

0825 560 030
(0,15 €/min)
VÉLO MARQUÉ !
0575003002531413
<http://fubicycode.org>
FUBicy



4€



le marquage des vélos

> un pas de plus vers la tranquillité

le site cycl@ble FUBicy > page 14

le marché du cycle en 2004 > pages 15 à 16



Eclairage permanent

Selle et poignées ergonomiques

Dissimulation des fils et des câbles

Double dispositif antivol

Boîtier de vitesse intégré au moyeu

Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Fort de ses 8 brevets, JCDecaux a développé Cyclocity autour d'un concept simple : concilier en zone urbaine mobilité, sécurité, liberté et écologie. Cyclocity constitue un service complémentaire aux transports publics. Alternative à la voiture, il met à disposition des citoyens des stations "vélos" réparties dans la ville, fonctionnant en libre-service 24h/24.

JCDecaux, N°1 mondial du Mobilier Urbain, est présent dans 45 pays et plus de 3500 villes*. Ses produits sont considérés comme la référence en matière de qualité, d'esthétique et de fonctionnalité.

* villes de plus de 10 000 habitants

La gestion informatisée du parc de vélos permet de contrôler en temps réel le taux de disponibilité aux stations et, associée à l'auto-diagnostic de panne embarqué sur les vélos, de déclencher les opérations de maintenance lors des retours aux stations.



agenda



2 Européens sur 3...

M

auvais nouvelle; plusieurs pays européens présenteraient une proportion d'enfants en surpoids supérieure à celle des Etats-Unis estimée à 30 %!

« *L'obésité infantile pourrait être à l'origine d'un désastre sanitaire dans l'avenir* » avait déclaré le commissaire européen chargé de la santé et de la protection des consommateurs lors de la Journée mondiale du cœur en septembre dernier.

Si rien n'est fait contre ce que le monde médical considère désormais comme une épidémie, deux Européens sur trois seront obèses en 2050. La Commission européenne indique que l'obésité représenterait déjà entre 2 et 8 % des coûts de soins de santé en Europe. Et, triste record, une récente étude américaine vient de mettre en évidence le fait que l'obésité a réduit l'espérance de vie des Américains de plusieurs mois et la fera chuter de deux à cinq ans d'ici cinquante ans si la progression de ce fléau continue.

Alors, il faut se bouger! Changer nos habitudes, trop sédentaires, adapter notre alimentation, trop riche et pas assez diversifiée. Informer, prévenir, sensibiliser... et agir! La loi de santé publique qui doit entrer en vigueur le 1^{er} septembre 2005 comporte des mesures importantes relatives à la publicité, à l'interdiction des distributeurs de confiseries dans les établissements scolaires et à la taxation de certaines boissons alcoolisées. C'est un bon début et le signal adressé au lobby agro-alimentaire qu'il a une coresponsabilité dans l'émergence et l'aggravation de ce problème. L'autre levier qu'il faut actionner sans délai et simultanément passe par l'incitation à l'activité physique, notamment quotidienne, simple à mettre en œuvre par chacun, en marchant, en se déplaçant à vélo, en faisant de ses trajets réguliers autant d'occasions de se bouger.

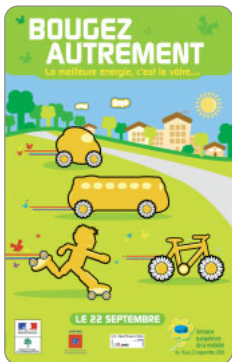
Nous, élu-e-s chargé-e-s de la mobilité, du cadre de vie ou de l'environnement, détenons une partie de la solution: en rendant nos villes cyclables, nous permettons à tous de retrouver le chemin du bon sens, celui que l'on emprunte à pied ou à vélo vers son école, son lieu de travail, sa gare ou sa station de tramway.

Nos concitoyens sont nos alliés: en se faisant du bien, en améliorant leur santé au quotidien, ils relèveront avec nous le défi d'un combat efficace pour un environnement durable. À l'heure où l'on mesure l'augmentation des pathologies cardio-vasculaires mais aussi l'impact de la pollution sur la santé, à travers des liens établis avec certains cancers ou des allergies, agissons concrètement pour faire diminuer les émanations de CO2 et autres polluants!

Puissions-nous tous agir dans le même sens, et vite...

Johanna Bougon,

Vice-présidente d'Amiens Métropole, vice-présidente du Club des villes cyclables.



Semaine européenne
de la mobilité
Bouger Autrement

**16 au 22 septembre
2005**

www.ecologie.gouv.fr/evenementiel



**les Départements
Cyclables**

9^e Rencontres
de l'Association
des départements cyclables

**15 et 16 septembre
2005**

Rouen (76)
info@departements-cyclables.org



**MONDIAL
DU DEUX ROUES
SALON
INTERNATIONAL
DU CYCLE
PARIS-TOURNAI
1-4 OCT 2005**

Monial
du Deux-Roues
Salon international
du Cycle
Paris (75)
1, 2, 3, 4 octobre 2005
www.mondial-deuxroues.com



16^e Congrès du Club
des villes cyclables
Grand Palais - Lille
Lille (59)

« **Bien à vélo,
bien dans ma peau !** »

**19, 20
et 21 octobre 2005**

Le 16^e congrès du Club est organisé en partenariat avec la Ville de Lille et la Communauté urbaine. Il sera également accueilli par le Conseil général du Nord et le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais.

www.villes-cyclables.org

Dès à présent, vos questions, vos suggestions à:

info@villes-cyclables.org

texto-vélo



↳ Plan de déplacements d'entreprise

Le Centre d'études techniques de l'Équipement Nord Picardie montre l'exemple.

À l'occasion de la suppression d'un millier de places de stationnement dans le quartier, le CETE situé dans le centre de Lille a engagé une démarche de PDE pour encourager et accompagner les changements d'habitude. Le rapport est téléchargeable sur le site du Certu.

www.certu.fr

(rubrique catalogue)

↳ Lutte contre l'obésité

C'est une offensive sur tous les fronts qu'il faut mener selon Jean-Marie Le Guen, député de Paris, auteur d'une proposition de loi présentée en mars. Pour une alimentation équilibrée et de qualité. Pour un « développement de l'activité physique à l'école, au travail mais aussi à l'occasion de nos déplacements dans la ville ».

www.assemblee-nationale.fr/12/propositions/pion2191.asp

L'école à vélo

↳ Au Perreux-sur-Marne (94), depuis le 2 avril 2005, tous les samedis matin, des parents bénévoles organisent des circuits de ramassage scolaire à vélo.

Déjà 10% des enfants du groupe scolaire Clemenceau participent à ces vélobus.

Et certains ont adopté le vélo pour leurs trajets quotidiens pendant la semaine.

↳ Contresens

Dijon vient d'aménager 5 premières rues en double sens pour les cyclistes. L'occasion pour le quotidien régional *Le Bien public* d'expliquer la démarche et l'intérêt et de souligner qu'elle effraie encore les Français tandis que les contresens cyclables sont « très répandus dans les pays d'Europe du Nord, pourtant soucieux de la sécurité des nombreux cyclistes qui y circulent » !

↳ Vélos électriques

La Vélostation gérée par l'Agence Ecomobilité vient d'être dotée par Chambéry Métropole de 6 vélos à assistance électrique.

agence.ecomobilitelaposte.net

↳ Canicule

En France, des modèles convergents estiment qu'à l'horizon 2050, la canicule de l'été 2003 pourrait devenir habituelle.

Tour d'horizon des causes dans le n°102 des *Données de l'environnement de l'Institut français de l'environnement* :

« Les indices u réchauffement climatiques ».

www.ifen.fr

Pau à vélo

↳ L'association des cyclistes de Pau a organisé une exposition « La vie rêvée des villes... à vélo » dans l'hôtel de ville, façon de présenter les nombreux avantages de la pratique quotidienne, les besoins et les projets vélo. Et de souligner que la consultation publique du PLU a montré que 77% des Palois pensent que la création d'itinéraires cyclables est essentielle...

↳ Demain, je plaque ma voiture

C'est ce que font des ménages flamands répondant à l'invitation de la société des transports en commun De Lijn qui leur propose 3 ans d'accès gratuit aux bus de la compagnie s'ils renoncent à utiliser leur voiture et rendent la plaque d'immatriculation.

Depuis octobre 2002, 19 474 plaques ont été rapportées et De Lijn reçoit 700 demandes par mois !

www.delijn.be

↳ 63 milliards de dollars

C'est le coût annuel de la congestion aux États-Unis, en retards et carburant liés aux embouteillages !

En 2003, les Américains ont passé 3,7 milliards d'heures dans les bouchons contre 0,7 milliard en 1982 - 47 heures

par conducteur contre 16 en 1982 - selon une étude publiée en mai 2005 par le Texas Transportation Institute.

<http://mobility.tamu.edu>

↳ La Cour des comptes se penche sur les transports urbains...

Dans son rapport rendu public le 21 avril, la Cour des comptes constate que le développement des transports publics dans les centres urbains n'arrive pas à enrayer l'augmentation de l'usage de la voiture, malgré les investissements considérables des autorités organisatrices de transport.

↳ ... et les autorités organisatrices soulignent

que la situation en termes de congestion serait encore plus noire sans ce développement de l'offre de transport public... et rappellent que les mesures de décentralisation du stationnement, l'abrogation de l'encadrement tarifaire ne sont toujours pas décidées et qu'il convient de rechercher de nouvelles sources de financement pour les transports publics.

www.gart.org/newsletter/textes/n114.htm

Défilé de mode

↳ Le 15 avril, accueillant le congrès annuel de la FUBicy, l'association

des usagers de Bordeaux, Vélo-Cité, a organisé un défilé de mode imaginé par l'Institut bordelais de stylisme et de modélisme.
www.fubicy.org

↳ 3,4 millions d'euros

C'est le budget que le Conseil général du Haut-Rhin vient de voter pour l'aménagement, l'étude et l'entretien du réseau cyclable départemental. Le département entend ajouter 100 km d'itinéraires supplémentaires en 4 ans, prolongeant les quelque 550 km existants et visant 800 km d'ici 10 ans. Ce budget complète la réalisation de 5 itinéraires assortie de la réhabilitation d'une voie ferrée, d'une ancienne passerelle, de chemins de halage...

↳ Canada

L'Alberta est la première province à signer l'entente avec le gouvernement fédéral sur le transfert aux municipalités de millions de dollars provenant de la taxe fédérale sur l'essence.

La province recevra 477 millions de dollars au cours des 5 prochaines années pour des projets d'infrastructures. Les sommes versées doivent servir à des projets consacrés aux transports en commun, aux routes et aux pistes cyclables en milieu urbain, ainsi qu'à la gestion de l'eau et des déchets dans les municipalités rurales.

↳ À vélo, on dépasse les autos avec chauffeur

Le chef du Nouveau parti démocratique canadien préfère son vélo à la voiture avec chauffeur que la Chambre des communes met à sa disposition.

En toutes saisons, Jack Layton effectue chaque jour en 11 minutes le trajet entre son domicile et son bureau de la colline parlementaire et se réjouit dans le journal d'Ottawa d'arriver en même temps que le cortège officiel qui conduit le Premier ministre au Parlement.

Bikes de Nice

↳ Signée en 2001 avec l'Etat, la Charte de l'environnement de Nice a permis de réaliser 20 km d'itinéraires cyclables et de mettre 50 vélos à la disposition du personnel.

↳ Le temps des récompenses

La Maison du temps et de la mobilité de Belfort-Montbéliard a reçu la Marianne d'or de l'innovation 2005.

www.maisondutemps.asso.fr

↳ Le vélo à Bordeaux

Accueillir le congrès annuel de la FUBicy, c'est l'occasion d'éditer un nouveau *Guide pratique du vélo 2005* et de se compter :

200 km de pistes et bandes cyclables, 3 000 vélos mis à la disposition des Bordelais (dont 600 réservés aux étudiants), 30 500 contrats de prêt, une maison du vélo créée en juin 2003 !
www.bordeaux.fr

↳ Vélo, boulot, chapeau !

Les collaborateurs de Migros iront au bureau à bicyclette !

Ils étaient 80 à Zurich le 17 mai dont 8 membres de la direction à enfourcher leur vélo pour se rendre de leur domicile au bureau, et le feront régulièrement quatre semaines d'affilée. À travers le pays, quelque 1 600 employés Migros participent à cette action. La campagne « À vélo au boulot » veut inciter les gens à faire plus d'exercice. Les participants s'engagent à venir à vélo au travail au moins un jour sur deux. Ceux qui tiendront leur engagement pourront participer à un tirage au sort.

www.migrosmagazine.ch ■

vite dit

/// On a déjà dit comment les Pays-Bas résistaient à l'épidémie d'obésité et l'importance qu'il fallait accorder à l'usage fréquent du vélo. Ce pays résiste le mieux à l'épidémie et pour l'instant il n'apparaît guère d'autre explication à ce phénomène que l'usage fréquent du vélo. //

Jean-Marie Le Guen, député de Paris, dans l'exposé des motifs de sa proposition de loi « Pour agir contre l'épidémie d'obésité ».

/// Le vélo, c'est un mode de vie depuis longtemps. Et pour moi, le paradis, ce sont les Pays-Bas où l'on retrouve des embouteillages de bicyclettes. C'est comme une grosse célébration. //

Jack Layton, chef du NPD (Nouveau parti démocratique canadien) dans *La Presse* d'Ottawa.

Collectivités locales, associations, entreprises :

Participez aux Trophées du Vélo 2005 !



Concours organisé par le Comité de promotion du vélo
www.tousavele.com
renseignements : 01 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org



est facile, c'est pas cher,
et ça peut rapporter...
un vélo.

Le slogan bien connu, quelque peu détourné, figure sur le site de la FUBicy et résume assez bien la démarche du marquage. Le Bicycode, une manière simple de commencer la lutte contre le fléau du vol de vélo.



© Crédit photo : Alexandra Lacroix

.. le marquage des vélos

un pas de plus vers la tranquillité



face aux vols de vélos, il y a plusieurs attitudes possibles. Il y a les désabusés, qui estiment que le vol est un mal inhérent à la pratique du vélo, et choisissent de n'acheter que des « vieux clous » facilement renouvelables. Il y a ceux dont le vélo est si beau, si précieux et surtout si cher qu'ils ont pris une assurance. Et puis il y a ceux qui, après le premier vol, renoncent. Voire ceux qui ne s'y mettent même pas, car la peur de se faire voler leur vélo les empêche de franchir le pas.

C'est à ceux-là que s'adresse la grande opération de marquage de vélos initiée par la FUBicy en 2004. Le vol – rappelons que ce sont quelque 400 000 vélos qui sont dérobés chaque année – est un frein évident au développement de la pratique du vélo. Et si le marquage, on le verra, n'empêche pas forcément le vol lui-même, il donne du moins un espoir réel de récupérer sa chère bicyclette. Aujourd'hui, les chiffres sont trop faibles pour que l'on puisse réellement en tirer des conclusions probantes. N'empêche : les premiers retours d'expérience font état de 10 % de vélos marqués récupérés par leur propriétaire à la suite d'un vol, contre 3 % seulement pour les vélos non marqués. Un début

“ Dans les commissariats, il y a des vélos en pagaille que personne ne réclame.”

FRANCIS HAMM, HAGUENAU

encourageant, tout juste un an après le lancement de l'opération marquage.

Quelques chiffres

C'est en effet les 5 et 6 juin 2004, à l'occasion de la Fête du vélo, que les premières villes-pilotes (Chambéry, Haguenau, Nantes et Strasbourg) ont lancé l'expérience. C'était l'aboutissement de plusieurs années de réflexion, depuis qu'en juin 2001 le Comité de suivi interministériel vélo avait émis des recommandations favorables au marquage.

Quelle est la philosophie qui sous-tend cette démarche ?

Pour la comprendre, il faut connaître quelques chiffres : sur les 400 000 vélos volés chaque année, tous ne sont pas revendus ou envoyés dans des réseaux de revente. Un quart d'entre eux sont abandonnés et retrouvés sur la

voie publique – et le plus souvent non restitués, faute d'identification. Comme le raconte Francis Hamm, responsable de l'aménagement de la voirie à la mairie d'Haguenau, « *les gens ont tendance à ne pas porter plainte, ce qui fait que la police manque de données. Du coup, dans les cours des commissariats, il y a des vélos en pagaille, que personne ne réclame, et qui finissent vendus aux enchères par les Domaines.* » Pour être tout à fait honnête, il faut préciser que si le taux de plaintes est si faible, c'est également parce que ce sont souvent les policiers eux-mêmes qui en dissuadent gentiment les victimes, avec le sempiternel « *vous pouvez toujours porter plainte, mais ça ne sert à rien* ».

Plainte déposée ou pas, comment réagissent les malchanceuses victimes de vol ? Une enquête de l'Ifresi-CNRS et du bureau d'études Altermodal fournit des chiffres précis : après un vol, seules 25 % des victimes rachètent un vélo neuf ; la moitié achète un vélo d'occasion, et près d'un quart (24 %) renonce carrément au vélo ! Des attitudes qui inquiètent la FUBicy, qui en fait un enjeu de sécurité : car un vélo d'occasion est souvent moins bien entretenu, et donc plus dangereux qu'un vélo neuf.



Dessin de Anaïs Bertin

Les chiffres du marquage

22 communes offrent aujourd'hui la possibilité de faire marquer leur vélo.



La FUBicy a vendu environ 35 000 numéros de code, et quelque 6 000 vélos ont été marqués à ce jour.

Les coordonnées indispensables

SITE DE LA FUBICY DÉDIÉ AU MARQUAGE :

<http://fubicycode.org>



* (0,15 € LA MINUTE).

● ● ● La problématique du vol tire l'ensemble du marché vélo vers le bas. Le prix moyen d'achat d'un vélo neuf, en France, est de 230 euros, soit près de trois fois moins qu'au Danemark. Pourquoi ? Parce que, dans ce pays, les chances de retrouver un vélo volé s'élèvent à près de 40 % ; taux qui ne décourage pas les acheteurs d'investir des sommes relativement importantes.

Quant aux causes du « miracle danois », elles sont claires : le marquage y est obligatoire !

Pourquoi marquer ?

Monique Giroud, présidente de la FUBicy, est claire : « Nous n'avons jamais prétendu que le marquage empêchait le vol – même s'il peut avoir un petit effet dissuasif. Ce que nous disons aux gens, c'est : le marquage vous aidera à retrouver votre vélo s'il est volé. Mais essayez quand même de ne pas vous le faire voler ! » La FUBicy, sur son site et dans toutes ses plaquettes d'information, insiste donc sur le fait qu'il est indispensable d'avoir un antivol de bonne qualité. « La qualité de l'antivol joue à 90 % dans le risque de vol, poursuit M. Giroud, bien plus que la qualité du vélo elle-même. Qu'on ait un vélo cher ou pas cher, si l'on a un très bon antivol, on a peu de risques de se le faire voler. Et réciproquement. »

« La qualité de l'antivol joue à 90 % dans le risque de vol. »

Monique Giroud, FUBicy

Les responsables de la FUBicy reconnaissent tout de même au marquage un petit rôle dissuasif⁽¹⁾ : selon Frédéric Bassetti, chargé de mission Action et développement du vélo à la FUBicy, « le marquage se voit, et il est en plus apposé un autocollant "Vélo marqué", ce qui peut être dissuasif pour certains voleurs ».

Mais l'essentiel n'est pas là : l'idée du marquage est avant tout, répétons-le, d'aider les propriétaires à récupérer leurs vélos après un vol.



(1) Toujours selon les premiers chiffres, 1 % des vélos marqués sont volés, contre 1,6 % pour les non marqués.

Alors, comment ça marche ?

Frédéric Bassetti explique : « C'est très simple : lorsqu'une personne fait marquer son vélo, un numéro unique est gravé sur le cadre, et un "passport" est remis à la personne, avec son numéro de vélo et un mot de passe personnel. » Jusqu'à cette étape, tout est absolument anonyme, du moins jusqu'au jour où l'on porte plainte, à la suite du vol de son vélo. Il est alors évidemment nécessaire de donner son identité au commissariat. Ensuite, on se rend sur le site de la FUBicy et l'on y signale le vol, ainsi que le commissariat où la plainte a été déposée. Si une personne retrouve le vélo, elle y verra, outre le numéro à 14 chiffres, un autocollant indiquant le numéro du serveur vocal de la FUBicy et son adresse Internet. Elle peut alors consulter le serveur de la FUBicy par Internet ou par téléphone et saura ainsi si le vélo est volé. Elle pourra prévenir le commissariat – soit celui qui a enregistré la plainte, soit le plus proche – qui se chargera d'annoncer la bonne nouvelle au propriétaire. La procédure est un peu compliquée ; mais c'est la seule qui permette de préserver l'anonymat de chacun. « Le choix de l'anonymat a été un choix cornélien, se rappelle F. Bassetti. Mais l'enre- ● ● ●

Marquage en fête à Dunkerque

La Communauté urbaine de Dunkerque profite de la Fête du vélo 2005 pour engager une vaste opération de marquage des vélos. « Une occasion privilégiée de lancer la machine ! » résume Claudine Ducellier, conseillère déléguée aux déplacements urbains de Dunkerque et conseillère communautaire. La Communauté urbaine a confié la machine à graver qu'elle a achetée à la Maison de l'environnement, l'opérateur chargé de marquer les vélos des Dunkerquois. La Maison de l'environnement, association de loi 1901, intervient sur la thématique des déplacements en général et du vélo en particulier, notamment depuis 2001. La collectivité et la Maison de l'environnement estiment que l'activité marquage représentera un emploi annuel à mi-temps, bonne façon de pérenniser les emplois aidés dans le cadre de la politique de développement durable de la ville et de l'agglomération. Mille marquages sont offerts par la Communauté urbaine pour ce lancement. Les autres collectivités prennent aussi le relais. Ainsi du Conseil général pour le marquage des vélos des collégiens, la Région Nord-Pas-de-Calais pour les lycéens, et les communes pour les élèves des écoles élémentaires. >>>

Une gamme de dispositifs pour :

- Le stationnement des vélos
- La protection contre le vol

Présent dans + de 80 villes et gares, en France et à l'étranger



2 vélos côte à côte



2 vélos face à face



1 vélo



6, 12, 20 vélos + parkings sécurisés

SÉCURITÉ

- Evite la chute du vélo en présence d'un enfant sur le porte-bagages, conformément à la loi Scrivener sur la protection des consommateurs.
- Réalisée sans angles vifs.
- Conforme à la recommandation AFNOR sur la protection des aveugles.

PROTECTION

- Verrouillage du vélo contre le vol.
- Absence de voilage des roues et de dégradation de la peinture.

IMPLANTATION

- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.
- Un maximum de vélos sur un minimum d'espace (14 vélos sur 5 m x 1,70 m)

VelParc

55, rue de l'université - 75007 PARIS
Tel/Fax : 01 45 19 01 98 ou : 05 55 31 91 66
Mobile : 06 12 66 08 14

● ● ● *gistrement, le fichage, les fichiers... ce sont des notions qui ne plaisent pas beaucoup au milieu associatif et militant du vélo. Alors, pour ne pas faire peur, nous avons opté pour cette solution. Mais l'avantage de l'anonymat est aussi de simplifier la gestion du fichier et donc de diminuer le coût de l'opération. Ainsi, en cas de déménagement, le cycliste n'a rien à faire. Son Bicycode et son mot de passe restent valides.*

Des résultats contrastés

Depuis un an que l'expérience est lancée, les résultats sont pour le moins variables... et parfois surprenants. On apprend ainsi que la petite ville d'Haguenau en Alsace, avec ses 30 000 habitants, a fait marquer plus de vélos en un an que... Paris – où le marquage est proposé par la Maison Roue Libre Bastille de la Ville de Paris. « *Question de communication, explique Monique Giroud. À Paris, il y a bien eu une conférence de presse, mais pas de véritable campagne d'information dans la ville, pas d'affiches, pas d'annonce.* » À Grenoble, où le marquage est effectué dans une Vélostation en gare SNCF par l'exploitant des transports en commun, la Semitag, même déficit d'information, et mêmes résultats peu probants. Alain Montillier, responsable des agences Métrovélo, raconte : « *Nous avons ouvert avec beaucoup de retard, à cause de problèmes techniques avec le logiciel de gestion. Les associations ont bien fait passer l'info à leurs adhérents, et il y a eu un reportage à la télévision locale... mais en plein mois de janvier, qui n'est pas vraiment propice. Résultat : depuis le 1^{er} janvier, nous n'avons marqué qu'environ 200 vélos.* »

En revanche, certaines collectivités ont connu de francs succès. Tous ceux qui ont assisté au



© Crédit photo : FUBicy

Tours 2004: 120 vélos tatoués par jour au Congrès du Club des villes cyclables

congrès 2004 du Club des villes cyclables, à Tours, ont pu voir les files d'attente impressionnantes devant l'atelier de marquage de vélos installé aux portes du lieu de congrès. « *Là, raconte M. Giroud, nous avons clairement été débordés par l'affluence – et il y a eu 100*

à 120 vélos par jour qui ont été marqués ! Mais en amont, il y avait eu une énorme campagne de communication, avec affichage sur les bus, les sucettes Decaux, annonces dans les radios locales... » Comme quoi, l'information est capitale. Le constat est le même ● ● ●



MECAGRAV INDUSTRIE, le spécialiste du marquage des vélos, vous propose son pistolet de marquage par micro-percussion, ultra-léger, portable, avec son nez en vé spécialement étudié pour s'adapter aux tubes des cadres à vélo (acier, aluminium, titane, etc.).

► **NOUVEAUTÉ** : le matériel est alimenté sous 220 Volts ; il peut en plus fonctionner sur batterie pour un marquage autonome sans source extérieure.

MECAGRAV
est à votre disposition
pour toute démonstration
avant achat.



MECAGRAV 15 avenue de la Baltique – BP 48

91942 COURTABOEUF CEDEX
Tél. 01 69 28 50 45 – Fax 01 69 28 70 84

Courriel info@mecagrav.com – Internet www.mecagrav.com

>>> Les collectivités prendront aussi en charge le marquage des vélos de leurs agents. Autres partenaires ciblés, les Comités d'entreprise qui pourront organiser avec la Maison de l'environnement des campagnes de marquage sur les lieux de travail. Et, bien sûr, les universités ne seront pas oubliées. C'est la machine qui se déplacera au plus près des usagers de la bicyclette. Claudine Ducellier est convaincue que, en plus de la phase événementielle (Fête du vélo, Semaine européenne de la mobilité, Semaine de la sécurité routière, etc.) qui offre un cadre très favorable à un tel lancement, il faut aller au-devant des gens, faire connaître le marquage et au passage diffuser des recommandations de bonnes pratiques afin d'en encourager l'usage. « *Nous diffusons une brochure invitant le cycliste à bien attacher son vélo, avec un antivol de qualité, et lui indiquons la localisation de tous les arceaux vélos en ville.* » La Maison de l'environnement assure aussi des permanences marquage le mercredi matin. La police nationale, autre partenaire de l'opération, a montré un vif intérêt pour le marquage qui lui fait entrevoir un vrai remède au problème de restitution des vélos retrouvés.

clducellier@yahoo.fr

Le vol de vélos
et ses conséquences

Le vol de vélos est un phénomène qui touche de nombreux cyclistes. On peut estimer à 400 000 par an le nombre de vols de vélos en France, soit 80 millions d'euros. La moitié des cyclistes urbains a été victime d'au moins un vol de vélo.

Plus fréquents dans les grandes agglomérations (+ 50 % dans les agglomérations de un million d'habitants) que dans celles de moins >>>

● ● ● partout : là où l'information est largement diffusée – on pourrait également citer Strasbourg –, le public est au rendez-vous.

À Haguenau, l'opération marquage a été montée sous l'égide de la police municipale, et a connu un réel engouement, puisque 400 vélos ont été marqués depuis l'été 2004. *« Les agents sont motivés, voyant dans cette opération un moyen de donner aux policiers une activité populaire permettant de se rapprocher des administrés, explique Frédéric Bassetti. Mais cela permet aussi de renforcer la crédibilité du marquage lui-même. Quoi de plus rassurant qu'un agent en uniforme pour une mesure de prévention du vol ? »*

Francis Hamm, responsable des aménagements de voirie à Haguenau, confirme : *« Cela a été un gros succès. Le marquage se faisait le vendredi matin, dans le cadre du marché. Nous avons rapidement dû l'étendre au samedi, devant l'affluence. La police municipale a lancé le mouvement, et ensuite, elle a repassé le bébé à une association... et ça marche toujours aussi bien. »*

Quid de la police nationale, au fait ? S'est-elle impliquée dans le dispositif ?

« C'est très variable, répond Frédéric Bassetti. Parfois, elle s'engage avec enthousiasme, comme à Bordeaux ou à Strasbourg. Parfois, elle n'est même pas au courant. Il n'y a pas eu de consignes données nationalement sur ce sujet, contrairement à ce que nous souhaitions. Mais l'État a estimé que, comme on était dans un secteur concurrentiel, il ne pouvait pas intervenir. »

Comment s'organiser ?

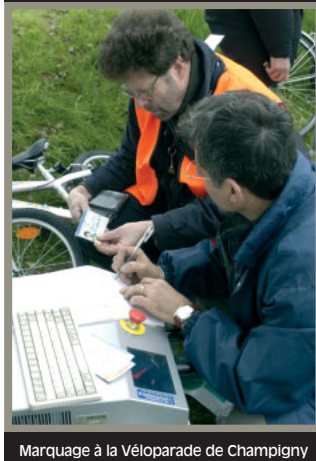
La communication semble donc être le maître mot du succès du marquage. Indépendamment des

structures permanentes, il semble judicieux de s'appuyer, pour lancer le mouvement, sur des manifestations ponctuelles, type Fête du vélo, semaine de la Mobilité, bourses aux vélos, etc. Mais par la suite, les collectivités soucieuses de promouvoir le marquage ont toutes sortes de possibilités. Elles peuvent prendre elles-mêmes le service en charge, comme cela se



Marquage au Congrès de Tours (2004)

© Crédit photo : FUBicy



Marquage à la Véloparade de Champigny

© Crédit photo : Alexandra Lacroix

fait à Bordeaux ; ou le déléguer, soit à un exploitant transport (c'est le cas par exemple à Grenoble), soit à une association (comme à Nantes, Strasbourg, etc.).

Reste à savoir quel est le coût d'une telle opération... et les bénéfices possibles. Sur ce sujet encore, bien des cas différents se présentent.

Le coût absolument incompressible est celui de l'achat des numéros de code auprès de la FUBicy. C'est en effet cette dernière qui crée et centralise les numéros à 14 chiffres, et garantit leur caractère unique. Une collectivité qui souhaite organiser du marquage, que ce soit pour un événement exceptionnel ou de façon permanente, doit donc acheter des packs de numéros (numéro + passeport + autocollant), au prix de 83,5 centimes. Le produit de ces achats sert, du côté de la FUBicy, à payer le salaire du permanent qui gère la base de données. Vient ensuite la machine à graver. S'il ne s'agit que d'une manifestation ponctuelle, la FUBicy tient à disposition des collectivités une machine, qui peut être louée pour un week-end ou une semaine. Pour une structure permanente, il faudra acheter la machine – on pourra là encore bénéficier des recommandations de la FUBicy, qui se refuse absolument à vendre des machines, mais peut « jouer un rôle de conseil ». Il existe plusieurs modèles de machines à graver, dont les prix s'échelonnent de 1 500 à 4 500 euros environ. *« La différence de prix, explique Frédéric Bassetti, est une question de performances, de débit, et de facilité de mise en œuvre. »*

Reste le problème de la main-d'œuvre. Et là, la question se pose tout différemment selon qu'il existe déjà dans la collectivité une structure dédiée au vélo, avec un ou plusieurs salariés, ou pas. *« Quand cette structure existe déjà, explique M. Giroud, il y a bien souvent du personnel qui n'est pas sollicité tout le temps, dont l'emploi du temps connaît des heures creuses. Il est possible d'organiser des plages horaires de marquage à ce moment-là, ce qui a, en plus, l'avantage de valoriser leur activité. Mais si, en revanche, on est obligé d'embaucher une personne pour faire le marquage, c'est ● ● ●*

95 %
des cyclistes
utilisent un antivol
de mauvaise
qualité

>>> de 200 000 habitants, la moitié des vols survient dans des lieux privés, dont 43 % dans des locaux fermés avec des vélos souvent non attachés. Les locaux fermés donnent une fausse impression de sécurité.

Les cyclistes prennent trop peu de précautions. Dans 23 % des cas, les vélos n'étaient pas du tout attachés. 95 % des cyclistes utilisent un antivol de mauvaise qualité. Dans 57 % des cas, les antivols n'incluaient pas le cadre. 32 % des vélos n'étaient pas attachés à un point fixe.

« Je fais ce que je peux, mais je suis limité physiquement ! »



Les cyclistes novices sous-estiment très fortement le risque de vol, alors qu'ils viennent précisément d'acheter un nouveau vélo très attrayant pour les voleurs. Ce sont eux les principales victimes des vols. La moitié des victimes ne porte pas plainte. Elles estiment que ça ne sert à rien (70 %) ou qu'elles n'ont pas eu le temps (8 %).

Il manque trop souvent des lieux de stationnement adaptés et suffisamment sûrs, surtout dans les immeubles d'habitation. Il n'existe aucune méthode disponible en France pour évaluer correctement la demande. L'offre de dispositifs adaptés est mal connue. Les bonnes pratiques ne sont pas assez diffusées.

>>>

● ● ● *différent* : dans ce cas, la main-d'œuvre reviendra plus chère que l'équipement lui-même. » Enfin, il faut noter que la collectivité aura peut-être à payer pour la formation d'agents au maniement de la machine. De telles formations devraient bientôt être dispensées par la FUBicy, qui donne à titre indicatif, un tarif de l'ordre de 500 euros, à partager entre 5 à 6 stagiaires.

Et quels bénéfices ?

Achat des codes, machine, main-d'œuvre, formation... le marquage a un prix. Mais quel est son bénéfice ? Dans les communes concernées, chacun souligne que ce bénéfice n'est pas financier. Au passage, comme le précise Francis Hamm, le fait pour une collectivité d'encaisser le tarif du marquage peut s'avérer relativement compliqué, puisque cela implique de



© Crédit photo : Alexandra Lacroix

Marquage à la Véloparade de Champigny

monter une régie de recettes. Reste le bénéfice politique, que l'on peut attendre à long terme d'une baisse des vols de vélos, ou d'une hausse des taux de récupération. Si cette évolution devait amener à développer la pratique du vélo, nombreux sont les élus qui estiment que cela vaut bien

quelques dépenses.

Pour autant, Monique Giroud elle-même juge qu'il est normal de faire payer le marquage aux usagers – en général, le tarif pratiqué est de 3 à 6 euros. « *Tout simplement, d'abord, parce que toute peine mérite salaire, et qu'il n'est pas juste de faire croire aux cyclistes qu'il puisse s'agir d'un service gratuit.* » Mais au-delà, il y a une véritable réflexion sur l'avenir du marquage. « *Nous savons bien que la limite majeure de ce système est qu'il est appuyé sur le volontariat. Il faut que les gens fassent eux-mêmes la démarche de venir faire marquer leur vélo. Mais ce qui changerait tout, ce serait que le marquage se fasse au moment de l'achat, dans les magasins de cycles. Et évidemment, eux, ils ne graveront pas bénévolement. En dessous de 5 euros, ils perdraient de l'argent.* » ● ● ●

Un bon antivol bien utilisé est la meilleure parade contre le vol. Les cyclistes victimes d'un vol utilisent ensuite des antivols beaucoup plus efficaces, et d'un prix moyen de 29 euros.

Mais environ 20 % des cyclistes renoncent au vélo après un vol. Soit environ 80 000 cyclistes par an. Le vol de vélos tire le marché du cycle vers le bas. Ainsi, les cyclistes rachètent en moyenne des vélos d'un prix inférieur de 20 % au prix du vélo volé. Le vol fait perdre près de 140 000 ventes par an.

(Source : Le Vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention, 2003. Etude réalisée par Iffési (CNRS), Altermodal et l'Adav de Lille sous la direction de Frédéric Héran.)



CONTRE LE VOL DES VÉLOS

Marquez vos cycles

■ Station mobile de marquage

- Léger et maniable
- Batterie portative
- Transportable dans un coffre à vélo



■ Solution complète et autonome

- Utilisation simple et conviviale
- Marque directement sur le cadre du vélo
- Fourni complet avec accessoire de fixation



Solution utilisée et référencée par la ville de Paris



■ Conditions adaptables

- En investissement amortissable
- En forfaits de location
- Formations sur site

Diges Lyon

M 3000
La solution pour tous vos marquages

PRO-PEN

114, quai du Rhône - 01708 Miribel Cedex
Tél : 04 78 55 85 63 - Fax : 04 78 55 85 66
dvfr@pro-pen.com - www.propen.fr

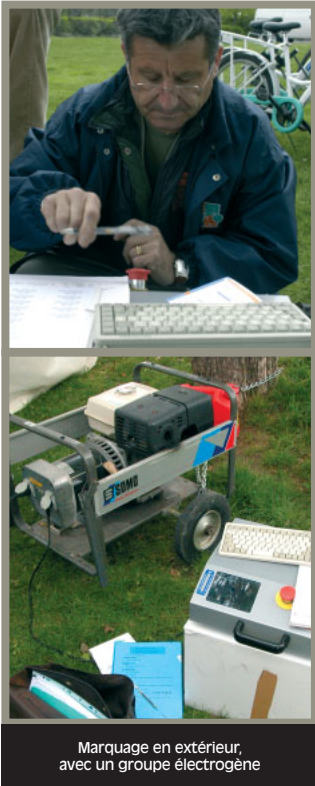
PRO-PEN
TRACABILITÉ • IDENTIFICATION

débats sur les techniques



La technique du marquage Bicycode n'est pas la seule envisageable. Les débats vont d'ailleurs bon train, dans le milieu associatif, pour savoir si d'autres techniques auraient ou non été plus efficaces. Débats relativement vains, d'ailleurs, dans la mesure où le système le plus efficace... est celui qui a le mérite d'exister. Néanmoins, le système Bicycode a certaines limites dont ses promoteurs sont bien conscients. En premier lieu, celui d'être fondé sur le volontariat. Il suppose que les cyclistes prennent la décision

de faire marquer leur vélo, ce qui soulève certaines réticences dans un milieu associatif très attaché aux notions de liberté individuelle. Reste que le grand public, lui, semble nettement moins réticent, ne voyant que l'intérêt de se donner les moyens de retrouver son vélo, pour quelques euros. Naturellement, le système le plus efficace serait le marquage des vélos à la source, c'est-à-dire sur les chaînes de production industrielle. « C'est une idée qui intéresse bien évidemment les industriels, explique Monique Giroud, puisqu'elle permettrait à terme de tirer le marché. Ils sont ● ● ●



Marquage en extérieur, avec un groupe électrogène

● ● ● Voire. Après avoir interrogé un des très rares vélocistes qui pratique le marquage, nous avons appris que même à 5 euros l'opération n'est pas rentable. Mais le commerçant en question, Nicolas Cesbron, qui exerce dans le Maine-et-Loire, voit bien plus loin : « Ce n'est pas une activité rentable, puisqu'il faut 10 minutes pour graver. 5 euros pour 10 minutes, je suis "dedans" ! Mais ça, je le savais quand j'ai signé. C'est à long terme qu'il faut réfléchir : puisque le vol est un frein à l'achat de vélos, le marquage permettra sans doute d'améliorer les ventes. C'est donc plus un investissement qu'un service destiné à être directement rentable. »

L'argument paraît imparable. Mais c'est l'avenir qui dira si le calcul est bon. Car il faudra sans doute attendre plusieurs années avant de vérifier si le développement du marquage aura permis, ou non, de réellement booster les ventes de vélo. ■

LOCATION DE PARC DE CYCLES



- Actualisation et Qualité du matériel
- Entretien
- Normes de Sécurité
- Stockage en fin de saison
- Livraison sur toute la France selon les normes en vigueur
- Dotation des accessoires de sécurité
- Révisions intermédiaires sur site
- Reprise du matériel en l'état

3130, Route du Nord - RN20 - 82000 MONTAUBAN

Tél. 05 63 63 56 26 - Fax 05 63 63 62 34

e.mail : info@aloisir.fr - site : aloisir.fr

Antivol



© Crédit photo : FUBicy - Monique Giroud

Un bon antivol bien utilisé est la meilleure parade contre le vol. Contrairement à une idée reçue, un vélo peu reluisant ne dissuade pas les voleurs. Les vieux vélos, les vélos d'occasion sont aussi volés. Les meilleurs antivol (au moins 30 euros) résistent plus de dix minutes à un voleur confirmé. C'est largement suffisant pour dissuader la grande majorité des voleurs.

Consulter les tests de la commission antivol de la FUBicy d'un clic sur :

www.fubicy.org/velocite/75/antivols.pdf

Orléans

CONSEILS MUNICIPAUX DES JEUNES : À VOS MARQUES !



Dimanche 5 juin, c'est à la fois la journée de l'environnement et la fête du vélo à Orléans. Le conseil municipal des jeunes (CMJ) lance la première journée de marquage à Orléans. Six collégiens sont présents sur le stand du CMJ, qu'on repère bien avec leurs 13-14 ans >>>

● ● ● donc favorables sur le principe... mais ne veulent pas risquer d'être les seuls à investir là-dedans. Autrement dit, ils attendent que cela devienne obligatoire pour investir. » Le hic, c'est que la plupart des cadres de vélos sont importés d'Asie, et que le ministère concerné estime que rendre le marquage obligatoire, y compris pour les cadres importés, serait une mesure « de nature discriminante ». « Mais cela n'a rien d'impossible, conclut M. Giroud. Au Danemark, le gouvernement a décrété le marquage obligatoire, même pour les produits importés. C'est juste une question de volonté politique. »

Pour ou contre les codes-barres ?

Autre avis, venant d'Alain Montillier, à la communauté d'agglomération de Grenoble :

« Le marquage a finalement une portée limitée, dans la mesure où le numéro peut s'effacer, avec une lime et un coup de peinture. Les réseaux organisés de trafic peuvent donc s'en accommoder. » Vrai et faux, répond Monique Giroud. « Il est vrai que l'on peut limer le cadre ; mais ça se voit. Nous devons donc dire aux usagers de faire attention, de bien regarder le cadre pour vérifier s'il a été ou non limé. Pas seulement, d'ailleurs, parce que le vélo pourrait être volé. Mais surtout, parce qu'un cadre limé est fragilisé, et donc potentiellement dangereux. »

Dernière suggestion : elle émane de Laurent Mercat, du bureau d'étude Altermodal, qui regrette que « le système de la FUBicy ne permette pas de contrôles immédiats, sur la voie publique, par les

policiers. Le moyen idéal dans ce domaine, ce serait un code-barres apposé sur le vélo, qui permettrait aux agents de pouvoir contrôler n'importe quel vélo en pleine rue, par simple lecture optique. » Là encore, Monique Giroud n'est pas contre, mais elle précise que « le coût d'un tel système est important. Il faut en effet que la police dispose d'un grand nombre de lecteurs et que l'outil puisse communiquer avec la base de données centrale... Et puis, surtout, un code-barres, c'est une étiquette extrêmement facile à décoller. Bien plus facile à faire disparaître qu'un numéro gravé. Nous avons donc renoncé à cette solution. » Pour l'instant, et dans l'attente d'un système industriel qui ne serait efficace que s'il était international, le Bicycode reste donc le système le plus satisfaisant. ■

>>> et un tee-shirt blanc marqué aux couleurs du CMJ. C'est un groupe du CMJ (les collégiens d'Orléans) qui a décidé il y a six mois de faire le marquage dans les collèges. Ils se sont formés en mai, avec Dominique venu de Place au Vélo (Nantes). Là, c'est le grand jour, le lancement du marquage auprès du public. Un vrai travail d'équipe, l'un fait le passeport, le deuxième aide à positionner la machine, le troisième met l'étiquette, etc. Leur coach de la mairie, Marie, est très discrète car il faut à peine intervenir tant ça se déroule bien.

Une expérience à suivre... dès la rentrée puisque les collégiens pourront faire marquer leur vélo dans leur établissement, suivant une organisation calée avec les principaux des collèges ! ■

Réconcilier le vélo et la ville...

ACCROCHE-VELOS



ABRIS



RACKS DOUBLES



CONSIGNES



... avec le spécialiste du parking à vélos !



AGUIDON PLUS - BP 44
29, rue Rieussec - 78220 VIROFLAY
Tél.: 01 30 24 60 95
Fax : 01 30 24 60 96

Retrouvez tous nos produits sur :
www.aguidonplus.fr



le site cycl@ble



Le site de la Fubicy s'adresse à tous les cyclistes quotidiens, aux associations cherchant à promouvoir le vélo en ville, et aux élus et techniciens en charge des politiques et aménagements cyclables.

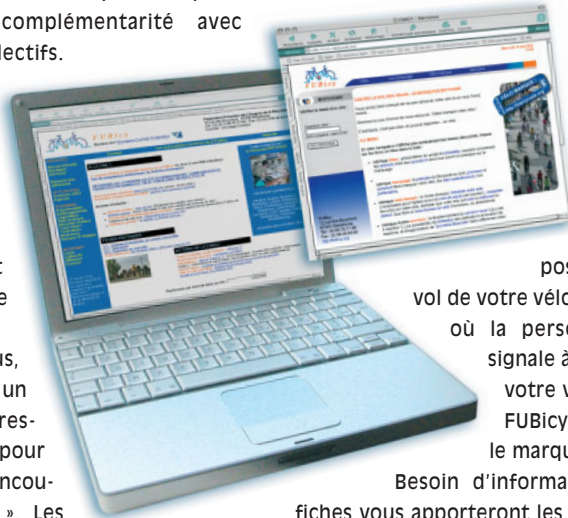


<http://www.fubicy.org>



Créée en 1980 et basée à Strasbourg, la FUBicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) a pour objectif d'encourager l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement quotidien, en complémentarité avec les transports collectifs. Interlocuteur national reconnu, elle regroupe 130 associations françaises de cyclistes urbains dont elle favorise les échanges d'idées et de services, notamment par le biais de son site Internet.

Dense et riche en contenus, le site de la FUBicy offre un éventail très large de ressources et de services pour aborder, comprendre et encourager la « Culture vélo ». Les nombreuses rubriques régulièrement actualisées vous permettront de découvrir, au gré d'une navigation ergonomique et efficace, des argumentaires, des comptes-rendus et des rapports en matière de politiques et de réalisations cyclables, des conseils pratiques, des textes législatifs et juridiques, des adresses utiles, des outils pédagogiques, des itinéraires, un agenda vélo, et même une boutique ainsi qu'une banque d'images.



Sur la page d'accueil de son site, la FUBicy met en valeur ses actions et celle en particulier visant à développer le marquage bicycode. D'un clic, vous serez dirigé vers son site dédié à cette méthode pour lutter contre le vol des vélos. Au menu : des conseils antivols, les principes – le pourquoi et le comment – du marquage, les partenaires, le mode d'emploi du vélo marqué, une foire aux questions... Et surtout, vous avez la possibilité de signaler le vol de votre vélo marqué dans l'optique où la personne qui le trouvera signale à son tour le numéro de votre vélo sur le serveur de la FUBicy (cf : notre dossier sur le marquage).

Besoin d'informations pratiques ? Des fiches vous apporteront les conseils indispensables pour le transport des courses à vélo, le vélo-école, l'organisation d'un ciné-vélo ou d'une bourse aux vélos...

Pour élargir ce tour d'horizon du paysage cycliste, le site internet de la FUBicy vous propose de consulter les sites référencés dans la rubrique « Liens ». Votre visite virtuelle s'achève mais une porte vers « un territoire dont l'avenir dépend de sa capacité à organiser la mobilité pour tous » est ouverte. ■

Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT)

Le site Internet de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a déménagé : nouvelle adresse (version française) : cliquer en haut et à droite).

www.cemt.org

Le site Internet www1.oecd.org/cem n'est plus mis à jour et sera bientôt fermé.

Tous à vélo : la référence du cycle en France

Le site internet Tous à vélo est le portail du Comité de promotion du vélo qui rassemble tous les grands acteurs nationaux (fédérations, associations, amicales parlementaires). Il est également le site officiel de la filière des professions du cycle en France. Il fournit notamment les données du marché (production, ventes, etc.) et des informations relatives à la réglementation, aux normes, etc.

www.tousavelo.com

le marché du cycle en 2004

une nouvelle progression



our la troisième année consécutive, le marché du cycle et de ses dérivés connaît en 2004 une nouvelle progression. Avec 3 516 500 vélos mis à la consommation, le marché est à son plus haut niveau historique et en expansion de 20% par rapport à 2001, le chiffre d'affaires TTC pro-

gresse à l'identique. Cette période est également marquée par le décrochage de la grande distribution alimentaire au profit des enseignes multi-sports, le réseau des détaillants spécialisés restant stable à un peu plus de 50% du chiffre d'affaires TTC. Ces chiffres s'inscrivent dans un contexte général favorable à la pratique du vélo en France.

Deuxième marché européen du vélo derrière l'Allemagne, le marché français peut encore continuer à progresser, selon Alain Goetzmann, président du Conseil national des professions du cycle et président du Comité de promotion du vélo, "dans la mesure où une politique nationale déterminée et cohérente est engagée".

Les équipementiers du cycle

Les équipementiers français exportent beaucoup leur production. En raison d'un marché français trop étroit, les fabricants de pièces de vélo vendent à l'international jusqu'à 75% de la production française lorsqu'un produit intéresse >>>

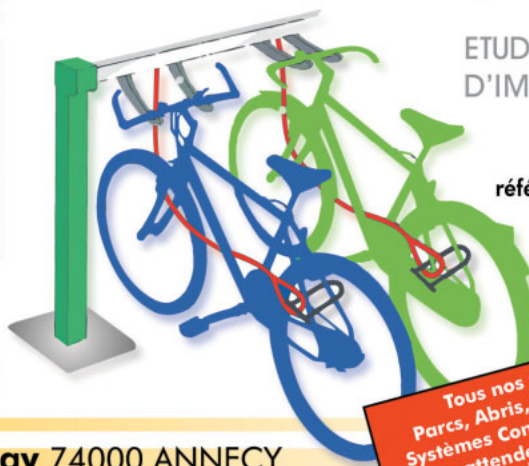
PARCAGE ANTIVOL Vélos Ayez le réflexe sécurité !



CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE**
apportant une sécurité **MAXIMUM**

le seul antivol protégeant **intégralement**
toutes les parties du vélo



ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Nombreuses
références en France

Tous nos produits :
Parcs, Abris, Appuis-vélos,
Systèmes Consignes, Boxes ...
vous attendent sur notre site
www.cyclogard.com

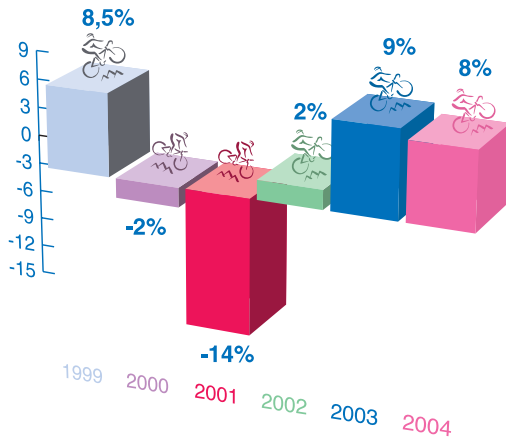
CYCLSGARD

FABRICANT

3, Rte de Vovray 74000 ANNECY
Tél. (33) 045 045 1345

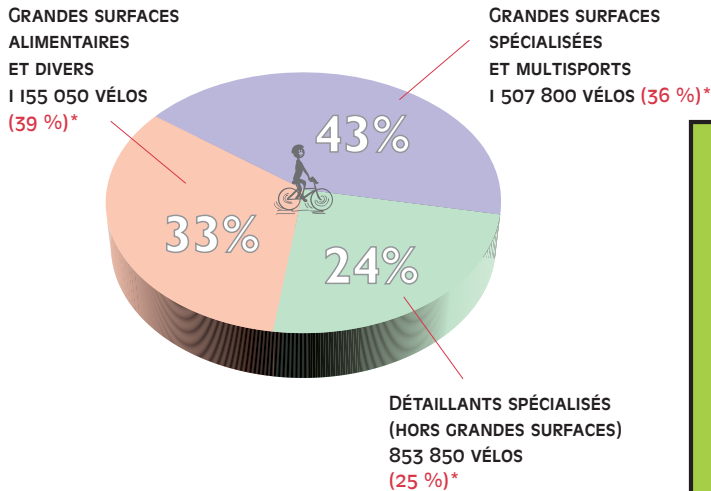
Modèles déposés / systèmes brevetés

Historique de l'évolution des ventes (en nombre de cycles)



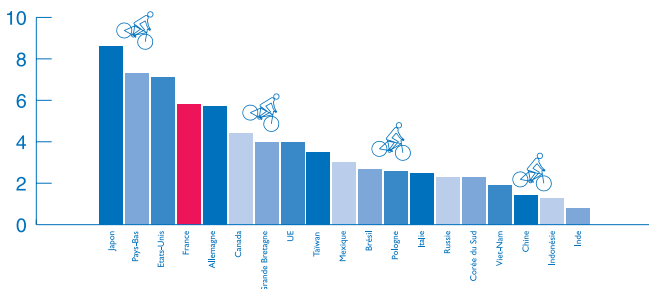
Répartition des 3 516 500 vélos vendus en 2004

* figurent entre parenthèses les répartitions de l'année 2003



Ratio consommation / habitants

Consommation pour 100 habitants



Source: Observatoire du commerce du cycle-Avril 2005.

>>> un quart des constructeurs de cycles dans le monde. La réputation des produits français tient au savoir-faire et à la qualité. Mais Philippe Maillard, vice-président du CNPC chargé de la commission pour le développement des équipementiers français, souligne que cette avance technologique les oblige à être innovants et à investir en R/D. Jusqu'à 5,5% de son CA comme Mavic par exemple. Les produits français disposent d'un an environ d'exclusivité commerciale avant d'être copiés.

VOIR AUSSI:

www.tousavelo.com



Recyclez
votre flotte de bicyclettes
en Vélos à Assistance Electrique

3 Rue du Vieil Renversé
69005 LYON
tel: 04 78 37 50 44
<http://petrol.free.fr>



naissance d'une véloparade

* 

une association* sort des sentiers battus



ne véloparade, c'est un événement festif qui associe

des cyclistes de tous âges et leur permet de s'approprier la rue en toute sécurité et dans la bonne humeur.

En cheminant le long d'un parcours agréable défini à l'avance, à une allure raisonnable.

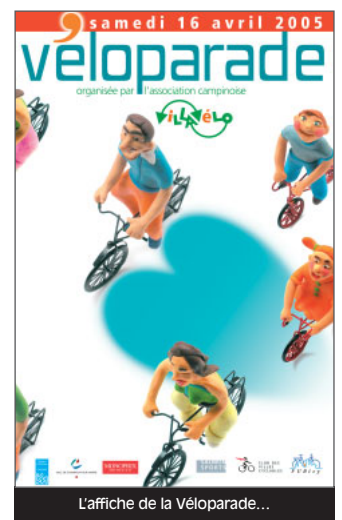
Par-delà l'aspect festif, le message d'un tel événement est clairement que la rue est un espace partagé et qu'il existe d'autres moyens de s'y déplacer qu'avec un véhicule à moteur. Explications.

Si la véloparade organisée le 16 avril par Villavélo à Champigny (94) n'a duré qu'un après-midi pour ses participants, sa préparation a demandé beaucoup de temps et d'énergie à ses organisateurs. L'idée : faire converger vers le parc départemental du Tremblay plusieurs cortèges de cyclistes venant des communes environnantes pour y faire la fête pendant deux heures et partager passion et convictions. La concrétisation de cette belle ambition, c'est la somme des réunions hebdomadaires du groupe de pilotage, des contacts institutionnels, de la recherche de partenaires, des outils de promotion, des animations (battucada, quizz vélo, maquillage, concours de dessin, marquage vélo, goûter), des auto-

risations – un vrai marathon administratif (voir encadré) qui, lui, n'est pas terminé... –, d'un budget à tenir, de l'adhésion de tous ceux qui répondent à l'invitation et qu'il ne faut pas décevoir.

La mairie de Champigny fut un partenaire décisif, à la fois financier et logistique et le Conseil général du Val-de-Marne a soutenu l'événement par une subvention et l'attribution de lots. Des vélocistes et Monoprix ont apporté également leur soutien.

Bien encadrés par des bénévoles et des forces de police, ce sont 180 cyclistes, dont de très nombreux enfants, qui ont effectué le parcours à travers les rues de Champigny. Une heure et demie plus tard, ils atteignaient le parc du Tremblay et retrou-

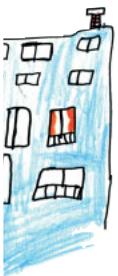


L'affiche de la Véloparade...

© Crédit photo : Denis Desailly



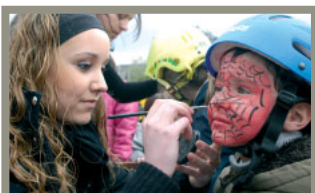
180 participants. La pause à mi-parcours (Champigny-sur-Mame 94500)



Dessin de Lou Quispe

vaient d'autres groupes en provenance de Créteil, de Joinville et du Perreux. Ils y rencontraient aussi le maire de Champigny, le président du Conseil général, le président de la commission des transports du Conseil régional d'Île-de-France et le député-maire du Perreux (venu à vélo avec deux de ses adjoints !), signe encourageant de la prise en compte d'un « besoin de vélo » par les acteurs locaux. Un bilan positif et une invitation à recommencer l'année prochaine. ■

© crédit photo : Alexandra Lacroix



Maquillage urbain

© crédit photo : Denis Desailly



Concours de dessin, villes et vélos...

« Je hais les routes nationales ! »*

** C'est la conclusion que le regretté Jean Yanne aurait peut-être tiré de l'expérience de l'organisation d'une Véloparade en réactualisant son célèbre sketch du permis de conduire...*

Le parcours de Champigny retenu par Villavélo comportait 10 kilomètres dont 2 de routes nationales, 2 kilomètres plutôt problématiques puisque les conditions de circulation imposées par la préfecture sont apparues peu compatibles avec l'aspect festif de l'événement.

Petit rappel: pour organiser un défilé festif à vélo, il faut obtenir des autorisations auprès de la mairie pour les voies communales et les routes départementales non classées à grande circulation, auprès de la préfecture de police du département pour les routes nationales et départementales classées et du directeur départemental de l'Équipement pour les routes départementales et nationales.

La préfecture de police a dressé une convention pour mise à disposition à titre onéreux d'agents de la force de l'ordre (environ 200 euros selon le cas).

Le recours à cette prestation devient obligatoire dès lors que le cortège emprunte une route relevant de la responsabilité préfectorale. Elle est facturée lorsqu'il ne s'agit pas d'une manifestation revendicative ou d'un événement organisé par une collectivité publique.

Il faut également prévoir l'assistance médicalisée (*entre 80 et 100 euros par équipe*).

Villavélo a décidé de modifier le parcours prévu, de ne pas emprunter les routes nationales et d'en aviser la préfecture. Le jour J, deux voitures de police sont intervenues pour renforcer l'encadrement du cortège dans un excellent climat de coopération avec les organisateurs. L'association a depuis reçu la facture de la prestation et s'est vue signifier qu'elle avait commis une infraction de 5^e catégorie défermée au Procureur en changeant une partie du parcours déclaré.

À suivre...

contact@villavelo.org

Éditeur:
Ville & Vélo Eurl
33 rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

Directeur de la publication:
Denis Baupin

Rédactrice en chef:
Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page:
Denis Desailly, Louise Matt

Ont collaboré à ce numéro:
Frank Lemarc
Frédéric Bassetti
Christian de Valence
Bruno Le Corre
François Gallois
Véronique Cézard (relecture)

Rédaction / Abonnements:
Ville & Vélo
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org



Club des villes cyclables,
FUBicy
DSCR
Alexandra Lacroix
Denis Desailly

Publicité:
IM Régie:
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr

Conception maquette & couverture:
Studio Desailly
Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
desailly@club-internet.fr

Illustrations en pâte à modeler:
Isabelle Duval

Photogravure et impression :
LVRI
44 avenue de Lattre-de-Tassigny
91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal : 2^e trimestre 2005

N° CPPAP : en cours.
Ville & Vélo est membre du SPEJP.

BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et à retourner à :
Eurl Ville & Vélo 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris



- > Tarif : 1 an / 6 numéros : **20 euros TTC**
- > Tarif adhérents du Club des villes cyclables: **15 euros TTC**

Collectivité, société, association.....
Nom..... Prénom.....
Fonction.....
Adresse.....
Tél..... E-mail.....@.....

- > Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
- > Je paierai à réception de facture
- > Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo d'un montant de euros

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00020182645 - Clé RIB : 28 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0201-8264-528



villes-cyclables.org
le site du CLUB DES VILLES CYCLABLES



accueil Le club ABC du vélo Documentation Congrès Actualités Contact
Métro Vélo dans la ville Études Repères Outils à disposition

Info flash!

Épreuves de vélo 2004
LES RESULTATS
Un concours organisé par le Comité de promotion du vélo qui récompense tout projet ou initiative autour du vélo. Parrainé par le ministère de l'Écologie et du Développement durable.
[voir le dossier](#)

Club des villes cyclables
33 rue du Faubourg
Mondouville
75009 Paris
tél 01 56 03 92 14
fax 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org

A LA UNE

16^e JOURNÉE INTERNATIONALE DU VÉLO À LILLE
15, 20 et 21 octobre 2005
Le prochain congrès du Club des Villes Cyclables aura lieu au Grand Palais de Lille.
[Consulter le pré-propos amical](#)
L'inscription...
>>> [Suivre dans le rubrique Actualités](#)

La lettre du Club des Villes cyclables
avril 2005
Pour consulter la lettre d'informations du Club: ["toutes les"](#)

Newsletter
Juin 2005

LES RENDEZ-VOUS

Tous à Vélo!
La fête du vélo 2005
Les 4 et 5 juin 2005 -
"Paroissiennerie"

Ecomob 2005
1 - 3 juin 2005 à Harrogate (UK)
"une conférence européenne du management de la mobilité"
"Paroissiennerie"



Visitez notre site web
www.villes-cyclables.org



Personnages d'illustration tirés du document "Une voirie pour tous" du METM. Conception graphique : Luc Cocq, Namur.

Catherine Chartrain

présidente du COLIAC* (Comité de liaison pour l'accessibilité)

1/ Quels sont les grands chantiers de l'accessibilité aujourd'hui en France ?

La loi du 11 février 2005 refonde la politique du handicap en France. Elle place l'accessibilité, c'est-à-dire l'obligation d'accès à tout pour tous, quel que soit le type de déficiences ou d'incapacités – motrices, sensorielles, cognitives ou psychologiques –, au cœur du dispositif d'égalité et de citoyenneté par l'intégration aux activités et l'accès aux services sans discrimination. Elle introduit une approche globale de cette notion et fixe l'obligation d'organiser l'accessibilité de la chaîne de déplacements, définie comme « comprenant le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité ». Cette cohérence doit se vérifier dans le temps et dans l'espace. Les communes ou leurs groupements doivent établir des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, des circulations piétonnes et du stationnement. Ce plan fait partie intégrante du PDU. L'enchevêtrement des compétences, les limites territoriales et le nombre des acteurs dans notre pays ne simplifient pas la démarche. C'est pourquoi il faut privilégier l'approche la plus globale, déghettoiser l'accessibilité et se garder de fractionner l'espace en séparant les modes, les approches et les handicaps. Ce qui implique de faire évoluer la culture des aménageurs mais aussi les pratiques des livreurs, des services de collecte des ordures

ménagères... bref, de tous ceux qui interviennent sur l'espace public. À défaut, les meilleures intentions seront inefficaces. La réussite tient autant et sinon plus à l'acquisition de nouveaux réflexes qu'à une approche strictement sectorielle. Parce qu'il ne s'agit plus aujourd'hui seulement de corriger la rue en surajoutant des dispositifs ciblés, mais de la penser et de l'aménager pour tous ses usagers.

2/ Rendre la ville accessible aux personnes à mobilité réduite ne se limite donc pas à la prise en compte spécifique des difficultés de ce public. Peut-on agir aussi plus globalement sur la marche à pied, les déplacements à vélo, l'ensemble des modes non motorisés ?

L'espace public, par définition, est un territoire à partager entre de nombreux usages diversifiés et successifs : déplacements à pied, à vélo, en fauteuil roulant, en rollers, en transport public, en voiture, mais aussi livraison, ordures ménagères, terrasses de café... On doit éviter les conflits d'usages et limiter les pratiques dominantes d'occupation que sont l'automobile ou la dépose anarchique de mobiliers ou d'objets divers. Autant de facteurs d'insécurité et d'exclusion auxquels on s'est résigné trop longtemps. La conception de la ville pour tous invite à inverser les « normes » : tous les déplacements ne doivent pas être conçus pour les seules personnes valides, mais pour toutes les catégories de handicaps, les personnes âgées, les enfants...

Au terme d'accessibilité, je préfère la notion de « conception pour tous », adaptation plus que traduction du « *design for all* » inventé par les Anglo-Saxons. Mais le mot *design* n'a pas le même sens en France où on le cantonne à tort dans le champ de l'esthétique. Jusqu'à présent, le handicap était pris en compte avec des obligations réglementaires relatives au handicap moteur et quasi exclusivement aux fauteuils roulants. Or le handicap moteur, ce n'est pas uniquement la personne en fauteuil. La loi de février introduit ainsi des obligations pour l'ensemble des types d'incapacités fonctionnelles y compris sensorielles et cognitives. L'enjeu est qu'elles bénéficient au plus grand nombre.

3/ La mobilité durable ne commence-t-elle pas par l'accessibilité urbaine ?

La loi du 11 février 2005 sur les personnes handicapées a placé l'accès au cœur du dispositif de l'égalité des chances. Elle impose de prendre en compte les interfaces, en particulier entre les bâtiments et la voirie ou les infrastructures, mais aussi dans les systèmes d'information ou de signalisation. Une vraie coopération entre aménageurs et opérateurs de transports est incontournable. La mise en cohérence du cadre bâti, de la voirie et des transports ne se fera pas sans cette collaboration de tous les intervenants. L'équité est effectivement l'un des trois piliers du développement durable. La conception de l'espace pour tous est une chance pour nos territoires ! ■

L'accessibilité en 4 dates

- **Juin 1975** : loi d'orientation en faveur des personnes handicapées.
- **Juillet 1991** : la loi renforce les obligations d'accessibilité pour les lieux d'habitation et de travail et toutes les installations recevant du public, et introduit des possibilités de recours (par les associations notamment) et de sanction.
- **2000** : le Coliac est créé. Il succède au Colitrah en ajoutant au champ transport les dimensions cadre bâti, espace public et tourisme. Organisme de concertation multipartenarial pour élaborer des approches communes, le Coliac a rendu publics ses premiers avis sur l'accessibilité dès 2001.
- **Février 2005** : loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

www.coliac.cnt.fr

* COLIAC : comité de liaison pour l'accessibilité aux transports, au cadre bâti et au tourisme des personnes handicapées.