



V

i

l

&

v



o

LYON 2007
FESTIVAL DES CONGRÈS DE LA VILLE

CONGRÈS DU CLUB DES VILLES CYCLABLES

« le vélo aux rythmes de la ville »

17 18 19 octobre 2007

LYON

CLUB DES VILLES CYCLABLES

www.villes-cyclables.org

AhôneAlpes

Partenaire de l'État

4€

n° 30

dossier > pages 10 à 19

novembre/décembre 2007



rythmes urbains

> le vélo, c'est le jour et la nuit!

JCDecaux

NOS INGÉNIEURS AVAIENT LA TÊTE DANS LE GUIDON

MAIS ILS N'ONT PAS PERDU LES PÉDALES

AUJOURD'HUI, LEUR PETITE REINE EST 5 FOIS ÉLUE...



Trophée du vélo 2005



Trophée 2005 L'Usine Nouvelle



JANUS 2006
DE L'INDUSTRIE



Prix Entreprises & Environnement 2006



JANUS 2007
DES SERVICES

Récompensé par ces cinq prix, Cyclocity symbolise l'esprit d'innovation et de citoyenneté de JCDecaux.

Trophée du vélo 2005, Trophée 2005 L'Usine Nouvelle, Janus 2006 de l'Industrie, Prix Entreprises et Environnement 2006, Janus 2007 des Services... des récompenses qui ont salué le talent de toutes les équipes JCDecaux ayant

travaillé sur ce concept innovant de vélos en libre-service. Autant de reconnaissances institutionnelles d'un véritable succès populaire en France et à l'étranger : ce nouveau transport collectif individuel parcourt chaque jour plus de 250 000 km.





agenda 2008



Congrès de l'ATEC
> 6 et 7 février 2008

Palais des congrès de Versailles
ATEC-ITS France
51 bis, avenue de Versailles
75016 Paris
Tél. : + 33 (0)1-45-24-09-09
Fax: + 33 (0)1-45-24-09-94



Paris – Pékin 2008 à vélo

Fédération française de cyclotourisme FFCT
> de mars à août 2008
À vélo, pour rejoindre Pékin le 1^{er} août pour l'ouverture des jeux Olympiques
www.ffct.org



3^e Salon européen de la mobilité
Transports publics 2008

Paris - Porte de Versailles
> 10 au 12 juin 2008

Le rendez-vous de tous les acteurs du Transport public et des modes de déplacement durables

Le Club des villes cyclables, partenaire de ce Salon, organisera comme lors de la précédente édition en 2006 un «espace modes doux»

www.transportspublics-expo.com



C'est beau une ville à vélo la nuit...

D

édito

ès sa mise en service en juillet 2007, Vélib' enregistrerait un tiers de ses utilisations entre 22 heures et 6 heures du matin. Le phénomène Vélo'V à Lyon avait déjà bousculé les idées reçues sur le vélo et montré cette utilisation 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 que n'ignoraient pas des villes cyclables comme Strasbourg. Mais les vélos en libre-service sont des révélateurs de tendance. Leur succès immédiat montre en effet combien la société devance souvent les décideurs et les acteurs institutionnels. Ce sont de puissants accélérateurs des politiques de mobilité.

Le vélo se faufile partout, dans la circulation y compris dans les embouteillages des périodes de grèves, de jour comme de nuit, prend le relais des bus et des métros à la fin de leur service... On parle de plus en plus de mobilités interstitielles pour définir ces solutions astucieuses aux mobilités diffuses, dispersées dans le temps et dans l'espace. C'est bien vu. Et le vélo qui a les atouts de la voiture, mode individuel, sans les inconvénients qu'il est inutile de rappeler, se taille un beau succès dans ce cocktail de modes que nos concitoyens se confectionnent astucieusement, au gré de leurs besoins, au gré des circonstances, au gré de la météo, du jour et de la nuit.

Le vélo symbolise aujourd'hui une mobilité fluide et innovante, à la fois individuelle et collective. Et parce qu'il est aussi une pratique de la ville, une expérience qui engage les sens, il croise là encore une tendance profonde de nos sociétés contemporaines où les technologies de l'information et la mobilité virtuelle redonnent paradoxalement un attrait au corps. Ce corps qui ne sert plus à transporter mais encore à se transporter, qu'on se plaît à retrouver, à mettre en mouvement.

Le vélo réconcilie l'utile et l'agréable. Faire du vélo dans une ville la nuit, c'est aussi une expérience intense et positive comme en témoignent les personnes interrogées à Lyon, Poitiers et Paris dans le cadre de l'étude sur le vélo dans la nuit urbaine réalisée cette année pour le Club des villes cyclables. Il reste encore beaucoup à faire pour faciliter la pratique et, notamment la nuit, pour améliorer la sécurité. Et des chantiers s'ouvrent à nous sur les questions d'éclairage des vélos et de visibilité des cyclistes. Mais sachons aussi accompagner ces évolutions et répondre aux attentes des citoyens. En ne boudant pas notre plaisir de les entendre dire que le vélo, c'est aussi... du plaisir!

Très bonne année 2008!

Denis Baupin,
Président

texto-vélo



Pédaler l'hiver

➔ Et pourquoi pas dans la neige ? En suivant les conseils de nos amis de Québec qui savent de quoi ils parlent...

Il est recommandé, comme en voiture, d'éviter les coups de frein et les manœuvres brusques sur chaussées enneigées ou gelées, de baisser la selle pour mettre les pieds facilement à terre, de répartir davantage le poids sur la roue arrière. Bref, rien n'empêche de rester cycliste dans une ville sous la neige. Montréal ouvre pour la première fois plusieurs pistes cyclables cet hiver. « *Même si aucun chiffre officiel n'existe, la tendance montre que de plus en plus de cyclistes roulent en hiver. Sauf qu'il faut adapter sa conduite, prendre quelques précautions et s'équiper adéquatement* », commente la presse locale. Vélo Québec offre une série de conseils sur le cyclisme en hiver sur son site internet dans la section « *J'aime l'hiver et le vélo* » :

www.velo.qc.ca

qui sont valables chez nous aussi.

Vélo + transports urbains à Saint-Étienne

➔ Saint-Étienne Métropole vient de décider de mettre en place un service de loca-

tion de vélos à compter du 15 janvier 2008 avec 410 vélos (dont une centaine à assistance électrique) réservés aux abonnés de la Stas et disponibles près de la gare de Châteaureux.

En projet, une extension du système à d'autres villes de l'agglomération. Tarifs : 3 € la journée, 13 € euros par mois, 45 € par an (le double pour un VAE).



Le « Vélo » à Marseille

➔ Le système de vélo en libre-service qui a démarré à Marseille le 12 octobre compte, en moins de deux mois, 3 200 abonnés mensuels.

Selon le quotidien *La Provence*, dans la cité phocéenne, les 750 vélos disponibles dans 80 stations rencontrent un vif succès puisque le système vient de passer la barre des 100 000 locations. Un trajet en vélo faisant en moyenne 3 km, environ 300 000 km auraient déjà été parcourus.

Voleur à vélo

➔ Après le braquage d'une banque dans le Jura suisse en décembre, le voleur s'est échappé à vélo.

Malgré un important dispositif policier, l'homme n'a pu être arrêté. Deux attaques, avec le même mode opératoire selon la police, ont eu lieu en mai 2007 et en décembre 2006. Quand on répète que le vélo est un mode rapide...

VéloToulouse

➔ Coup d'envoi le 16 novembre de VéloToulouse avec 60 stations et, en janvier 2008, 135 stations et 1 370 vélos.

Le service développé par JCDecaux comptera à terme 253 stations et 2 400 vélos.

Caen

➔ C'est Clear Channel qui réalisera les vélos en libre-service (40 stations, 350 vélos) à Caen. Le système n'est pas couplé à la publicité.

30

➔ C'est le nombre de communes sur lesquelles s'étendra le système parisien Vélib' dès 2008.

Le Conseil de Paris a voté l'extension début décembre 2007, la Ville financera les stations et percevra les recettes.

Humour anglais

➔ Un très sérieux professeur anglais de l'hôpital universitaire Norfolk et Norwich a traversé les rues de la ville perché sur un vélo à une roue.

À priori cela n'a rien d'une démarche scientifique et pourtant, le professeur Sam Shuster a tenté l'aventure pour observer les réactions des 400 passants qu'il a croisés dans le cadre d'une étude sur l'humour. Résultats : 75% des hommes ont réagi envers lui de façon plus agressive que les femmes, n'hésitant pas à hurler une « vanne » depuis la fenêtre de leur voiture. Si la moitié des

réactions observées étaient masculines, les jeunes hommes sont de loin les plus agressifs, adonnant faire d'un tiers (en l'occurrence du chercheur sur monocycle) la victime de leurs blagues les plus hargneuses. Les femmes tout comme les hommes plus âgés se sont contentés de faire un commentaire élogieux ou de l'encourager.

Un pont vélo-bus à Lorient

➔ L'agglomération de Lorient vient d'ouvrir un pont reliant les communes de Lanester et de Lorient séparées par l'estuaire du Scorff dans le cadre de la réalisation du site propre bus Triskell.

Particularité, ce pont est conçu comme une rue et non comme une route. Long de 260 m, le pont des Indes donne la priorité aux bus, les voitures y sont tolérées, les poids lourds interdits et les vélos les bienvenus. Ils peuvent circuler sur les voies des bus et sur des bandes cyclables de 1,50 m de chaque côté. Les piétons ne sont pas oubliés : de larges espaces leur sont réservés.

Chalon-sur-Saône choisit Transdev

➔ Allô Cyclo, le système de vélos en libre-service développé par Transdev, va proposer en 2008 aux habitants de Chalon-sur-Saône et de cinq communes de la périphérie 150 vélos sur le modèle du système Call a Bike développé par une filiale de la Deutsche Bahn (dont le groupe Transdev détient la licence). ■



12 lauréats Trophées du Vélo 2007

La remise des prix s'est déroulée le vendredi 19 octobre 2007 lors du 17^e congrès du Club des Villes cyclables, à Lyon.

Ce concours, parrainé par le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, et organisé par le Comité de promotion du vélo, vise à récompenser des actions en faveur de l'usage du vélo dans trois de ses composantes : pratique utilitaire, de loisirs et de tourisme. L'objectif est de faire connaître et d'encourager une ou plusieurs réalisations entrant dans une démarche globale en faveur du développement de l'usage du vélo, des actions déjà réalisées ou en cours de réalisation. Trois catégories peuvent concourir : les collectivités territoriales, les associations, les entreprises ou établissements, autour de trois thèmes pour l'édition 2007 :

thème n°1

Choisir le vélo, des initiatives pour convaincre et encourager ce choix ;

thème n°2

Vélo et transports publics : une combinaison gagnante ;

thème n°3

Vélo et initiatives économiques.

Création visuelle Trophées du Prix du Vélo > © Denis Desailly



Le Jury a décerné :

- 2 prix spéciaux,
- 7 trophées,
- 2 mentions et
- 1 distinction spéciale.

★ Catégorie Collectivités territoriales

★ Prix spécial du jury hors catégorie

- Mairie de Paris, direction de la voirie et des déplacements (75/Île-de-France)

★ Prix spécial du jury – catégorie collectivités territoriales

- La Communauté d'agglomérations Orléans Val-de-Loire (45/Centre)

★ Trophée du Vélo 2007

- La Communauté urbaine de Strasbourg (67/Alsace)

- Rennes Métropole (35/Bretagne)

- Le Syndicat mixte de la vallée du Thouet (79/Poitou-Charentes)

★ Catégorie Associations

★ Trophée du Vélo 2007

- Association pour le développement des transports en commun, des voies cyclables et piétonnes, dans la région urbaine grenobloise/ADTC (38/Rhône-Alpes)

★ Mention Trophée du Vélo 2007

- Association Vélo-utile (13/Provence-Alpes-Côte-d'Azur)

• Catégorie Entreprises et établissements

★ Trophée du Vélo 2007

- Vélotaf (78/Île-de-France)
- TAM, transports de l'agglomération de Montpellier (34/Languedoc-Roussillon)

- Vélo développement (38/Rhône-Alpes)

★ Mention Trophée du Vélo 2007

- Collège Jules-Bastien-Lepage (55/Lorraine)

• Distinction spéciale

Arnaud Rousseau pour son livre *FIETS, la place du vélo dans la culture néerlandaise*.

vite dit

// Les nouveaux rats des villes, plutôt bourgeois, rejoignent ainsi, avec une lenteur chic, les anciens rats des champs, plutôt prolétaires ou glaiseux. On leur reproche beaucoup leur condition – comme si pédaler était un luxe, un privilège, un exercice de la France d'en haut. La bicyclette a toujours appartenu à toutes les classes, même si elle fut surtout l'attribut des pauvres. Le nouveau scandale, c'est qu'elle puisse servir sans faire souffrir ; qu'elle soit un véhicule, un sport léger, un plaisir. On ne veut pas du bonheur des autres. //

Philippe Lançon,
Charlie Hebdo,
12 décembre 2007



apide, non polluant, bénéfique pour la santé... Le succès du vélo n'est pas porté seulement par ces atouts. Mode de locomotion individuel, il permet une mobilité souple et offre une solution adaptée à l'émergence d'une société « en continu » et à des besoins de déplacement de plus en plus complexes. Il est donc logique que le vélo revienne en force au gré de l'éclatement et de la désynchronisation des rythmes de vie. Explications.

Roulez électrique !

C'est bon pour vous et bien pour la ville

Velocito est le partenaire idéal des collectivités pour la promotion du vélo électrique, la fourniture et la gestion externalisée de votre service vélo.

Velocito sélectionne des vélos de grandes marques et propose des solutions complètes pour faciliter l'intégration du vélo électrique dans vos plans de déplacement.

SHOWROOM PARIS
7, rue St-Ambroise
75011 Paris
01 43 38 47 19

VELOCITO
www.velocito.fr

EDF



.... rythmes urbains

1 le vélo, c'est le jour et la nuit !



Finis les rythmes tayloriens où l'on travaillait de 8 heures à midi et de 14 à 18 heures. Depuis une trentaine d'années – bien avant l'entrée en vigueur de la loi sur la réduction du temps de travail –, les temps sont éclatés.

Crédit photo : © Denis Desailly



A Lyon, sur les berges aménagées de la Saône

On parle même de vie à mille temps. Les Français travaillent plus tôt le matin, plus tard le soir, mais aussi le samedi et le dimanche. « *Un salarié sur trois change d'horaire de travail d'une semaine à l'autre. La moitié des personnes actives ont des horaires décalés, tandis que 14 % de la population travaillent entre 21 heures et 6 heures du matin de façon systématique ou occasionnelle* », indique Thérèse Rabatel, vice-présidente du Grand Lyon, responsable de l'Espace des temps, chargé de réfléchir sur l'évolution des rythmes de vie et sur l'offre des services urbains à développer pour qu'il y ait adéquation entre les deux. Car plus rien n'est comme avant. Cette désynchronisation des temps de travail chamboule tout et nécessite que la ville s'adapte à ces nouveaux modes de vie, qui influent sur l'ouverture des services urbains (crèches, lieux culturels et administratifs...) et sur les déplacements. À cela s'ajoute une

nouvelle forme de mobilité urbaine dite « zigzagante ». Aujourd'hui, les trajets exclusivement domicile-travail ou école n'existent quasi plus. « *Grâce à la mobilité, les gens font plusieurs activités: des courses, une visite chez le médecin, la pratique d'un sport...* » Le vélo répond à cette nouvelle forme de mobilité, grâce à sa souplesse et à sa facilité d'utilisation. « *Velo'V et le vélo en général sont facteurs de liberté* », poursuit l'élue. *Quelques chiffres montrent cet engouement à Lyon: entre 1995 et 2006, la part des déplacements effectués à vélo a doublé, passant de 1,1 à 2,2, et devrait atteindre 3,5 cette année. En sachant qu'un cycliste sur quatre est un « Velover ».*

Velo'V sécurise la nuit

« *Les gens adoptent le vélo pour aller travailler, car c'est le moyen le plus sûr et le plus rapide.* » ● ● ●

Une autre ville

« *Prenez le temps de déjeuner à votre rythme. Consultez ensuite vos e-mails ou avancez votre travail à la station WIFI. Pour votre prochain rendez-vous, empruntez donc un vélo à la borne. Votre rendez-vous est reporté? Profitez alors de l'air pur et du soleil qui revient dans cinq minutes. Mais si... levez donc la tête! Et si c'était vrai?* »

in *Mobilités: la clé des villes.*
J.-C. Decaux, 2006

Le cycliste, un « voyageur zappeur » ?

Pour Monique Giroud, vice-présidente de la Fubicy, les variations de la pratique du vélo selon les jours de la semaine, les heures du jour et les saisons ont tendance à s'estomper. Il reste toutefois utile de profiter des moments ressentis comme favorables pour inciter à la pratique grâce à des actions de sensibilisation. « *Souvent, les gens qui n'ont pas l'habitude de circuler à vélo vont s'y mettre à un moment qu'ils estiment favorables, c'est-à-dire au printemps ou à l'automne, plutôt de jour et quand il fait beau. Lorsque toutes ces conditions sont réunies, il est beaucoup plus facile de franchir le pas quand on n'est pas entraîné à faire du vélo. C'est une carte que l'on joue dans les actions d'incitation (vélo école ou semaine de la mobilité) en ciblant les créneaux les plus favorables.* » Plus globalement, on constate que le citoyen est de plus en plus ouvert et astucieux dans >>>

● ● ● Thérèse Rabatel s'appuie sur une expérience menée en 2004 par six salariés du Grand Lyon qui ont parcouru trois trajets de 10 km aux mêmes heures. « *Ce facteur est très important, car la concurrence en termes de rapidité n'est pas la même. Quand les gens choisissent un mode de déplacement, ils le font en fonction des gains ou des pertes de temps objectifs ou imaginaires. En général, quand ils optent pour la voiture, ils oublient de compter le temps passé à se garer.* » Sur les six modes testés par les agents de la Communauté urbaine, le roller arrive en tête avec un temps de trajet de 30 minutes. Suivent le vélo (32 min), le métro (49 min), la voiture (52 min), la marche et le bus (1h12) et le bus (1h22). Les derniers chiffres de Velo'V confirment cette tendance: sur les 60 000 locations quotidiennes, 65 % des vélos sont utilisés pour des trajets domicile-travail. Autre chiffre reflétant l'étirement des rythmes de vie en soirée: 20 % du trafic quotidien de Velo'V s'effectuent entre 21 heures et 6 heures du matin, tandis qu'un quart des vélos Decaux sont utilisés entre minuit et 1 heure du matin, le moment où s'arrête le service des transports en commun lyonnais (TCL). « *Le vélo est un mode particulièrement adapté à la ville et aux nouveaux rythmes de vie. On a longtemps prétendu qu'avec la voiture, on va vite, où l'on veut, quand on veut. Finalement, le vélo en ville propose la même chose: on va vite, où l'on veut, quand on veut. C'est une concurrence qui n'était pas imaginable en 2001. De même que l'on n'avait pas imaginé ce développement étonnant et ces nouvelles relations à la ville et aux déplacements.* » Dans le cadre des plans de déplacement d'entreprises, Thérèse Rabatel note que ce mode de transport est entré dans les mœurs. « *On me demande d'implanter des stations dans les zones industrielles et commerciales. Cela signifie que les salariés ont envie de faire du vélo, car c'est un moyen plus sûr d'arriver à l'heure au travail.* » À la fin de 2007, il y

Crédit photo: © Denis Desailly



Ici en Vélov'. À quand le GPS intégré?

aura 4 000 vélos en libre-service et 340 stations, dont 6 nouvelles seront implantées à Vénissieux, Caluire-et-Cuire, Bron et Vaulx-en-Velin. « *Ce qui me frappe, note Thérèse Rabatel, c'est la mixité sociale et générationnelle que l'on observe chez les cyclistes. Il y a une réelle convivialité et beaucoup d'entraide autour de Velo'V. Le vélo est un mode que l'on peut pratiquer ensemble. C'est un moyen de se resynchroniser, de vivre à nouveau ensemble le temps d'un trajet.* ». Elle observe aussi que ce mode de locomotion apaise la ville et la sécurise la nuit. « *Plus il y a de monde dans les rues, plus les gens sont sécurisés. De plus, le vélo permet d'apprécier le plan lumières destiné à mettre en valeur les bâtiments, les rues et les ponts de Lyon.* »

Vélib' vélos à toute heure

Même constat à Paris où les rythmes de vie ont considérablement évolué ces dernières années. Comme à Lyon, les vélos en libre-service ont dopé l'utilisation de ce mode de déplacement, notamment au sein des 20-35 ans, qui représentent 28 % des Parisiens. « *Il s'agit d'un public qui sort beaucoup et qui utilise le vélo pour suivre des*

cours, faire des courses et accéder aux loisirs et aux lieux festifs », explique Véronique Jeannin, responsable du bureau des Temps de la Ville de Paris. Autre catégorie: les familles (22 % des ménages). « *Elles n'utilisent pas forcément Vélib' car les vélos ne sont pas équipés de siège pour enfant. En revanche, on note une utilisation assez importante du vélo pour les déplacements de proximité, qui se multiplient. Il y a donc une réelle potentialité avec un positionnement plutôt en journée et le week-end.* » Avec 1,6 million d'emplois dans Paris, dont 900 000 sont occupés par des non-résidents, les salariés sont également une cible potentielle, susceptible d'utiliser les vélos en libre-service pour circuler intra muros. C'est du moins ce qui ressort des premières observations, qui devront être confirmées par des études plus précises. « *Nous n'avons pas encore assez de recul, mais nous constatons déjà qu'à l'heure du déjeuner les Vélib'sont très utilisés, car c'est un moyen très souple qui permet de faire de multiples déplacements*, indique la responsable. *Les salariés qui travaillent et vivent à Paris utilisent beaucoup Vélib'. Ceux qui travaillent à Paris et habitent en banlieue combinent a priori plusieurs modes de transport:* ● ● ●

>>> sa mobilité. Le magazine *Ville et Transports* du 31 octobre dernier titrait sur le « voyageur zappeur » constatant que la hausse du carburant, la prise de conscience environnementale et la croissance de l'offre de transports publics incitaient les Français à l'opportunité dans le choix de leurs solutions de déplacement. « *Vélo, bus, voiture, tram, train, avion, marche à pied: les barrières modales tombent* », observe le magazine, qui donne aussi la parole à Jean-Marie Guidez, expert en mobilité au Certu. Celui-ci considère que la baisse de la mobilité en voiture et le dynamisme des « villes qui osent » sont corrélés, des villes qui n'hésitent pas à gêner un peu la voiture en offrant des alternatives de qualité, grâce aux transports collectifs et à des services innovants comme Vélib' et Vélo'V. Le voyageur devient zappeur mais un zappeur exigeant...

Pas de Cy'clie la nuit

Les nouveaux vélos en libre-service à Rouen, les Cy'clie, ne seront pas disponibles entre minuit et 6 heures du matin pour des raisons de maintenance informatique, explique l'opérateur Decaux. Le quotidien régional *Paris-Normandie* du 7 décembre se fait l'écho des regrets exprimés par de nombreux Rouennais et par la mairie, qui admet « trouver cela dommage » et précise « que le système pourra évoluer et un recadrage éventuellement s'opérer ». Decaux ne l'exclut pas pour 2008, sans pour autant annoncer une utilisation en continu, mais probablement limitée à quatre heures et tous jours la nuit. À suivre...

Nouveaux rythmes urbains: quels transports ?

En 2001, le Conseil national des transports publie un rapport sur l'avenir des transports au regard des profonds >>>



● ● ● RER, métro et un peu de vélo. » Le vélo se positionne donc parfaitement dans un système global de mobilité alternatif à la voiture, en complémentarité avec les transports collectifs. Autre population qui pourrait circuler à vélo: les travailleurs de nuit. « 44 % des actifs parisiens travaillent de manière habituelle ou ponctuelle entre 20 heures et minuit, tandis que 15 % des emplois s'effectuent entre minuit et 5 heures du matin. Ce phénomène n'est pas marginal. Globalement, le travail de nuit représente 36 % des emplois à Paris. » 17 % de ces métiers de nuit relèvent du secteur du conseil et de l'assistance, 15 % de la santé, 13 % des services publics, 10 % de la restauration et de l'hostellerie et 9 % sont liés à des activités culturelles, sportives ou festives. « Il y a donc une potentialité d'usage du vélo pour cette catégorie de salariés qui ne se déplacent que dans Paris et vraisemblablement sur de courtes distances », note Véronique Jeannin. Ceux qui habitent en dehors de la capitale prennent le métro jusqu'à 1 heure du matin ou les bus Noctiliens (le réseau nocturne parisien créé en 2005) en plus de leur voiture. « Il est rare qu'ils utilisent les deux modes de transport public. Avec le développement de Vélib' il pourra peut-être en être autrement. »

L'avenir du transport public ?

On constate à Paris de fortes augmentations de la fréquentation des transports collectifs, notamment la nuit, entre 1992 et 2004. Au cours de cette période, le nombre de voyageurs a augmenté de 67 % entre 20 heures et 22 heures et de 86 % entre 22 heures et la fin du service. « Nous constatons que la fréquentation des Vélib' est très proche de celle des transports publics. Par conséquent, nous pouvons imaginer qu'il va y avoir des transferts modaux », d'autant que la mobilité de nuit est très compliquée

du fait de la pénurie de l'offre, malgré les améliorations apportées au système, et du manque de lisibilité. « Disposer de transports collectifs à la hauteur fait partie des revendications des salariés de nuit. C'est pour cela que nous sommes convaincus qu'il y aura un report sur le vélo. En tout cas, lorsque la liaison s'y prête, notamment pour les petits trajets. »

ment, mais en fonction de l'intérêt qu'elle présente. »

Le vélo 24/7

Vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, autrement dit le vélo 24/7 pour reprendre la formule de la ville en continu, Strasbourg connaît déjà! « Contrairement aux



Crédit photo: © Denis Desailly

Tourisme à vélo dans le vieux Lyon, l'art de se faufiler

Car la complexité des déplacements est d'autant plus forte que les salariés habitent loin de leur lieu de travail. « Ces personnes ont appris à gérer ces contraintes par la marche à pied quand il n'y a pas ou plus de transport public. Il y a, par conséquent, un enjeu très fort à étendre le dispositif de Vélib' au-delà du périphérique » et à développer les itinéraires cyclables reliant la ville et sa périphérie, à Paris comme dans presque toutes les agglomérations françaises. Une façon également de rééquilibrer la fréquentation des équipements urbains. « La nuit, poursuit Véronique Jeannin, le mode de déplacement structure l'activité. Les gens vont pratiquer une activité en fonction de la façon dont ils vont pouvoir se déplacer. À partir du moment où l'on peut utiliser un vélo, on peut aller beaucoup plus loin et choisir une activité, non pas en fonction du mode de déplace-

autres villes françaises, la pratique du vélo à Strasbourg n'a jamais cessé, même dans les années 1960 où le tout-voiture était encouragé », rappelle Annick de Montgolfier, conseillère de la Communauté urbaine et vice-présidente du Club des villes cyclables. « Entre 1991 et 2006, on estime l'augmentation du trafic à 80 %. Dans l'hyper-centre, la part modale du vélo atteint de 20 à 27 %. » Le vélo à Strasbourg, c'est donc logiquement à toute heure. Des comptages réalisés en juin 2006 mettent en évidence qu'au pont du Corbeau, par exemple, à la limite du centre historique, dans le quartier de l'hôpital, c'est à 18 heures que l'on observe le plus grand nombre de cycliste (638), mais on en compte encore 385 à 20 heures, 223 à 23 heures et 82 à 1 heure du matin. Sur la piste cyclable de la place de Hagueneau, au nord- ● ● ●

>>> mutations des rythmes de vie issu des travaux d'un groupe de travail présidé par le président de la RATP d'alors, Jean-Paul Bailly. Son constat, ses analyses et ses propositions sont très pertinents et gagnent à être relus à la lumière des récentes évolutions et du succès du vélo urbain. Parce que la conception et le dimensionnement de l'offre de transports ne peuvent plus être structurés uniquement par l'heure de pointe, le rapport préconise des solutions pour les nouvelles mobilités diffuses, s'inspirant du modèle italien, notamment, en innovant dans les services à la mobilité et en inventant des régulations, locales et nationales, capables de gérer les nouveaux espaces-temps collectifs.

Plus de six ans après la parution de ces travaux, il est intéressant de relire les propos suivants :

« Des recherches récentes effectuées dans plusieurs villes de France montrent que des pratiques "écomobiles" (complémentaires ou alternatives à la voiture particulière) peuvent se développer dans certains contextes. Elles mettent en évidence un lien entre formes urbaines (centre-ville, espace suburbain, quartier périphérique) et pratiques de mobilité. Dans les quartiers denses, à forte mixité fonctionnelle et aux métriques piétonnes, l'automobile n'est pas indispensable aux chaînes d'activités complexes: une offre de transport public maillée, associée à la marche à pied et au vélo, offre un potentiel aussi riche que la voiture. Ces résultats permettent d'imaginer une troisième voie à l'opposition: nostalgie de la ville centre-historique (qui ne croît plus guère), laisser-faire de la ville émergente (livrée à l'automobile). Ce nouveau modèle pourrait se développer dans le suburbain, en banlieue dense, car les premières couronnes, aujourd'hui dépréciées, présentent un fort potentiel de développement, dès lors qu'elles valorisent leurs qualités urbaines, qu'elles assurent une mixité des usages dans l'espace public, qu'elles disposent d'un système de transport qui, à la fois, satisfait aux déplacements de proximité, relie les divers centralités, donne accès à l'espace métropolitain. Outil de qualification >>>

● ● ● ouest du centre-ville, la moyenne des cyclistes est de 100 par heure – on en compte 125 à 19 heures, 27 à minuit et encore 13 à 1 heure du matin. Et l'élue d'évoquer aussi la dimension conviviale du vélo la nuit, que l'on aurait tort de ne pas prendre en compte. « *On voit souvent passer, la nuit, des groupes très animés. Comme les itinéraires sont bien éclairés, ils peuvent circuler de front et discuter en revenant du cinéma, de soirées... J'ai moi-même d'excellents souvenirs de retours de réunions associatives, où des amis de tous âges commentent la réunion, bâtissent des projets, se donnent rendez-vous...* » Les vélos sont autorisés dans le tramway de Strasbourg sauf aux heures de pointe (7-9 heures et 17-19 heures), à l'arrière du tram. La combinaison tram-vélo peut fonctionner occasionnellement, la nuit lorsqu'il pleut, lorsqu'on se sent fatigué ou un trajet un peu long... ou régulièrement. On trouve fréquemment de un à trois vélos dans une rame et on ne constate pas de conflits avec les passagers.

Combinaison

Strasbourg n'a pas de vélos en libre-service, notamment parce que les 135 000 cyclistes quotidiens possèdent leur propre monture. Mais l'agglomération mérite toujours le titre qu'elle s'était donné de « ville qui a un vélo d'avance » ! Et pas seulement pour les chiffres d'utilisation du vélo, mais aussi pour les récentes réalisations qui permettent à ce mode de locomotion d'être une solution efficace, seul ou combiné aux transports collectifs. Les vélos-parcs se développent ainsi le long des lignes de tram et de certains arrêts de bus. Abrisés, sécurisés, accessibles gratuitement pour tout possesseur d'une carte Badgeo, ils sont actuellement au nombre de 13, et l'on en comptera 50 à la fin de 2009, totalisant 1 500 places sécurisées. S'agissant de la combinaison train-vélo, le stationnement est la clef du dispositif et le succès du par-

king Sainte-Aurélie: les 433 places réservées aux vélos qu'il propose et qui sont toujours occupées le confirme. Ce parking ne ferme qu'entre minuit et demi et 4 heures du matin et, même dans cet intervalle, on peut y avoir accès en sonnant. 50 % de ses utilisateurs habitent en dehors de la communauté urbaine (Colmar, Haguenau). 75 % arrivent le

« Avec le vélo en libre service, les villes vont vivre en accéléré ce que nous vivons à Strasbourg depuis dix ans »

Annick de Montgolfier

soir après le travail pour prendre le train et retrouvent leur vélo le lendemain matin. 86 % sont des clients de la SNCF. De 10 à 15 % sont des voisins du parking. Par ailleurs, tous les parkings dépendant de la ville ou de la CUS comprennent ou comprendront des places « colonisées » sur des emplacements de voitures, gratuites et surveillées, avec des accès indépendants, ouverts jusqu'à minuit. Enfin, Strasbourg compte aujourd'hui le plus grand parking pour vélos à proximité de la gare TGV avec 850 places en souterrain, dans le parc Vinci, et 80 places en bord des quais, soit, au total, 1 600 places à proximité immédiate de la gare.

On est encore loin de ces chiffres et d'une offre de stationnement à la hauteur des besoins dans de nombreuses agglomérations. « *Notamment parce que le foncier est cher à proximité des gares*, souligne Monique Giroud, vice-présidente de la Fubicy, *Pour qu'il y ait intermodalité, il faut que le stationnement des vélos soit à moins de 50 m de la gare. Et la SNCF ne joue pas toujours le jeu...* » Annick de Montgolfier rappelle ainsi

que la Région Alsace vient de vivre des semaines agitées, après l'interdiction édictée par la SNCF d'embarquer les vélos dans les TER Strasbourg-Bâle aux heures de pointe à partir du 10 décembre. Après des manifestations, des pétitions sur Internet, des interpellations du président de Région à l'occasion de l'inauguration de gares rénovées, la SNCF a décidé de réserver 500 places de stationnement gratuites dans les parcs à vélos à Colmar (dont 304 pour les abonnés) et 230 places à Sélestat, ce qui laisse ouverte la discussion sur l'embarquement des vélos dans les trains. La SNCF a également proposé un abonnement gratuit de un an à tout titulaire d'un abonnement TER touché par cette mesure dans les parkings de Mulhouse et de Strasbourg (300 places au total). « *Les cyclistes constituent un public exigeant, qui réclame la qualité* », résume l'élue. Selon elle, ce n'est que le début d'une évolution de la demande de mobilité, en profondeur, et du développement de services efficaces, particulièrement en faveur de l'intermodalité vélo et transports collectifs. En octobre 2001, Annick de Montgolfier accueillait ses collègues des villes de France présents au congrès du Club des villes cyclables en observant que Strasbourg atteignait une « crise de la maturité » et devait y réfléchir. « *Je crois qu'avec le vélo en libre-service les villes du Club vont vivre en accéléré ce que nous vivons à Strasbourg depuis dix ans. Des cyclistes qui sortent tout le temps, jour et nuit, et qui veulent se garer en toute sécurité... Il va falloir faire exploser les chiffres d'installations d'arceaux, d'itinéraires cyclables bien éclairés, de vélostations dans les gares.* » Comme l'élue strasbourgeoise le rappelle, la France connaît pour la première fois depuis trente ans une baisse de la circulation automobile, tandis que le nombre de déplacements à vélo explose. « *À nous, villes cyclables, d'accompagner ce mouvement dont nous rêvions depuis longtemps!* » ■

>>> urbaine, à forte identité locale, le tramway est le mode qui accompagne le mieux ce nouveau type de ville. »

On a envie d'ajouter à ce constat « ainsi que le vélo, utilisé seul et surtout combiné aux transports collectifs, notamment dans les agglomérations qui n'ont pas l'échelle d'un réseau de tramway ».

Nouveaux rythmes urbains: quels transports ?

Rapport du Conseil national des transports, par Jean-Paul Baully et Édith Heurçon. Édition de l'Aube, 2001.

Voir aussi Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles ?

recherche Predit par Vincent Kaufmann et Christophe Jemelin de l'EPFL et Jean-Marie Guidez du Certu, La Documentation française, 2001.

La nuit: cyclistes, brillez !



Crédit photo: © Denis Desailly

Afin d'alerter les cyclistes, réguliers ou occasionnels, avertis ou débutants, petits et grands, sur l'importance de rouler visible, c'est-à-dire éclairé, la Fubicy a réalisé un dépliant sur les éclairages actifs et passifs et sur les équipements obligatoires et conseillés.

À se procurer sans délai. À diffuser sans modération.

Pour commander ce document indispensable ainsi que les autres dépliants édités par la Fubicy, cliquez sur :

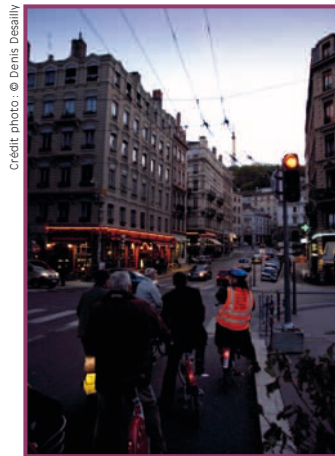
www.fubicy.org:80/article.php?id_article=123

(voir informations en page 15)

rythmes urbains

2 le vélo dans la nuit urbaine > une liberté accentuée

Selon que l'on habite Paris, Lyon ou Poitiers, la pratique nocturne du vélo n'est pas vécue ni ressentie de la même façon. Dans les deux premières agglomérations, faire du vélo est une solution efficace et un moyen de redécouvrir la ville, tandis qu'à Poitiers cette pratique paraît encore insolite. C'est ce que met en lumière l'étude de Catherine Espinasse, psychosociologue, réalisée à la demande du Club des villes cyclables.



Crédit photo: © Denis Desailly

Visite guidée à Lyon lors du 17^e Congrès du Club des villes cyclables

« Le vélo dans la nuit urbaine », tel est l'intitulé de la recherche qualitative menée en juin dernier par Catherine Espinasse auprès de soixante cyclistes : cinquante habitent Paris,

« Au regard de la déstructuration des temps sociaux et du recul de l'heure du coucher des citoyens, la nuit constitue désormais un temps de vie. »

Catherine Espinasse

vingt Lyon (dix sont des Velover) et dix Poitiers, trois villes perçues comme ayant entamé une politique en faveur du vélo. « Les objectifs de cette recherche étaient de comprendre les pratiques du vélo en fonction des populations, des contextes urbains,

des motifs de déplacement mais aussi des temporalités, en particulier la nuit, explique la psychosociologue. Jusqu'à présent, la pratique du vélo n'a été appréhendée qu'en tant que pratique diurne. Or, au regard de la déstructuration des temps sociaux et du recul de l'heure du coucher des citoyens, la nuit constitue désormais un temps de vie. » Les résultats de cette recherche ont tout d'abord mis en évidence plusieurs catégories de cyclistes : les « inconditionnels » font du vélo quelles que soient les saisons et les temporalités (de jour et de nuit). Pour ceux-là, ce mode de déplacement est quasi exclusif et correspond à un mode de vie, voire à un engagement citoyen. Les « hédonistes » ne pratiquent le vélo que si les conditions météorologiques sont clémentes, mais l'utilisent la nuit pour leurs loisirs. Vient ensuite trois autres catégories dites mineures : les « prudents », rencontrés à Paris, regroupent essentiellement des femmes, lesquelles se sentent particulièrement vulnérables à vélo et évitent de l'utiliser la nuit. Les prétendus « sportifs » (exclusivement des hommes et majoritairement à Poitiers) aspirent par ce moyen à entretenir leur forme physique et pratiquent le vélo hors de la ville au cours des week-ends. Enfin, les « rationalistes », rencontrés à Lyon, ont effectué un transfert modal radical. Quelle que soit leur typologie, tous soulignent la diversité des bénéfices de ce mode de locomotion, considéré comme écologique (il ne pollue pas), économique (c'est le moins cher après la marche à pied), esthétique (il permet de jouir du paysage), efficace (c'est le moyen de dé-

Rapports de force, de nuit comme de jour

Autre point mis en lumière par l'étude de Catherine Espinasse : la relation des cyclistes aux autres modes de déplacement. L'arrivée massive de cyclistes à Lyon dès mai 2005 et à Paris avec Vélib' à l'été 2007 contribue à inverser le rapport de force avec la voiture et à modifier le sentiment de la sécurité à vélo.



Photo: © Jerome Dancette/Fotolia

À Lyon, Velo'V semble avoir permis d'endiguer l'usage des motos et surtout des scooters, voire constituer une prévention par rapport à l'usage du deux-roues motorisé. Les cyclistes interrogés rationalisent leur choix du vélo.

En revanche, à Paris, les ennemis des cyclistes sont non seulement les automobilistes mais également les conducteurs de scooters, contre lesquels les usagers du vélo semblent être en guerre. Ces deux-roues motorisés apparaissent comme une mauvaise alternative à la voiture et suscitent l'agressivité des cyclistes.



Photo: © Denis Desailly

Catherine Espinasse à la tribune du Congrès. Présentation de son rapport

● ● ● placement le plus rapide) et éthique (car associé à des valeurs de respect de l'autre et de convivialité). « *La pratique urbaine du vélo constitue donc soit un choix idéologique avec un désir de participation au développement durable, soit une alternative aux transports en commun en conservant une liberté dans la ville, soit une pratique à prétention sportive* », résume la psychosociologue.

Le vélo la nuit

À Lyon et à Paris, le vélo est utilisé de jour comme de nuit. La nuit, il apparaît comme un moyen de pallier le manque de transports collectifs, mais aussi comme l'occasion de redécouvrir les charmes et la féerie des lumières de la ville. De plus, il semble autoriser des transgressions

du Code de la route – comme rouler de front – et favoriser de nouvelles convivialités qui ne peuvent être vécues le jour. À Paris, la pratique du vélo la nuit est particulièrement appréciée par les moins de 35 ans, mais ressentie comme anxiogène par les femmes. Ce qui séduit les cyclistes : la moindre circulation automobile, le sentiment de redécouvrir la ville et la possibilité de se dégriser à l'issue d'une soirée... Les cinquante Parisiens interrogés sont unanimes sur un point : la nécessité d'être prudent et visible des automobilistes. « *Malgré la conscience des dangers inhérents à la pratique nocturne du vélo, les personnes interrogées ne portent pas de vêtements fluorescents. La plupart des hommes et toutes les femmes refusent de porter un casque* », indique Catherine Espinasse. À Lyon, les

vingt cyclistes rencontrés apprécient la pratique du vélo la nuit en raison de la moindre circulation automobile et du bon éclairage public de la ville. Les femmes (au nombre de onze) n'expriment pas de crainte par rapport à la nuit. « *Elles se sentent moins vulnérables à vélo qu'à pied. De surcroît, la pratique du vélo la nuit permet d'éviter le désagrément de l'attente passive d'un transport collectif.* » Cela permet aussi de pallier le manque d'offre de transport public. De plus, les Velo'V sont jugés adaptés à une pratique nocturne puisqu'ils sont équipés de phares. Seuls reproches : leur poids et le manque de vélos à certaines heures de la nuit. Enfin, à Poitiers, la pratique nocturne du vélo n'est le fait que des plus jeunes, qui estiment que les sorties de boîte de nuit pourraient constituer des occa-

sions de promouvoir l'usage du vélo. Pour les autres cyclistes, faire du vélo la nuit en ville apparaît comme incongru ou insolite au regard de la dangerosité perçue. « *La liberté éprouvée à vélo est particulièrement accentuée la nuit. Un tourisme urbain cycliste pourrait émerger, voire se développer, dès lors que les parcours seront lisibles et visibles* », estime la chercheuse. Un point qui apparaît comme une préoccupation récurrente. Outre les attentes concernant l'extension des pistes et bandes cyclables, l'offre vestimentaire fluorescente est peut-être trop restreinte et associée aux tenues des travailleurs de chantiers. Il conviendrait donc que soit envisagée la création de vêtements adaptés et tenant compte des exigences esthétiques émises par les femmes en particulier. ■



VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Centre d'Affaires BFI
83500 La Seyne-sur-Mer
www.vae-enov.com
info@vae-enov.com







Des solutions pour un déplacement urbain, performant, fiable, fluide, écologique.

Visitez notre site www.vae-enov.com

Maquette > Studio Desailly



COMBIEN DE VÉLOS SUR VOS ITINÉRAIRES CYCLABLES ?



Tel. 0820 820 412 (N° indigo)
02 96 50 81 28

Mail. eco-compteur@eco-compteur.com

Créer des itinéraires cyclables c'est bien,
évaluer leur utilisation c'est mieux !

Développé par la ZELT à Toulouse
(département du CETE sud ouest), la boucle
magnétique sélective permet de compter
les cyclistes même dans un trafic mixte avec
une précision inégalée.

Intégré et proposé par Eco Compteur, leader
mondial du comptage des personnes en
extérieur, ce système invisible et autonome

en énergie s'adapte facilement à tous les
types d'itinéraires cyclables.

Alors, si comme Lyon, Paris, Bruxelles,
Montréal, Milan ou Londres, pour ne citer
que les premiers, vous souhaitez connaître
la fréquentation de vos itinéraires cyclables,
contactez-nous dès aujourd'hui. Dans
quelques semaines vous saurez combien
de vélos passent chaque heure sur vos
infrastructures.

www.eco-compteur.com

par François Gallois,
président de l'association
Villavélo



© Photo: D. Desailly

le bonheur est dans l'après

L'association Villavélo organisait une balade nocturne pour faire découvrir le bois de Vincennes de façon insolite. L'avis de tempête allait-il faire tomber le projet à l'eau ? Oui et non...



« L'avis météo était aussi clair que son contenu était sombre : la dépression installée sur tout le nord du pays depuis plusieurs jours ne céderait pas devant les cyclistes qui se préparaient à une visite nocturne du bois de Vincennes. Pourtant, le matin de ce samedi 8 décembre, le ciel était merveilleusement lumineux et calme, rappelant un peu ces périodes qui précèdent, sous les tropiques, l'arrivée des tempêtes cycloniques.

Le réseau avait bien fonctionné et de nombreux parisiens étaient séduits par cette idée de balade nocturne, accessible par le RER A. Malgré la dégradation météorologique évidente, la décision fut donc prise de maintenir les points de rendez-vous, quelles que

fussent les conditions. Au fur et à mesure que les heures passaient, que le ciel s'assombrissait et que le vent se levait, le téléphone sonnait avec toujours à peu près le même propos « *Bon, ben finalement, on va peut-être pas venir, mais bonne balade en tout cas !* ». C'est ainsi que nous nous retrouvâmes à 5, de Champigny et Fontenay, au point de départ de la balade. Celle-ci devait nous faire découvrir, en 2 heures 10 kilomètres et quelques pauses, la butte au canon, le socle du monument de Beethoven et d'autres coins sympathiques, pour finir au sommet du plateau de Gravelle, devant un vin chaud et les lumières de la ville.

Mais copieusement mouillés, saisis par un vent constant, nous décidâmes

d'un plan B : la recherche d'un abri. Nous parcourûmes ainsi plusieurs sentiers, transformés en ruisseaux d'argent sous la lumière urbaine réfléchiée par les nuages et, accompagnés par le son du ruissellement de l'eau sous l'avancée des pneus. L'abri nous apparût enfin, sous la forme d'un auvent. Rapidement la logistique s'organisa avec réchaud, casserole et tire-bouchon puis les ingrédients, précipités dans la dite casserole. Le tour était joué : un vin chaud réparateur nous permit de repartir, le moral au beau fixe, vers nos communes respectives, sous une pluie qui n'avait en rien diminué. Il devait être 19 heures et les rues de Joinville étaient embouteillées, mais cela n'avait aucune importance. »

ABRI PLUS
DES ESPACES INTELLIGENTS

ESPACES DE SÉCURITÉ

- **ABRIS VÉLOS/MOTOS**
Fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate, nos espaces de stationnement deux roues sont composés de modules allant du simple à l'infini pour s'adapter à tous vos besoins spécifiques.
- **SUPPORTS ET BORNES VÉLOS**

Prenez contact dès maintenant avec notre équipe commerciale au **02 40 78 08 08**
 Rue de l'Industrie - ZA de Grand Lieu - 44 310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU
 Fax : 02 40 78 08 10 - abri-plus@wanadoo.fr

→ www.abri-plus.com

Des abris ultra sécurisés pour limiter au maximum le vandalisme.

expo Lyon 2007 suivez le guide...



e 17^e congrès du Club des villes cyclables, dernier grand rendez-vous du mandat municipal 2001-2008, s'est tenu à Lyon du 17 au 19 octobre 2007.

L'agglomération lyonnaise a inventé le « transport public individuel » avec la mise en œuvre d'un système de vélos en libre service, montrant que le vélo peut bousculer la hiérarchie traditionnelle des modes de déplacement et s'adapter aux nouveaux rythmes urbains. Aussi la 17^e édition du congrès des villes cyclables se devait-elle d'être placée sous le double signe des temporalités et de l'innovation! Tables-rondes, forums et travaux en ateliers ont permis des débats riches autour du vélo, outil efficace d'une

mobilité durable devenue plus complexe, plus individualisée, plus dispersée dans le temps et dans l'espace. L'exposition a offert des moments privilégiés de rencontre entre responsables des politiques cyclables et acteurs économiques présents sur ce mini salon du vélo: constructeurs, équipementiers, bureaux d'études, opérateurs de transports publics urbains et régionaux, fabricants et gestionnaires de mobilier urbain... Un seul absent lors de ce rendez-vous: le secrétaire d'État aux Transports. A l'heure du bilan positif du développement du vélo dans notre pays, le Président du Club des villes cyclables s'est donc interrogé en clôturant le congrès: "qu'attend l'État pour voler au secours du succès?". >>>>>>>>>

**Le Guide
du cycliste urbain
est sorti!**



Le nombre de citoyens qui redécouvrent les vertus du vélo pour se déplacer est en forte augmentation. Face au sentiment d'insécurité et de vulnérabilité de certains cyclistes lié au trafic, et dans un contexte de développement durable et de nécessaire promotion des modes doux de transport, la FUBicy, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, a mis au point un Guide du cycliste urbain.

L'objectif principal de ce guide est de permettre au grand public de se déplacer à vélo en ville dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de confort. Ainsi, il passe en revue les bienfaits de la pratique du vélo en ville, l'équipement et les accessoires du vélo, les droits et les devoirs du cycliste et les aménagements cyclables. Il donne également des conseils pour une cohabitation réussie avec les autres usagers, et sur l'assurance pour prévenir le vol de vélo et l'accident. « *C'est un outil clair, informatif et communi-quant, de qualité.* » (Certu).

Tous les renseignements sur :

www.fubicy.org ou
secretariat@fubicy.org.

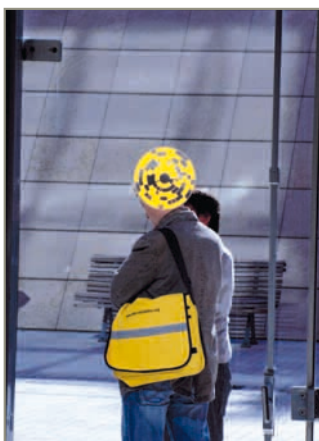
Tél > 03 88 75 71 90

Crédit photo : © Denis Desailly



liste des exposants

Photo © Denis Desailly



Congressiste caméléon

ABRI PLUS ÉQUIPEMENTS

Mobilier urbain

Sébastien Gérondeau
rue de l'Industrie, ZA du Grand-Lieu
44 510 Saint-Philibert du Grand-Lieu
Email: sgeroneau@abri-plus.com
Tél.: 02 40 78 08 08
Fax: 02 40 78 08 10
www.abri-plus.com

ABRI PLUS ÉQUIPEMENTS fabrique et installe des abris pour vélos, des Abridbus et autres (fumeurs, chariots, auvents, passages couverts) depuis plus de dix ans. Par la qualité de ses produits et de ses services, la société s'est rapidement imposée comme l'un des leaders de son secteur.

Nous offrons une maîtrise de l'ensemble de la chaîne de production: les abris sont conçus dans notre bureau d'études, fabriqués dans nos ateliers, livrés et posés par nos équipes dans toute la France. Avec près de 2500 abris installés par an, nous poursuivons notre développement et travaillons sur des solutions de consignes à vélos individuelles.

Produits: abris vélos/motos collectifs ouverts/fermés sécurisés avec bordage tôle ou grillage/supports vélos et bornes relais.

AF3V

Association

Lucien Alessio
5, avenue F.-Collignon
31000 Toulouse
Email: centreatf3v@free.fr
Tél.: 05 34 30 05 59
www.af3v.org

Les objectifs de l'AF3V, Association française de développement des véloroutes et voies vertes (VVV), répondent à une

forte demande du public. Touristes et randonneurs sont, en effet, de plus en plus nombreux à souhaiter se déplacer à l'écart de la circulation motorisée, sur des itinéraires de VVV sûrs, calmes et non pollués, et sans provoquer eux-mêmes de nuisances et dégrader l'environnement.

Pour promouvoir les VVV, l'AF3V, association à but non lucratif, rassemble des adhérents individuels et des associations (FFCT, Fubicy, FFRS, etc.). Elle est structurée en représentants locaux, départementaux et régionaux, et fait bénéficier de son expertise les porteurs de projets VVV.

L'AF3V réalise un inventaire permanent des VVV de France. Cf. son **Guide touristique des VVV de France** (6 €) et son site <http://www.af3v.org>.

AGUIDON PLUS

Mobilier urbain

Dominique Fourel
27, rue Exelmans
78000 Versailles
Email: dfourel@aguidonplus.fr
Tél.: 01 30 24 60 95
Fax: 01 30 24 60 96

AGUIDON PLUS est 100 % spécialisée dans le stationnement vélo. Nous proposons une large gamme de solutions pour le stationnement de courte et de longue durée, et pour les pôles d'échanges multimodaux.

Depuis le simple arceau jusqu'au garage fermé, de nombreuses solutions spécifiques (modèles enfants, consignes Vigipirate, tourniquets, racks à deux niveaux, points d'ancrage) permettent de répondre parfaitement aux besoins d'implantations très variés.

Nous proposons avant tout des abris et des systèmes fonctionnels, qui privilégient l'utilisateur et la facilité d'installation.

Les équipements sont particulièrement robustes et la fabrication de grande qualité. Par ailleurs, la plupart de nos équipements sont modulaires afin d'offrir une grande souplesse d'implantation, ce qui permet notamment d'optimiser l'espace utilisé et les budgets.

ALTINNOVA

Mobilier urbain

Corinne Verdier
6, rue du Docteur-Guinard
42 680 Saint-Marcelin - en - Forez
Email: cverdier@altinnova.com
Tél.: 04 77 52 32 88
Fax: 04 27 40 75 46
www.altinnova.com

ALTINNOVA conçoit et fabrique des équipements pour aménagements cyclables: stations de services pour cyclistes ALTAO, lavage, gonflage, réparation, fontaine d'eau, information, etc. En libre-service: stationnements vélos et développement de gammes de produits sur mesure.

Notre principe: valoriser et favoriser la pratique du vélo à tous les niveaux (urbain/loisir).

CLEAR CHANNEL FRANCE

Mobilier Urbain

Caroline Font
4, place des Ailes
92100 Boulogne -Billancourt
Email: cfont@clearchannel.fr
Tél.: 01 41 86 45 56
www.clearchannel.fr

CLEAR CHANNEL, leader mondial de la communication extérieure, est l'unique afficheur France entière, le numéro un sur le segment Grand Format, dans les centres commerciaux, les parkings et sur les bus de province, le leader du mobilier urbain dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants et l'acteur majeur dans les grandes agglomérations (Lille, Nantes, Bordeaux, Dijon, Caen...). C'est aussi l'exclusivité de la publicité dans les gares. Clear Channel propose depuis 1999 son système de vélos en libre-service. Depuis, 9 villes se sont dotées du vélo en libre-service de Clear Channel parmi lesquelles Rennes, Oslo, Barcelone, le Grand Dijon et Caen.

CYCLE&CO

VAE

Élodie de Roujoux
61, bd Suchet
75016 Paris
Email: elodie.de-roujoux@wanadoo.fr
Tél.: 01 45 25 12 21

CYCLE&CO est une société spécialisée dans le développement de moyens de transport propres et pratiques. En septembre 2007, elle lance le premier véhicule 100 % écologique: Easy V Passager. Il s'agit d'un tricycle à assistance électrique qui peut rouler sur les pistes cyclables et sur les routes. Il accueille trois personnes à son bord et atteint une vitesse moyenne de 25 km/h. Fabriqué en matériaux composites à base de lin, il est en moyenne deux fois plus léger que les tricycles existants, donc très maniable. Il dispose également d'une carrosserie qui peut être totalement incinérée en fin de vie.

Easy V est parfaitement adapté aux transports urbains. Il permet de se rendre au bureau en vélo sans être exposé à la pluie, d'aller faire des courses en se garant facilement du fait des petites dimensions du véhicule, de conduire ses enfants à l'école en empruntant les pistes cyclables et les routes.

Easy V est un véhicule pour se déplacer en toute vitalité.

CYCLOGARD

Mobilier urbain

Pascal Vidonne
3, route de Vovray
74000 Annecy
Email: vidonne@cyclogard.fr
Tél.: 04 50 45 13 45
Fax: 04 50 51 88 12
www.cyclogard.com

CYCLOGARD, fabricant de parcsages deux-roues, propose depuis dix ans une

gamme d'équipement complète qui encourage l'usage du vélo en milieu urbain.

Un système simple et efficace apportant une sécurité maximale.

Appuis vélos, abris vélos, boxes, consignes...

ÉCO COMPTEUR

Système de comptage

Sylvie Peran
4, rue Bourseul
22300 Lannion
Email: sylvie.peran@eco-compteur.com
Tél.: 02 98 44 74 23
Fax: 02 98 44 69 77
Site internet: www.eco-compteur.com

Depuis 1999, ÉCO-COMPTEUR est le spécialiste du comptage automatique des personnes en situation de mobilité douce (piétons et cyclistes). L'entreprise française a installé plus de 1500 compteurs dans 18 pays, au départ dans les espaces naturels, puis dans les villes, et notamment sur les itinéraires cyclables. La boucle magnétique ZELT, qui compte les vélos même dans des trafics mixtes, est le produit phare de l'entreprise. Il a fait ses preuves dans de nombreuses villes et dans des conditions particulièrement difficiles.

Les systèmes proposés sont autonomes en énergie et installés à 100 % en souterrain pour une grande discrétion et facilité du choix du lieu.

EFFIA

Mobilier urbain/VLS

Catherine Debord
20, bd Poniatowski
75012 PARIS
Email: catherine.debord@effia.fr
Tél.: 01 44 75 18 05
Fax: 01 44 75 48 01

EFFIA, opérateur de l'intermodalité, propose son expertise sur la chaîne des déplacements, incluant tous les modes de transport, y compris les modes doux, sur tous les territoires.

EFFIA simplifie les déplacements des voyageurs en apportant aux autorités organisatrices et aux transporteurs toute une gamme de services complémentaires à l'offre de transport.

E NOV

VAE

Éric Gobiet
865, av. de Bruxelles,
ZA Les Playes
83500 La Seyne-sur-Mer
Email: eric.gobiet@vae-enov.com
Tél.: 04 94 11 22 49
www.vae-enov.com

E NOV conçoit et propose des solutions complètes de déplacements doux.

Nous nous adressons prioritairement aux collectivités locales et territoriales, ainsi qu'aux entreprises ayant une réflexion globale de PDU et de PDE.

Outre la fabrication de VAE (vélo à assistance électrique), E NOV



● ● ● apporte plus que la fourniture d'un vélo. Elle peut aider à la mise en place d'un parc intégrant le vélo électrique, le parking et un système efficace d'antivol.
Favoriser les déplacements urbains fluides, sans pollution et économiques, telle est la volonté d'E NOV. L'innovation au service des collectivités et des entreprises reste l'axe majeur de développement d'E NOV.
Adhérent de l'EME, E NOV souhaite que le vélo électrique soit crédible et se positionne comme une solution durable.

GREEN COVE INGENIERIE

123envoiture.com
Développement de solutions de covoiturage
Arnaud Sarfati
Le Campus, A1Nord, 6, rue Jean-Pierre-Timbaud
78180 Montigny-le-Bretonneux
Email: arnaud.sarfati@greencove.fr
Tél.: 01 34 60 59 73
www.123envoiture.com

Depuis quatre ans, GREEN COVE INGENIERIE a fait le pari de développer le covoiturage pour les collectivités, les entreprises et les particuliers.
Green Cove Ingénierie assure l'exploitation au quotidien du premier site de covoiturage: www.123envoiture.com.

Bénéficiant d'un succès grandissant, ce site réunit près de 200 000 personnes et s'enrichit de 500 inscriptions par jour. Cette renommée s'est étendue, grâce notamment au bouche-à-oreille du réseau des collectivités participantes, aux acteurs économiques et aux nombreux partenaires: Radio France, le réseau France Bleu, Yahoo! France et le Parisien.

Afin de garantir un service de qualité, Green Cove Ingénierie a développé de nombreuses fonctionnalités avancées: la cartographie routière avec l'itinéraire détaillé du trajet (distance, péage, carburant, coût du trajet, villes traversées), les personnes présentes sur le chemin, l'intégration des transports en commun, les alertes par SMS et prochainement de nouveaux services.

INCM

Formation
Philippe Parmentier
51 bis, rue des Épinettes
75017 Paris
Email: incm2@wanadoo.fr
Tél.: 01 46 27 82 38
Fax: 01 42 28 97 65
www.incm.asso.fr

INCM est un organisme de fonction spécialisée dans les formations spécifiques au cycle (réparation-vente) pour les

jeunes dans le cadre de l'alternance par le biais du contrat de professionnalisation, mais également pour les adultes et les professionnels dans le cadre de formations modulaires ou à la carte.

I.NOVATIS

Équipementier
Franck Vial
3, rue du Bicentenaire
92800 Puteaux
Email: fvial@club-internet.fr
Tél.: 01 41 38 84 64
Fax: 01 42 25 72 48
www.inovatis.com

Le VÉLOBLOC (créé par Franck Vial, premier prix du concours de design international Utopia 2004) est une consigne à vélo compacte et esthétique.
Le Vélobloc limite les risques de vol et de vandalisme, protège des intempéries, dégage la chaussée, est une solution tout en un et clefs en main.
Le Vélobloc propose un antivol individuel, une protection intégrale, une installation rapide et simple sur un petit emplacement.
Le Vélobloc protège les parties vitales du cycle, s'adapte à tous les vélos, accepte tous les types d'antivols, est fonctionnel, simple et esthétique.
Le Vélobloc s'adresse aux collectivités territoriales, aux communes, aux clubs

INTERCYCLES

Fabricant et distributeur
Christian Jodet
9, rue Ampère
85000 La Roche-sur-Yon
Email: c.jodet@intercycles.com
Tél.: 02 51 44 51 51
Fax: 02 51 44 51 55
www.intercycles.com

INTERCYCLES est le spécialiste français du vélo de ville.
Nous sommes spécialisés dans la fabrication de vélos personnalisés pour les villes et les administrations. À partir de 30 vélos, nous développons votre modèle avec vos couleurs et logos et surtout avec un équipement fiable, confortable et simple correspondant à vos besoins.

JC DECAUX

Mobilier urbain - VLS
Nathalie Delebarre
17, rue Soyier
92523 Neuilly-sur-Seine
Tél.: 01 30 79 35 38



Fabricant

**PARCAGE
sécurisé 2 roues**

**MOBILIER
urbain**



04 50 45 73 45
3, route de Vovray - 74000 ANNECY



Simple et efficace

"Design" contemporain

Sécurité MAXIMUM

Nombreuses références



Pour nous contacter

www.cyclogard.com

ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Modèles déposés / systèmes brevetés



Photo © Denis Desailly



Ouverture de l'expo, premiers contacts

Fax: 01 30 79 35 79
www.jcdecaux.com

JCDecaux, numéro deux mondial de la communication extérieure, numéro un en Europe et en Asie-Pacifique est le numéro un mondial du mobilier urbain et du vélo en libre-service. Présent dans 48 pays avec 8 100 collaborateurs, JCDecaux a réalisé un chiffre d'affaires de 1 946,4 M€ en 2006.

Avec Vienne (Autriche), Cordoue, Gijon et Séville (Espagne), Bruxelles, Lyon, Aix-en-Provence, Paris, Marseille, Mulhouse, Besançon, Toulouse, Rouen et Luxembourg, JCDecaux se positionne comme numéro un mondial du vélo en libre-service avec plus de 30 000 vélos en libre-service. En réinventant l'usage du vélo en ville selon le principe que celui-ci constitue un relais formidable à l'utilisation des transports publics, JCDecaux a pour objectif de faire du vélo en libre-service un véritable transport collectif individuel.

LKF

Marquage à vélo

Frédéric Chatry
 46, avenue des Frères-Lumière
 78 190 Trappes

Email: fchatry@lkf.net

Tél.: 01 30 13 15 72

Fax: 01 30 13 15 23

www.premark.com

LFK est spécialisé dans la fabrication de bandes et de symboles préfabriqués rétro-réfléchissants en thermoplastique.

PREMARK, figurines réglementaires pour voies cyclables, est un marquage routier préfabriqué prêt à l'emploi. Il s'applique très facilement à l'aide d'un chalumeau. Aucune machine, aucun équipement (fondoirs, pochoirs, compresseurs...) n'est nécessaire. L'application peut se faire sous circulation. La durée de vie de Premark est de 6 à 8 fois supérieure à un marquage routier peint. Premark est certifié par l'ASQUER en NF1 (1 million de passages de roues) et NF2 (49 mois).

OREDON

Équipementier

Christian Gauthier
 Technopôle Izarbel-Hôtel d'entreprise
 64210 Bidart

Email: christiangauthier@oredon.com

Tél.: 05 59 22 52 25

Fax: 05 59 43 23 89

Site internet: www.oredon.com

OREDON, équipementier pour cycles français, développe des solutions innovantes afin d'encourager, de sécuriser et de faciliter la pratique du vélo.

Oredon a mis au point une nouvelle génération de produits et de services de protection contre le vol du vélo: le FreeLock, premier antivol intégré dans une potence multifonction; le SafeRing, protection de la selle; le WheelGuard, antivol de roues; le BikeTracking, marquage, identification et restitution du vélo avec enregistrement dans une base de données universelle et le BikeAssur, assurance "vélo volé, vélo remplacé".

Oredon assure aussi la distribution exclusive des éclairages de sécurité Reelight. Sans pile, sans batterie, ces éclairages novateurs fonctionnent en permanence, jour et nuit et sont visibles à 1 000 m.

VAR

Équipement

Thérèse Carlier
 19-21, av. Gustave-Eiffel
 28630 Gellainville

Email: contact@vartools.com

Tél.: 02 37 33 37 10

Fax: 02 37 33 37 17

Site internet: www.vartools.com

VAR, premier fabricant européen d'outillages cycle, conçoit, fabrique et commercialise plus de 250 outils spécifiques nécessaires au montage, à l'entretien et à la réparation des cycles et motorisés.

Nos produits sont essentiellement destinés aux professionnels mais aussi aux amateurs avertis. VAR a élaboré une gamme de produits pour l'entretien du vélo (graisses, lubrifiants, dégraissants) ainsi qu'un ensemble de mobilier d'atelier.

Allier esthétique à la qualité, tel est l'objectif que VAR s'est fixé pour les années à venir. ■

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:

Olivier Sauron, Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro:

Christine Cabiron
 Véronique Cézard
 François Gallois

Rédaction/Abonnements:

Ville & Vélo
 T 01 56 03 92 14
 F 01 56 03 92 16

info@villes-cyclables.org

Photos:



Club des villes cyclables, Denis Desailly,
 Fotolia: © Melisback, © Jerome Dancette, © Paul Parzych, Onidji

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
ddesailly@mac.com

Illustrations en pâte à modeler:

Isabelle Duval

Illustrations:

Sabine Hurault de Ligny

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: Décembre 2007

N° CPPAP:

0108 K 81197

Ville & Vélo est membre du SPEJP.

B U L L E T I N D ' A B O N N E M E N T

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 adhérent du Club des villes cyclables..... **15 euros TTC**
- > Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **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



123envoiture.com

Le covoiturage facile



Depuis 4 ans, Green Cove Ingénierie a fait le pari de développer le covoiturage pour les collectivités, les entreprises et les particuliers.

Green Cove assure l'exploitation au quotidien du premier site de covoiturage : www.123envoiture.com Bénéficiant d'un succès grandissant, ce site réunit près de 200 000 personnes, et s'enrichit de 500 inscriptions par jour. Cette renommée s'est construite avec la participation du bouche à oreille, au réseau des collectivités participantes, aux acteurs économiques et aux nombreux partenaires : Radio France, le réseau France Bleu, Yahoo! France et Le Parisien.

Afin de garantir un service de qualité, Green cove a développé de nombreuses fonctionnalités avancées : la cartographie routière avec l'itinéraire détaillé du trajet (distance, péage, carburant, coût du trajet, villes traversées), les personnes présentes sur le chemin, l'intégration des transports en commun, les alertes par SMS, et prochainement de nouveaux services.

Tél. : 01 34 60 59 73

contact@greencove.fr

ÉCOLOGIQUE

Je diminue quand je veux ma consommation de carburant, je contribue à la réduction de la pollution et des embouteillages.

ÉCONOMIQUE

J'utilise ma voiture moins souvent et je réduis mes frais de carburant et d'entretien.

ET... CONVIVIAL

Une bonne occasion de développer mon réseau de connaissances, de ne plus voyager solitaire...

Green Cove - Opérateur de covoiturage
Le Campus A1 Nord
6, rue Jean-Pierre Timbaud - 78180 Montigny-le-Bretonneux
www.greencove.fr





Credits photos: © Paul Paraychv © Ondrej Fcibolia

Père Noël, livreur de vélos

1) Parmi tous les cadeaux empilés dans votre hotte, trouvait-on des vélos?

Le vélo est toujours dans la course des cadeaux de Noël. Il est encore trop tôt pour dire si l'année 2007 est une bonne année pour le vélo mais on peut rappeler les 3,5 millions de bicyclettes achetées en 2006 dont 580 000 vélos enfants, sans compter les 140 000 vélos jouets. C'est une bonne période pour offrir et se faire offrir le vélo de ses rêves, le vélo de ses trajets quotidiens, son premier vélo, son premier tricycle... Il paraît que le cadeau utile n'a plus la cote. Le cadeau doit flatter l'ego. C'est *Le Monde* dans son édition du 21 décembre qui le dit. Mais l'avantage du vélo et de ses accessoires, c'est qu'il permet cette personnalisation ou ces marques d'attention qui font de l'utile un accessoire de mode, ou de la mode un atout pratique très tendance. Le journal cite la sonnette en strass dans le style « j'ai pensé à toi, à nul autre pareil »... Ce qu'il y a de bien avec le vélo, c'est qu'il y en a pour tous les ego. On peut même personnaliser voire customiser la bicyclette reçue à Noël comme le cahier "Tendances" de *Libération* le montrait en octobre. Pour se singulariser ou, plus prosaïquement, pour retrouver plus facilement son vélo. J'ai la chance dans ce domaine d'avoir des relais utiles pour ceux qui veulent offrir le bon et le beau vélo. Ainsi Pignon sur rue à Lyon qui, l'an passé, a livré des conseils astucieux dans une « opinion sur rue » spéciale Noël pour acheter un vélo et pour le rendre unique. Sans beaucoup de frais comme, par exemple, lorsque vous installez 4 dynamos : 4 feux avant et 4 feux arrière. Vous renforcez votre sécurité et vous participez à votre façon, si vous êtes lyonnais, à la Fête des lumières début décembre. À l'approche des fêtes de fin d'année, notre cycliste lyonnais ajoute à son vélo l'option « sapin de Noël » : des guirlandes fonctionnant à piles (rechargeables bien entendu) attachées le long du cadre avec de l'adhésif ou des colliers de serrage. À vélo, tout devient possible... Même déambuler assis confortablement sur la selle d'une moto type

road 66, les bras en l'air façon chopper. Ne cherchez plus, Pignon sur rue a trouvé ce qu'il vous faut : offrez à votre vélo une selle banane, un dossier pour s'avachir (sans s'endormir) et un guidon grand, très grand. Coût de l'ensemble, environ 60 euros. Un cadeau abordable et, d'après l'association, les motards, dégoûtés, se mettront au vélo.

2) Le haut de gamme dans le vélo de ville a-t-il la cote?

Grand prix du vélo de ville 2008, le Batavus staccato suprême, un vrai vélo de ville de rêve, a tout pour plaire : cadre extra-bas, potence ajustable, fourche avant à suspension, 8 vitesses, rayonnage spécial, câbles passés à l'intérieur du cadre... Il est également équipé d'un antivol avant et arrière, ce qui décourage les voleurs. Le vélo à assistance électrique (VAE) poursuit sa percée cette année. Le Gitane Bike 2008 offre un très bon rapport qualité/prix qui lui a valu une mention du jury du grand prix du vélo de ville 2008. Plus cher, plus audacieux, le Tidalforce de Matra, avec son design original, est un vélo à assistance électrique new-look, style « cruiser moderne » selon ses concepteurs. Mais le design et la performance ont un coût : 2590 euros ! Un vélo ou un VAE pour des trajets quotidiens plus longs sont aussi de bonnes alternatives à offrir aux titulaires des 85 000 permis à points qui devraient être annulés en 2007, en augmentation par rapport à 2006. Mais Noël est avant tout la fête des enfants : chaque petit Français reçoit en moyenne pour 230 euros de cadeaux, c'est le prix moyen d'un bon vélo de ville.

3) Moins chers, on peut aussi offrir et s'offrir des accessoires...

Les composants et les accessoires vélo représentaient en 2006 un marché de 525 millions d'euros. Les équipements de la personne constituent près du quart de ces achats. Une vraie sonnette, même sans strass, fera plaisir et rendra un meilleur service au cycliste en ville

que le malheureux timbre dont le vélo neuf est obligatoirement équipé. Un bon poncho, un écarteur de danger, une pompe à vélo léopard, un rétroviseur... il y a des tas d'accessoires utiles qui réjouissent le nouveau cycliste urbain. Ils ne figurent certes pas au top 5 des objets high-tech les plus recherchés sur le net, Wii, Iphone et autres PSP, mais ces petits équipements font toujours plaisir. En vérifiant bien sûr que l'heureux bénéficiaire a déjà le vélo... On peut aussi bien commencer par les roues : sur le site Vélo 101, un sondage du 4 au 11 décembre montre qu'un quart des internautes ont commandé un vélo complet au Père Noël mais qu'ils sont aussi nombreux à avoir commandé deux roues ! Un bon début... ou plus sérieusement, le nouvel équipement d'un vélo sportif. Cela me rappelle l'histoire ancienne de cette petite fille dont le vélo promis à Noël était conditionné à de bons résultats scolaires, chaque composant correspondant à une matière. Des notes qui baissent en maths, et hop, le guidon disparaît. Des progrès en grammaire ? Un porte-bagages. J'ai fini par lui apporter les composants au complet et le vélo monté comme, aujourd'hui, la réglementation l'exige d'ailleurs lors de la vente.

4) Et quand on a tout faux?

Votre cadeau de Noël ne vous plaît pas ? Vous voulez vous débarrasser de ce vélo trop grand ou trop hollandais ? De cet accessoire en double ? Revendez-le sur eBay ou PriceMinister avec le vase chinois, l'appareil à raclettes et les boutons de manchettes. 36 % des Français envisagent cette année de revendre leurs cadeaux selon eBay, contre 15 % l'an passé et 7 % en 2005. Vous ne vous sentirez donc pas seul à le faire. Mais si vous faites partie de ceux qui ont des scrupules à revendre un cadeau, louez-le comme le proposent *Le Monde* du 27 décembre et le site Zilok.com. Vous pourrez ainsi rester propriétaire de l'affreux poncho fluo offert par Mamie et le porter quand vous irez la voir... ■

les sites du Père Noël