucoup de maîtres d'ouvrage n'ont malheureusement pas encore l'habitude de faire des aménagements cyclables. Les élus sortent trop souvent leur vélo uniquement pour les journalistes lors d'inauguration et beaucoup de techniciens manquent encore de pratique et de savoir-faire. Le résultat n'est pas toujours à la hauteur des espérances et c'est la fréquentation qui ne suit pas !

On voit des dispositifs anti-intrusion qui, avec les meilleures intentions, conduisent d'avantage à gêner le passage qu'à le faciliter. On rencontre trop souvent des barrières où les cyclistes sont obligés ou presque de mettre pied à terre ; et pour ceux qui ont des sacoches ou des remorques, c'est encore plus compliqué. Les cyclistes handicapés en fauteuil ou hand bike ne passent plus. Souvent, l'attention nécessaire pour passer ces dispositifs ne permet pas de se concentrer sur le risque plus important : les véhicules arrivant sur la voie coupée.

Pourquoi mettre en place de tels dispositifs alors qu'on a tant besoin de développer la pratique du vélo ? Les cyclistes et piétons savent qu'une bande blanche tracée au sol veut dire qu'il faut s'arrêter ! C'est la première chose qu'on apprend aux enfants.

En voyant les aménagements réalisés, il semble que les préconisations techniques de ces dispositifs devraient être rajeunies.

Aujourd'hui, beaucoup de collectivités ont acquis une bonne pratique en matière d'aménagement cyclable. Ceux qu'elles réalisent ne posent pas

de problèmes. En général, seule une bonne signalisation verticale et sur la chaussée est suffisante. Elle indique aussi bien aux cyclistes qu'aux automobilistes qu'il faut faire attention.

En règle générale, une signalisation claire et un simple « cédez le passage » suffit. Des panneaux stop sont réservés lorsque le trafic de la voie coupée est important et qu'aucun passage dénivelé n'a pu être réalisé. Ils prennent alors tout leur sens et sont respectés. Les cyclistes et automobilistes savent respecter les aménagements bien réalisés, signalés et fréquentés.

Pour des aménagements nouveaux, une simple demi-barrière peut accompagner la signalisation le temps que les bonnes habitudes se prennent et qu'elle devienne inutile. Il existe de nombreux exemples simples et efficaces en bois ou en métal qui doivent laisser un passage de 1,50 m.

Dans le cas de longue section en site propre, il peut être utile d'avertir le cycliste d'une intersection par une chicane située assez en amont de l'intersection pour ne pas constituer une gêne au passage des vélos chargés et remorques. La distance des demies barrières ne sera jamais inférieure à 3 m si elles n'ont pas de chevauchement mais 6 m est tout à fait acceptable.

Parfois, la solution de plots bois plastiques ou métalliques est retenue. Elle présente le danger de ne pas être visible surtout quand il y a du monde et est souvent source d'accident pour les groupes de cyclistes. Cette solution doit donc impérativement être rendue visible et soulignée par une bande de peinture sur la chaussée. Elle sera de préférence non rigide et sera disposée dans l'axe de manière à laisser un passage de 1,50 m. Dès que la fréquentation est importante, elle perdra son utilité et pourra être enlevée. C'est pour cela que le fourreau ne devra pas dépasser de la chaussée. L'évolution constatée est partout identique. Tout d'abord une ligne de peinture vient signaler le potelet. Elle



Un dispositif efficace contre les scooters le sera aussi contre le vélo équipé de grosses sacoches ou d'une remorque

AF3V



devient plus large et enfin le potelet est enlevé. C'est le métier qui rentre !

Une fois que les provocations, qui apparaissent souvent avec une nouvelle voie verte, sont calmées, que la fréquentation augmente, ces potelets et ces barrières deviennent très souvent inutiles et on commence à les voir disparaître.

Il semble que la documentation technique sur ce sujet soit en train d'être mise à niveau. Ce ne sera pas un luxe et permettra aux maîtres d'ouvrage débutants dans les aménagements cyclables d'éviter de grossières erreurs, de faire des économies (certains dispositifs sont très coûteux), et d'éviter que les itinéraires cyclables deviennent des réserves d'indiens peu fréquentées !

Albert Cessieux
AF3V



Le cycliste indien a-t-il du souci à se faire ?

A priori, oui. Comme dans tout pays dit « émergent », les véhicules motorisés remplacent rapidement les autres modes de transport, qu'il s'agisse de traction animale ou de la bicyclette. C'est un phénomène bien connu dont j'ai pu mesurer les conséquences en Inde, dans la province du Rajasthan, que j'ai parcourue dernièrement.

Comme partout en Inde, la chaussée est très partagée. On y trouve tout type de véhicule dont les cyclistes, mais aussi les piétons et les animaux. Bien sûr, parmi ceux-ci, on pense immédiatement aux vaches (qui peuvent être des taureaux !) mais il ne faut pas oublier cochons, singes, poules, chiens et corbeaux. Ceci aussi bien en ville qu'à la campagne. Sauf qu'en ville, la densité est beaucoup plus forte ! Conséquence : on a toujours l'impression d'être noyé dans un flot perpétuel de circulation. Enfin de circulation... cela dépend des moments, car les indiens s'équipant très vite en automobiles, la taille et la durée des bouchons commencent à être pro-

portionnels à la population du pays, c'est à dire énormes. Et parfois inextricables comme aux passages à niveau fermés où tous les véhicules s'agglutinent sur toute la largeur de chaque côté de la barrière. Que croyez-vous qu'il advient lors de son ouverture ? Un affrontement ! Un magma automobile klaxonnant et désagréablement odorant !

Dans ces situations, pensez-vous, le cycliste s'en tire bien, il se faufile. Et vous avez raison : d'ores et déjà, en ville, le cycliste indien est probablement plus rapide que son homologue envoituré. Sans parler du stationnement : difficile, voire impossible pour les autos alors qu'il

ya toujours une petite place pour un vélo. De plus, les indiens attachent peu leur bicyclette, heureux pays où le vol est rare et l'affaire de vrais bandits !

Dans de telles conditions, pourquoi donc, pensez-vous, le cycliste indien devrait-il être inquiet de son avenir ? Tout simplement, à mon sens, parce que tous les aménagements actuels sont conçus et réalisés pour l'automobile. Donc les chaussées s'élargissent pour obtenir une meilleure fluidité et une plus grande vitesse, les entreprises s'installent en dehors des villes, des cités émergent au milieu de nulle part... Un phénomène que nous avons connu il y a quelques décades et que l'on tente de corriger aujourd'hui. L'allongement des distances va rendre le vélo inopérant pour de nombreux déplacements, renforçant ainsi la place des motori-



Passage protégé

sés (j'ai oublié de dire qu'outre les voitures, il y a aussi de plus en plus de motos et scooters, tous thermiques).

N'oublions pas les aspects sociologiques : les indiens aiment montrer leur réussite et leur richesse et la voiture en est un marqueur fort comme chez nous (même si son aura a tendance ici à s'estomper). Il est d'ailleurs probable que les cyclistes indiens, dans leur grande

majorité, ne rêvent que d'une chose : changer leur vélo contre un véhicule plus « évolué ».

Mais des signes positifs (pour que le vélo garde sa pertinence) existent :

- l'extrême pollution des villes par les gaz d'échappement pose dès aujourd'hui des problèmes de santé publique, les autorités vont bien devoir les résoudre ;
- les difficultés de circulation et de stationnement croissent de

manière exponentielle, la saturation est proche ;

- les transports en commun restent privilégiés économiquement et se développent.

Cela suffira-t-il pour que les cyclistes ne disparaissent pas totalement des villes indiennes comme cela a pratiquement été le cas en France ? Gardons l'espoir pour eux.

Marc Aupolot
Vélo-cité Bordeaux



Heureux à vélo !



Piste cyclable Agra (que personne n'utilise, allez savoir pourquoi)



Le contexte autour du casque en Nouvelle-Zélande

Le casque obligatoire, ça n'est pas qu'une question de casque : c'est tout un contexte social, économique, qui a permis de le faire accepter. Exemple avec la Nouvelle-Zélande, loin du contexte européen.

L'obligation du port du casque, ça n'est pas une réglementation qui est tombée un beau matin, sous le choc émotionnel provoqué par un accident mortel, et dans une précipitation sécuritaire à laquelle l'immense majorité des pays n'ont jamais souscrit. Pour qu'une telle décision soit prise, les éléments déclencheurs ne suffisent pas. Il y a tout un contexte dans lequel elle s'inscrit en amont, qui la rend sinon acceptable du moins explicable. Exemple avec la Nouvelle-Zélande, pays occidental peu peuplé (4 M d'habitants sur une superficie légèrement inférieure à la France) et ne connaissant pas de problème de pollution majeure.

La conscience écologique existe pourtant dans ce lointain pays du Commonwealth, mais si elle s'exprime clairement contre le nucléaire ou pour la protection de superbes espaces naturels, elle n'a pas beaucoup touché le domaine du transport. Ici, on prend la voiture ou l'avion comme on prendrait le train en Europe. De toutes façons, la Nouvelle-Zélande n'a pratiquement pas de chemins de fer, la faiblesse démographique n'ayant pas poussé

au développement d'un réseau ferré. De toutes petites villes disposent d'un aéroport régulièrement desservi, et le réseau routier est confortable et peu encombré.

On peut donc brûler du pétrole sans trop se poser de questions, le vent très fréquent disperse bien vite le peu de pollution atmosphérique, et inciter les gens à prendre le vélo pour se déplacer n'est pas ressenti localement comme un impératif majeur.

Cela dit, le vélo sert-il quand même à se déplacer en ville ? Oui, accessoirement, en tout cas ça n'est pas sa vocation première. Et c'est un autre élément du contexte : le vélo ici est avant tout sportif. Faire du vélo en Nouvelle-Zélande a même un petit côté viril : c'est une manière de s'affirmer, de montrer sa forme et sa force ; et à l'occasion sa capacité à se faufiler dans les pièges de la circulation automobile, celle-ci ne laissant que bien peu d'espace aux cyclistes. L'automobiliste moyen considère que le vélo c'est dangereux, et que sa place n'est pas dans la circulation des voitures.

Comportement courant du conducteur : je passe, j'occupe le terrain, et le vélo n'a qu'à se débrouiller.

Oser le vélo en ville, ça prend donc vite une allure sportive, liée à la performance physique, avec un petit air de défi plus ou moins affirmé. Et de deux choses l'une : soit on relève le défi, et il faut assurer, soit on laisse tomber, et on réserve le vélo à la sortie de type cyclotouriste. Et d'ailleurs la grande majorité des vélos qui circulent en Nouvelle-Zélande sont de type VTT.

Des cyclistes utilitaires, au quotidien, qui utilisent le vélo comme moyen de déplacement, et qui ne sont visiblement pas dans la pratique sportive, on en voit quand même, bien sûr. Ce sont des hommes, des femmes, des jeunes et des moins jeunes, mais ça reste marginal par rapport aux possibilités.

Logiquement, si la « helmet law » de 1994 a été relativement bien acceptée du grand public, c'est parce que la majorité des cyclistes - sportifs - ne trouvent rien à y redire. Ils mettaient déjà le casque avant pour avaler les kilomètres. La loi a fait chuter de près de 30 % l'usage du vélo en général, mais la pratique sportive s'est plutôt renforcée. Et les associations de promotion du vélo au quotidien, qui demandent de meilleurs aménagements cyclables et la suppression du casque obligatoire, ont bien du mal à se faire entendre dans un contexte qu'ils ne maîtrisent pas.

En toute logique aussi, les services de vélos en libre service n'ont jamais vraiment trouvé leur place en Nouvelle-Zélande. Ici, pas de danger que le port du casque obligatoire vienne gêner les exploitants de VLS. Cela n'empêche pas les villes de s'équiper, tout doucement. Ces dernières années, on a vu apparaître à Wellington, la capitale, de nouvelles bandes cyclables sur certains grands axes, et des sas vélo aux feux. Mais difficile encore de parler de réseau, et encore plus de politique cyclable.



Image du cycliste sur une campagne de comm' officielle

L'image sportive du vélo domine, et ça colle plutôt bien avec le casque obligatoire.

J.M.T.

Pour les effets de la loi néo-zélandaise sur le casque, voir : http://www.cycle-helmets.com/zealand_helmets.html



Eh non, les sas vélo, pourtant bien visibles, ne sont pas toujours respectés

J.M.T.

Actions



Echos des régions

Bienvenue aux nouvelles assos FUB

Liaisons douces à Dinan (22)

Véli Vélo à Châteaubriant (44)

Via Nova à Angers (49)

Janus France à Vénissieux (69)

Opti Vélo à Chelles (77)

Bourges : vélorution nocturne

Nous organisons ce samedi 27 février à Bourges notre première vélorution nocturne qui a rassemblé 220 personnes sur un parcours de 5 km : une belle réussite pour cette première édition !

Le départ était donné à 19h30 : des stands avaient été dressés un peu plus tôt pour permettre aux participants de résoudre tout problème mécanique de dernière minute. Et, bien sûr, d'installer l'éclairage réglementaire sur leurs vélos, le but étant également de sensibiliser les gens à la sécurité.

L'ambiance conviviale était au rendez-vous, et les vélos, joliment décorés. Petit bémol sur les éclairages que nous avons commandé aux couleurs de l'association pour l'occasion : sans être légion, les interrupteurs capricieux se sont présentés à plusieurs reprises... La qualité reste



Pour la vélorution nocturne à Bourges, de nombreux participants avaient décoré leurs vélos de guirlandes lumineuses

TonySheets

moyenne sur ce point, mais quand ils fonctionnent, c'est top !

Prochaine vélorution le samedi 23 avril : on attend 600 personnes !

Mon Cher Vélo

Tours : le Collectif Cycliste 37 s'est agrandi

Les 800 adhérents du Collectif Cycliste 37 étaient vraiment trop à l'étroit dans 40 m². L'association a



donc emménagé dans des locaux plus spacieux au 16 impasse Robert Nadaud, près de la gare de Tours, dans le quartier Beaujardin. Ces locaux vont permettre de poursuivre le développement de l'association : les bénévoles et les deux salariés y travaillent dans de bien meilleures conditions et les adhérents sont plus à leur aise.

Polyvalents, ces locaux se composent :

- d'un espace d'accueil et d'information,
- d'un espace dédié à l'atelier d'auto-réparation,
- d'un espace dédié au recyclage et au réemploi de pièces et de vélos,
- d'espaces de réunions et de stockage de matériel.

L'association souhaite ainsi renforcer ses cinq activités de base :

- un atelier participatif et solidaire,
- une activité de recyclage et de réemploi de vélos et de pièces,
- une vélo-école pour adultes,
- des animations grand public,
- des balades et randonnées mensuelles.

Plus d'informations sur le site du Collectif Cycliste 37 : www.cc37.org

Collectif Cycliste 37



Nouveaux locaux du Collectif Cycliste 37 à Tours

L. De Serres

Tours : Carnavalé dimanche 6 mars

Devant le Vinci, à 15 heures, nous étions une dizaine... à demi cachés par la foule des visiteurs du « Salon du chocolat » ! Au point que certains ont failli ne pas nous voir ! Un correspondant de la Nouvelle République - qui connaît déjà bien le CC37 - nous a interviewés et pris en photo avant notre départ !

Nous étions tous (nous et surtout nos vélos !) ornés de toutes sortes de fantaisies : chapeaux, colliers de fleurs (fausses mais aussi vraies !!)... Nous avons gagné la rue Colbert, la Place Plumereau, puis le bord de Loire, le pont de Fil ; ensuite, nous avons parcouru le parc de Sainte Radegonde ; retour par le pont Wilson, la rue Nationale, la gare... et enfin, par l'avenue du Général de Gaulle, nous avons terminé « en beauté » au local, impasse Nadaud :

le pot de l'amitié a été apprécié ! Et les participants ont pu visiter et admirer les lieux - sous la conduite de Joël... Une jeune femme a adhéré sur place.

Sur notre passage (musique, sonnettes !), beaucoup de sourires et de saluts amusés... Nous inaugurons les « panneaux plastifiés » au logo du Collectif : nous nous sommes fait connaître (si besoin était...).

La météo ne nous a pas trop perturbés : ouf ! Eh bien, nous recommanderons l'an prochain !

Collectif Cycliste 37

Envoyez-nous vos articles !

Précisez bien les **circonstances** des faits rapportés dans votre article, en vous mettant à la place du lecteur qui ne connaît pas forcément le **contexte local** qui vous est familier.

Développez particulièrement les actions ou les initiatives illustrant les motivations de la FUB pour la **pratique du vélo urbain au quotidien**.

Évitez sigles et autres abréviations qui ne parlent qu'aux spécialistes.

Et si on peut voir des gens et des vélos sur vos **photos**, c'est parfait !

Écrire à velocite@fub.fr



Collectif Cycliste 37

Le Collectif Cycliste 37 a fêté Carnaval à vélo le 6 mars dernier

Nicolas Poulouin, voyageur à vélo et cycliste du quotidien

Aménagement du territoire : une formule qu'aime bien Nicolas Poulouin, qui retrouve le poste de président de l'Association française des véloroutes et voies vertes (AF3V), qu'il avait déjà occupé dans le passé (2008-2012). Un aménagement qu'il souhaite construire avec un réseau d'associations et de relais locaux actifs.

Depuis 1997, date de sa création, comment a évolué l'AF3V ?

En 1997, un travail important de quelques personnes, individuels ou issues de la FUB, de la FFCT, a permis de proposer un schéma d'itinéraires cyclables dessinés à grands traits sur une carte de France. Pour pouvoir le mettre en œuvre, l'idée est venue de créer une association, l'AF3V, qui s'est depuis attachée à développer les véloroutes et les voies vertes (VVV) en France. La validation du Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) en 1998, en comité interministériel, a vraiment permis leur développement à partir du début des années 2000.

Grâce à la validation du schéma, les services de l'Etat (ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement de l'époque) avaient une base pour préparer les contrats de plan 2000-2006. Des projets ont été intégrés dans certains contrats de plan Etat-Région, soit pour des aménagements soit pour des études, avec quelquefois des financements européens (Eurovelo 6 par exemple).

Et après 2006 ?

Au terme de ces contrats Etat-Région et des études réalisées, des projets et des aménagements ont émergé. Une prise en compte des aménagements de voies vertes s'était faite pour offrir localement des espaces de déplacement, de loisirs et des outils de développement touristique.

L'AF3V a alors développé un réseau de délégations, composé d'associations qui travaillaient localement à développer les voies vertes dans leur secteur, des associations FUB, des clubs FFCT, ou des associations de différentes origines : marcheurs, rollers, environnementales. Ces associations ayant souvent une autre

finalité, il a fallu trouver les bons relais, les bonnes personnes pour porter la thématique des VVV. L'implication était donc très variable. Mais ça a permis de constituer un réseau et d'avoir dans certaines régions des personnes très actives : Midi-Pyrénées (Julien Savary), Picardie (Eric Brouwer), Rhône-Alpes (Albert Cessieux), Lorraine (moi-même), PACA (Alain Michel), Nord-Pas-de-Calais (ADAV).

Au niveau national, à partir de 2007, avec la nomination d'Hubert Peigné en tant que Monsieur Vélo, le contexte est devenu plus favorable. Il avait une bonne écoute sur ces sujets. Il nous a apporté le soutien du ministère, ce qui a permis de faire évoluer le site internet mis en place par Julien Savary. Il a lancé différents chantiers (France à Vélo, devenu ensuite France Vélo Tourisme). Il a permis une relance des projets de VVV. On a pu construire des choses et être réellement intégrés dans les développements.

Quels sont les interlocuteurs régionaux de l'AF3V ?

Au niveau des services de l'Etat, nous sommes essentiellement en contact avec le ministère de l'Environnement et la CIDUV. Nous sommes aussi en contact avec le CEREMA pour les aspects plus techniques. Jusqu'en 2014, il y avait la Mission nationale véloroutes et voies vertes (MN3V). Mais la mission n'a pas été renouvelée.

Au niveau des collectivités, nous sommes en relation avec l'association des Départements et Régions Cyclables qui contribue fortement à entretenir la dynamique autour des projets d'itinéraires.

Au niveau des délégations et relais locaux de l'AF3V, c'est plutôt du rela-

tionnel local, avec les élus, les services, les Conseils départementaux... C'est aussi très variable selon l'implication et le mode de fonctionnement retenu.

France Vélo Tourisme a-t-il permis d'avancer ?

France Vélo Tourisme (FVT) existe depuis 2007-2008. C'est une structure regroupant des professionnels du tourisme qui proposait un service de promotion des itinéraires. Elle a été bien accompagnée par le secrétariat d'Etat au Tourisme. Aujourd'hui, FVT propose un site internet présentant un grand nombre d'itinéraires nationaux, se déclinant en sites spécifiques. Les prestations s'adressent aux collectivités qui sont prêtes à payer pour la promotion de l'itinéraire qu'elles ont aménagé. La fonction de FVT est la promotion de ce qui existe et aspire à être la vitrine du tourisme à vélo en France.

Quelle différence avec le site de l'AF3V ?

Le site de l'AF3V est différent. D'une part, il est plus complet car il intègre tous les itinéraires de véloroutes, même ceux qui ne sont pas « por-



Nicolas Poulouin, nouveau président de l'AF3V

Lorraine 3VMA



tés » par des collectivités ⁽¹⁾. D'autre part, on parle aussi des itinéraires que l'on souhaite voir se développer. Notre site présente en plus presque toutes les voies vertes recensées en France. Il a donc une vocation d'information tout en gardant son caractère « militant ». L'information vient des utilisateurs à destination des utilisateurs. Tous les itinéraires présentés sur le site ne sont donc pas toujours très bien aménagés. Si c'est pas terrible, on le dit. Par contre, si c'est bien, on le dit aussi ! L'utilisateur sait où il va et n'a pas de mauvaises surprises.

Aujourd'hui, le site AF3V reçoit 1 500 000 visites par an, pour 10 millions de pages vues ⁽²⁾. Et cela sans acheter la pôle-position sur les moteurs de recherche ! Uniquement par la fréquentation « naturelle » du site. On a peut-être des améliorations à faire au niveau du graphisme et une actualisation de certains descriptifs, mais le site est déjà très fonctionnel et satisfait beaucoup d'utilisateurs.

D'autres éléments ont-ils permis d'avancer ?

Il y a aujourd'hui le PAMA qui fait suite au premier Plan vélo sorti en janvier 2012. Le PAMA 2 devrait sortir à la fin de l'année. Même si ces plans sont dits « sans budget », ce qui est fort agaçant, ils ont permis de faire évoluer la prise en compte des déplacements actifs.

Le Plan vélo et le PAMA 1 intégraient déjà les véloroutes et l'économie touristique. Le PAMA 2 semble plus généraliste, avec beaucoup de thématiques et de groupes de travail. Ce n'est plus un plan vélo et encore moins un plan pour les mobilités actives au sens des déplacements. On verra bien la suite avec l'arrivée



Lorraine 3VMA

Pour Nicolas Poulouin, le but de l'AF3V est de « maintenir la pression pour que les aménagements se concrétisent, en s'attachant (...) à la qualité et à la sécurité »

de la nouvelle Madame Vélo. Une approche féminine va sûrement apporter du nouveau !

Comment cela se passe dans les régions ?

Le PAMA reste un point d'appui important, mais localement ce qui va permettre d'avancer, c'est l'inscription des projets dans les contrats de plans Etat-Région. Avec la réorganisation des collectivités en France, ces contrats ont pris du retard. La fusion des régions a mis un sacré bazar. Et pas seulement dans les collectivités, toutes les structures qui fonctionnaient régionalement doivent aussi se réorganiser. Tout le monde était dans l'attente. Maintenant que les élections régionales sont passées, il faut saisir l'occasion pour remettre les projets cyclables dans les programmes des collectivités.

Les véloroutes ont leur intérêt en terme de desserte du territoire. Les voies vertes ont souvent un grand intérêt pour les déplacements du quotidien, pour les loisirs de proximité, ou en tant que support touristique. En matière de tourisme, on peut distinguer l'itinérance et le tourisme à vélo. Pour ce dernier, le vélo est un moyen de visiter un secteur, en se déplaçant par sauts de puce de 30 km pour ensuite rayonner un ou deux jours autour d'un point d'étape. Il y a plein de formules de découverte à vélo selon ses choix et ses aspirations.

Dans les grandes villes placées sur ces itinéraires, l'intérêt d'une véloroute est de pouvoir servir d'axe structurant pour un réseau cyclable. Elle permet aussi de contribuer à la perméabilité des périphéries urbaines, essentiellement développées autour d'un urbanisme industriel, commercial ou de lotissements, avec des voies peu aménagées pour le vélo.

Aujourd'hui l'AF3V est-elle efficace ?

C'est souvent du travail souterrain, invisible, et très long. Les projets mettent du temps à émerger et à se concrétiser. Ça peut user les forces. Il faut être tenace pour aboutir. Dans ma région, ça fait 10 ans qu'on colle aux basques des élus pour l'aménagement d'un tronçon de 35 km entre deux villes importantes. Bon, ça y est maintenant, tout semble s'engager. Mais on reste vigilants !

L'AF3V ne communique sûrement pas assez sur ce travail de longue haleine. Ceux qui roulent sur les véloroutes et voies vertes ne savent pas nécessairement que ça n'est pas venu tout seul et que des bénévoles associatifs se sont démenés pour leur offrir ce plaisir !

Qui sont les adhérents de l'AF3V ?

Nous en sommes à un peu plus de 500 adhésions, dont 80 associations (représentant environ 30 000 personnes). Au regard des retours que l'on a, du développement de la pratique, on ne peut pas se satisfaire de 500 adhésions. Ce sera une des priorités de cette année.

Les adhérents de l'AF3V sont prêts à aller sur le terrain pour recueillir de l'information, visiter les aménage-

A l'issue de sa dernière assemblée générale, qui s'est tenue le 5 mars, le bureau de l'AF3V se compose comme suit : président Nicolas Poulouin, trésorier Jacques Cousin, secrétaire Philippe Lelédy.

Ont également été élus dans le conseil d'administration : André-Pierre Hodiernne, Bernard Lenne, Marc Linsig, Alain Michel et Isabelle Bréant.

ments, faire des photos, des descriptifs, et faire remonter ces éléments pour qu'ils soient accessibles sur le site internet.

Pour satisfaire leur implication, il nous faut finaliser nos outils techniques : cartographie, structuration de la base de données, mise en forme du site internet, de façon à rendre ces informations très accessibles par une navigation assez intuitive. C'est un travail qui va prendre un petit peu de temps. Mais j'espère que nous pourrons ensuite accélérer la collecte d'info de terrain.

En tout cas, il faut saluer l'énorme travail réalisé par l'équipe de l'AF3V pour la carte IGN n°924 qui marche très bien. Après 20 000 exemplaires tirés en mai 2015, l'IGN en a déjà réédité 10 000. C'est vraiment une réussite. Cela montre que l'AF3V est en mesure de fournir des informations.

Maintenant que le schéma national est en route, l'essentiel est fait ?

Ouh là, on est bien loin de son achèvement. Tout n'est pas continu à 100 %. On peut citer quelques discontinuités : le Canal du Midi dans l'Aude et l'Hérault (évolutions en cours), Via Rhôna de Montélimar

jusqu'à Arles ou au sud de Lyon jusqu'à Givors (couloir de la chimie), au nord du Tour de Bourgogne (Auxerre-Migennes), l'Eurovélo 6 autour de Montceau-les-Mines (dénivelé dans les coteaux). Il y a des continuités proposées qui ne sont pas nécessairement idéales ou sur des itinéraires qui mériteraient d'être améliorés.

Ensuite tout dépend de la vitesse à laquelle on veut faire avancer les projets. Dans un contexte où les budgets se resserrent, l'AF3V a encore plus sa raison d'être. A l'AF3V comme à la FUB, on demande des aménagements, donc des investissements. On ne peut pas se contenter de simples panneaux directionnels ou de belles plaquettes de présentation. Notre but est de maintenir la pression pour que les aménagements se concrétisent, en s'attachant particulièrement à la qualité et à la sécurité des aménagements.

Et la France est en retard par rapport à l'Allemagne, la Hollande ou la Belgique. Que ce soit dans les aménagements mais aussi dans les esprits. De la part des décideurs mais aussi de la part du public. Chez nous, le vélo est associé au Tour de France, avec cette image de performances, de sueur et d'efforts inhu-

ains. Il faut changer cette idée, montrer un vélo plus accessible, beaucoup plus simple, moins dans la performance, le faire passer de l'activité sportive à l'activité physique bénéfique.

L'AF3V roule surtout pour le vélo en vacances alors ?

Déjà, l'AF3V, ce n'est pas que le vélo puisque sur les voies vertes on y rencontre également d'autres pratiques : rollers, marcheurs, PMR... Ensuite, si on parle vélo, on doit parler aussi des passerelles qui existent entre différentes pratiques. Sans marquer de clivage avec ceux qui ne jurent que par le vélo urbain, il faut bien voir que certains vont venir au vélo quotidien par l'expérience qu'ils auront acquise pendant leurs vacances. A partir du moment où les gens se rendent compte de leur capacité à faire, ils peuvent aller plus loin en rentrant chez eux. Du coup, quand ils reviennent, c'est là qu'il faut arriver à les capter pour les mettre au vélo quotidien. A l'inverse quand on est adepte du vélo quotidien, on peut très facilement tomber dans l'expérience d'une randonnée à vélo. Et là, attention, le virus est doublement plus redoutable !

C'est par ces intermédiaires qu'on peut mettre beaucoup de monde le pied à la pédale. Nos actions associatives se complètent donc assez bien !

(1) Par exemple, le comité d'itinéraire de la V43, désormais appelée la « Vélofrancette », est venu des Deux-Sèvres qui ont vu qu'il pouvait se passer quelque chose entre la Manche et l'Océan en passant par Angers. Il faut dire que cet itinéraire avait déjà été identifié en 1999 lors de la révision du schéma national auquel l'AF3V avait contribué aux côtés du Ministère et des Départements et Régions Cyclables (DRC).

(2) Le site de France Vélo Tourisme compte 610 000 visites par an et 3,3 millions de pages vues.

**Propos recueillis par
Jean-Michel Trotignon**



La ViaRhôna est l'un des axes majeurs sur lequel s'est mobilisé l'AF3V ces dernières années. Elle est maintenant intégrée au réseau européen des itinéraires cyclables sous le nom d'Eurovélo 17. Ici, le pont Seguin à Tournon

C. Martelet



Dates à retenir

21 mai : Formation FUB « Utilisation des réseaux sociaux et NTIC » à Bourges

30 mai au 5 juin : Semaine du développement durable

30 mai au 3 juin : Semaine du vélo à l'école et au collège

4 et 5 juin : Fête du vélo

17 juin : Formation FUB « Comment engager et suivre une action juridique ? » à Perpignan

16 au 22 septembre : Semaine européenne de la mobilité

7 octobre : Rencontre FUB « Evolution de la réglementation : relations entre l'administration, les associations et le grand public » à Paris

7 au 13 novembre : Campagne FUB « Cyclistes, brillez ! »

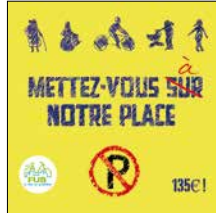
24 au 26 novembre : Formation FUB « Créer, gérer et animer une vélo-école » à Bordeaux

Date à définir : Rencontre FUB « Evaluer la cyclabilité d'une ville » à Lille

Boutique en ligne sur www.fub.fr

Retrouvez tous les supports de communication (dépliants, affiches, tracts, autocollants) de la FUB, la revue *Vélocité*, les packs de marquage BICYCODE®, des accessoires, etc., sur notre Boutique en ligne sur www.fub.fr.

Visuel du GRACQ « Mettez-vous sur/à notre place »



Dans le cadre d'actions du type « Respectez les cyclistes », visant notamment à sensibiliser les automobilistes à ne pas stationner sur les pistes cyclables ou sur les trottoirs afin de garantir la sécurité des cyclistes et des personnes à mobilité réduite, la FUB met à disposition de ses associations le visuel du post-it réalisé par le GRACQ « Mettez-vous sur/à notre place ».

Les conditions d'utilisation de ce visuel, le format .jpg (avec ou sans logo de la FUB) ainsi que le fichier source (au format .psd, à ouvrir avec Photoshop) sont téléchargeables sur l'espace réservé aux adhérents sur le site FUB, rubrique « Ressources partagées » : <http://www.fub.fr/espace-adherent/>

A noter que vous pourrez également y télécharger deux visuels réalisés par l'ADAV (format .jpg et .ai), à apposer à l'arrière des véhicules lourds (bus et camions) pour décourager les cyclistes de les doubler par la droite ainsi que la charte de fonctionnement de mise à disposition de ces visuels.

Formations FUB 2016

Se former à l'utilisation des réseaux sociaux et des NTIC Samedi 21 mai à Bourges

Cette formation s'adresse à toute association souhaitant se former à l'utilisation des réseaux sociaux, notamment Facebook et Twitter, pour mieux communiquer et toucher un plus large public.

Objectifs : Savoir utiliser les réseaux sociaux pour optimiser sa visibilité sur la toile, cibler de nouveaux publics, interagir et participer efficacement aux actions de lobbying, renforcer la cohésion et les interactions du réseau des associations de la FUB.

Interventions d'un professionnel, ainsi que de Olivier Schneider, président de la FUB, et de Mon Cher Vélo Bourges.

Comment engager et suivre une action juridique ? Vendredi 17 juin à Perpignan

Cette formation s'adresse à toute association souhaitant engager et suivre une action juridique à l'encontre d'une collectivité pour non respect notamment du L.228-2 du code de l'environnement (ex loi sur l'air) et du décret de généralisation des doubles sens cyclables.

Objectifs : maîtriser les points de procédure pour contester des décisions administratives : Comment et quand intervenir pour faire respecter la loi ? Qui peut le faire et avec quel statut ? Quelles erreurs éviter ? A quelle instance s'adresser, sous quelle forme ? ...

Intervention de Christian Millet, président du tribunal administratif honoraire à Lyon et membre de la cellule juridique FUB.

Programme complet et inscriptions en ligne sur www.fub.fr

Calendrier des formations Initiateur mobilité à vélo à jour sur www.fub.fr > Apprentissage.

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

Directeur de la publication > Olivier Schneider • **Rédacteur en chef** > Jean-Michel Trotignon • **Rédaction** > velocite@fub.fr • **Chargée de communication, conception graphique et gestion des abonnements** > Perrine Burner : p.burner@fub.fr • **Illustration de couverture** > kiox • **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 0720 G 87786

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

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

Première adresse pour les cyclistes urbains et cyclocampeurs

Vivre à vélo



vélo spachholz
l'architecte du vélo
huningue en alsace

PATRIA



le vélo sur mesure
importateur général

SPACHTHOLZ

www.spachholz.fr

WWW.BICYCLETTE-VERTE.FR

INFO@BICYCLETTE-VERTE.COM | 05 49 35 42 56

La Bicyclette Verte
LE VOYAGE À VÉLO EN LIBERTÉ

FRANCE
ITALIE
PORTUGAL
ESPAGNE
IRLANDE
ALLEMAGNE
BELGIQUE
AUTRICHE
HONGRIE
PAYS-BAS

En liberté | Accompagné
Bagages transportés d'hôtel en hôtel
En bateau

**30
ANS**

www.bicyclette-verte.com



cartovelo.com
cartopedestre.com



DEPUIS **10 ANS**

LIBRAIRIE EN LIGNE
GUIDES ET CARTES
DE VOS PROCHAINES RANDONNÉES
EN FRANCE ET À TRAVERS LE MONDE

CARTOVELO@GMAIL.COM | 05 49 76 92 56



RETROUVER UN VÉLO VOLÉ ?

C'est plus simple avec...
un vélo marqué !

Avec le marquage **BICYCODE®**, un numéro unique est gravé sur le vélo. Il figure également dans un registre national, associé aux coordonnées du propriétaire.

C'est une véritable immatriculation.

Policiers et gendarmes ont accès au registre national de marquage des vélos. Ils peuvent contacter leurs propriétaires quand c'est nécessaire.

Plus d'information sur
interieur.gouv.fr et fub.fr
(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)
Liste des opérateurs de marquage de vélo sur
bicycode.org

