

**Pratique du vélo
et
sécurité routière**

Sommaire

	<i>pages</i>
VÉLO : PARTAGE DE LA ROUTE, PARTAGE DES RESPONSABILITÉS	3
I - Le risque à vélo : faire tomber les préjugés	4
De moins en moins de victimes	4
Les victimes : qui sont-elles ?	5
Des environnements à risque ?	6
Des risques réels mais mal considérés	7
II - La sécurité des cyclistes est l'affaire de tous	8
Les pouvoirs publics s'allient pour un développement sécurisé	8
Des organisations engagées aux côtés des cyclistes	9
III - Santé et environnement : les multiples avantages du vélo	10
Le vélo est une chance pour la collectivité mais aussi pour l'individu	10
LA SÉCURITÉ : UNE PRISE DE CONSCIENCE COLLECTIVE DES USAGERS DE LA VOIRIE	11
Pratique du vélo et sécurité routière : 10 conseils pratiques pour les cyclistes	12
Pratique du vélo et sécurité routière : 10 conseils pratiques pour les automobilistes	14
PROMOUVOIR ET FAVORISER LE VÉLO : DES PARTENAIRES ENGAGÉS	16
I - Le Certu : 10 ans de recherches	17
II - La Fédération française des Usagers de la Bicyclette	18
III - La Fédération française de cyclotourisme	20
IV - Le Club des villes cyclables	21
V - L'Association des départements cyclables	22

**VÉLO :
PARTAGE DE LA ROUTE,
PARTAGE DES RESPONSABILITÉS**

-|-

Le risque à vélo : faire tomber les préjugés

En 2002, le nombre de vélos qui circulent en France est estimé à 20 millions. La pratique du vélo est en plein essor et le nombre d'adeptes ne cesse de croître. Pour autant, les avantages de ce mode de déplacement comme les risques qui lui sont inhérents ne sont pas toujours bien connus du grand public. Or, la sécurité des cyclistes passe notamment par une bonne information de l'ensemble des usagers de la route.

De moins en moins de victimes

Depuis 1970, la sécurité des cyclistes s'est globalement améliorée. Grâce aux efforts entrepris, notamment par la Sécurité routière et les différentes associations de cyclistes, le nombre de bicyclettes impliquées dans un accident a été divisé par trois et le nombre de tués par quatre. Malgré tout, de multiples efforts sont encore à faire pour sécuriser davantage la pratique du vélo.

Évolution depuis les années 70

	Bicyclettes impliquées	Total véhicules impliqués	Victimes cyclistes				Accidents impliquant au moins une bicyclette
			Tués	Blessés	dont blessés graves	Gravité (tués pour 100 victimes)	
1970	14 978	395 577	795	13 157	4 363	5,70	N.D.
1975	13 963	438 787	565	12 451	3 783	4,34	N.D.
1980	14 904	427 882	659	13 418	4 100	4,68	14 394
1985	11 081	335 253	426	10 027	2 925	4,08	10 756
1990	9 283	286 470	401	8 257	2 286	4,63	8 964
1995	8 533	230 347	374	7 681	1 881	4,64	8 288
2000	6 520	211 550	255	5 927	1 039	4,12	6 335
2001	5 815	203 301	242	5 259	925	4,40	5 617
2002	5 036	182 027	211	4 571	850	4,41	4 906
2003	5 320	155 087	190	4 851	848	3,77	5 161

N.D. : non disponible

Source : Observatoire national interministériel de Sécurité routière

Les victimes : qui sont-elles ?

Sur les 5 731 personnes décédées sur les routes de France en 2003, 190 étaient des cyclistes. Si la baisse du nombre de victimes cyclistes est appréciable (- 10 % par rapport à 2002), elle reste néanmoins inférieure à celle, notable, du nombre total de tués sur les routes (- 20,9 %). Les cyclistes hommes sont 6 fois plus nombreux à avoir perdu la vie sur les routes cette année-là, ce phénomène pouvant s'expliquer par une pratique plus fréquente (notamment en rase campagne), mais aussi plus sportive et donc souvent plus risquée que chez les femmes.

Analyse de la mortalité en 2003

		Total cycles tués
Sexe	Hommes	162
	Femmes	28
Classe d'âge	Moins de 15 ans	20
	15-17 ans	12
	18-24 ans	12
	25-39 ans	22
	40-64 ans	60
	65 et plus	60
	indéterminé	4

Source : Observatoire national interministériel de Sécurité routière

En termes d'âge, les adultes de plus de 40 ans sont les plus exposés aux accidents graves et mortels. Alors qu'ils pratiquent relativement moins le vélo que les autres populations, cet ensemble des 40 ans et plus représente 63 % des tués. Ce constat laisse donc à penser qu'ils s'exposent à un sur-risque : seulement 10 % des cyclistes ont plus de 50 ans, alors que 52 % ont moins de 24 ans.

Des environnements à risque ?

Le milieu rural, et surtout les routes départementales, se révèlent plus accidentogènes pour les cyclistes que le milieu urbain. La pratique en groupe et surtout la vitesse des autres usagers sont en effet des facteurs aggravants : d'ailleurs, 70 % des cyclistes tués le sont hors intersections, autrement dit, en rase campagne.

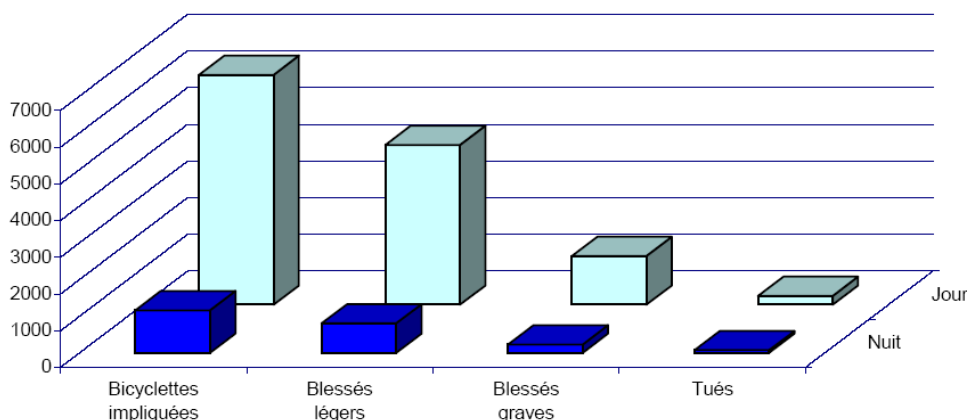
Analyse de l'influence de la variable environnementale sur la mortalité en 2003

		Cycles Tués		
		Milieu urbain	Rase campagne	Total
Sexe	Femmes	11	17	28
	Hommes	76	86	162
	Total	87	103	190

Source : Observatoire national interministériel de Sécurité routière

Quant à la luminosité, elle ne peut être avancée comme une cause majeure d'accidents. De manière générale, peu de cyclistes s'aventurent la nuit, et plus de 80 % des accidents ont lieu en plein jour. C'est le manque d'attention (31 %) et le non-respect du Code de la route (14 %) des autres usagers qui accentuent le risque d'accidents.

Bicyclettes impliquées dans les accidents corporels et cyclistes victimes le jour et la nuit (moyenne 1992-2001)



Source : Observatoire national interministériel de Sécurité routière

La sécurité des bicyclettes de 1992 à 2001 (Étude sectorielle)

Des risques réels mais mal considérés

Plus faiblement protégés que les autres usagers motorisés et roulant à plus faible vitesse, les cyclistes sont perçus de manière générale comme vulnérables. Il est vrai que les accidents impliquant des vélos occasionnent en moyenne 80 % de victimes cyclistes contre 20 % pour les « autres usagers ».

Les risques sont présents dans la pratique du vélo (comme pour toute activité sociale), et ne doivent pas être occultés. Mais trop souvent, ces risques sont soulignés de manière un peu excessive, en comparaison avec les dangers encourus avec les autres pratiques.

Analyse comparative de la gravité des blessures par catégorie d'usagers

Gravité des blessures	Voitures (5523 accidentés)	Cyclistes (1 541 accidentés)	Piétons (1 013 accidentés)	Deux roues (1 688 accidentés)
Faible à moyenne	93 %	92 %	83,8 %	87,5 %
Forte	7 %	8 %	16,2 %	12,6 %
Crâne	24%	17%	26%	11%
Tués	1,3 %	0,4 %	2,3 %	1,5 %

Source : Document Certu

En pourcentage d'accidents mortels, les cyclistes sont les dernières victimes (0,4 %), derrière l'ensemble des usagers de la voirie. Sur la thématique du casque, on remarque ici que les piétons (26 %) et automobilistes (24 %) souffrent plus d'accidents portés au crâne que les cyclistes.

Quant aux deux-roues motorisés (auxquels on amalgame parfois la population cycliste), ils sont globalement plus exposés au danger du fait de leur vitesse. Alors que davantage de déplacements quotidiens sont effectués à vélo (4 %) qu'en deux-roues motorisés (2 %), on constate que 4 % des blessés graves et 3 % des tués sont des cyclistes, contre 30 % et 21 % de deux-roues motorisés. Les risques sont bien réels, mais sont moins élevés que le sentiment d'insécurité et de vulnérabilité traditionnellement associé au cycle.

-II-

La sécurité des cyclistes est l'affaire de tous

Parce que la voirie est un espace partagé par des usagers multiples, la responsabilité aussi doit être partagée. Malgré un parc roulant important, le vélo arrive difficilement encore à faire reconnaître sa place. C'est pourquoi, nombreux sont ceux qui œuvrent pour permettre à ce mode de déplacement d'être mieux reconnu, en toute sécurité. Présentation de quelques acteurs.

Les pouvoirs publics s'allient pour un développement sécurisé

Si le total de vélos croît régulièrement, le nombre de déplacements reste lui, marginal : seul 3 à 4% des trajets en ville se font à bicyclette. Pourtant, conscients du potentiel à venir que le vélo offre aux cités, les pouvoirs publics se sont pleinement engagés dans le développement de cette pratique et sa sécurisation.

Entre enjeux environnementaux et urbanistiques, le vélo prend progressivement sa place. La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 entend « assurer une bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports collectifs » (art. 28). La loi sur l'air (1996) fixe comme objectif des plans de déplacements urbains, la « [...] diminution du trafic automobile et (le) développement des modes économes et moins polluants notamment la bicyclette et la marche à pied [...] ». Et, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), affirme en 2000 dans le cadre global d'un développement durable, que les besoins de déplacements et de circulation automobile doivent être maîtrisés.

En s'appuyant sur ces textes, les pouvoirs publics ont pu organiser les infrastructures territoriales pour s'adapter au développement cycliste et ainsi répondre aux attentes citoyennes (les mesures en faveur du « développement des pistes cyclables » recueillent plus de 90% d'opinions favorables auprès des Français). Dès 1996, les aménagements cyclables se sont multipliés dans de nombreuses agglomérations.

La ville de Strasbourg a par exemple engagé une intense promotion du vélo, tout en fermant le centre ville aux voitures et en réinstallant le tramway. Elle a, à ce jour, aménagé 420 km de cheminements cyclables et autorisé 185 rues à la circulation à contresens cyclable (soit 40 km). Ce sont ainsi, 110 000 déplacements à bicyclette qui sont comptabilisés par jour dans la ville. Entre 1988 et 1994, la capitale alsacienne était ainsi déjà passée de 8 à 12 % de déplacements à vélo, et simultanément, à une augmentation de 33 % (de l'ensemble des modes de transports) des déplacements à destination des commerces du centre. Finalement, 63 % des automobilistes strasbourgeois interrogés estimaient que « la voiture en ville, c'est dépassé ».

Par ailleurs, la modération de la vitesse en zone urbaine est un enjeu d'importance. En complément de lutte menée par la Sécurité routière à l'encontre de la vitesse excessive en ville, qui est un facteur majeur d'accidentologie, les pouvoirs publics locaux œuvrent à la mise en place de zones 30 km/h. Loin de pénaliser les automobilistes, ces espaces régulent le trafic et participent à la sécurité des piétons et des cyclistes.

Enfin, la Sécurité routière a engagé un travail de fond pour apporter des modifications à la réglementation en place. D'une part, afin d'assurer une meilleure sécurité aux vélos qui roulent à moindre vitesse et sont plus faiblement protégés, le Code de la route a changé la distance transversale minimale lors d'un dépassement (désormais 1 m est nécessaire en agglomération et 1,50 m hors agglomération). D'autre part, une action a été entreprise sur la signalisation pour qu'elle soit adaptée aux besoins des cyclistes et identifiables par eux. Des panneaux directionnels spécifiquement aménagés pour faciliter la circulation à vélo sont mis en place, notamment, pour signaler les contresens et les pistes cyclables facultatives.

Des organisations engagées aux côtés des cyclistes

Sport le plus pratiqué par les Français avec la marche et la natation, le vélo est aussi reconnu par les citadins comme alternative aux autres modes de transports. Cet engouement – sportif ou utilitaire, plus intentionnel toutefois que réel – est accompagné par des organismes soucieux de mettre en œuvre un développement en accord avec les besoins des cyclistes.

Des organisations et associations s'engagent auprès des cyclistes, du grand public et des pouvoirs publics pour promouvoir le cycle et sa sécurité. Notamment, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy) et la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) proposent à leurs adhérents et au grand public des informations et des formations diverses pour mieux appréhender les environnements potentiellement à risque.

Les vélo-bus, soutenus par la FUBicy, innovent dans le ramassage scolaire à vélo pour les enfants de 8 à 11 ans ; les vélo-écoles eux proposent une documentation aux scolaires (enfants et animateurs) et offrent, à tout âge, une aide à l'apprentissage du vélo.

Parallèlement des actions sont menées aux côtés des pouvoirs publics pour promouvoir la place sociale du vélo, et participer à titre d'experts au renforcement de la sécurité. La FFCT a ainsi conçu en 2003 *La Charte Cyclable*, à destination notamment des pouvoirs publics en charge de la voirie. À partir de l'explication pragmatique des aménagements cyclables, l'objectif ici est d'ouvrir un débat entre ceux qui vivent la route et ceux qui la font pour améliorer l'aide à la décision.

Le Club des villes cyclables (CVC) et l'Association des départements cyclables sont des organisations de collectivités territoriales qui se mobilisent autour du développement du vélo. Convaincus du rôle que les deux-roues non-motorisés prendra dans l'avenir, ces groupements s'engagent pour assurer sur leur territoire une place de choix à ce mode de transport. Le partage de la ville passe par l'aménagement de zones 30, mais aussi l'amélioration de la sécurité *via* l'installation de pistes cyclables et de voies vertes (route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers). Enfin, dans le cadre des Plans de déplacements urbains, la participation du citoyen à l'organisation territoriale devrait permettre de choisir une répartition plus équitable pour donner une plus large place au vélo et donc des conditions optimales de sécurité.

-III-

Santé et environnement : les multiples avantages du vélo

La pratique du vélo est en plein essor ; le nombre d'adeptes ne cesse de croître : 3 millions de véhicules neufs vendus chaque année. Avec 5 vélos pour 100 habitants, la France, en troisième position derrière les Pays-Bas (8,3 %) et l'Allemagne (5,8 %) a vu le volume de ses ventes en valeur augmenter de 4 % en 2002. Si les risques sont réels, les avantages du vélo sont multiples, et chacun a sa raison d'en faire usage.

Le vélo est une chance pour la collectivité mais aussi pour l'individu

Traditionnellement, le vélo est moins envisagé comme mode de transport que comme activité sportive ou de loisirs. Sa pratique, associée au bien-être, est aussi perçue comme la garantie d'une bonne santé. L'OMS rappelait d'ailleurs le 7 avril 2002, lors de la Journée mondiale de la santé : « qu'une activité physique accrue, notamment la marche et la bicyclette, réduira le nombre de décès et d'incapacités par maladies chroniques et améliorera la qualité de vie » et que la sédentarité, accrue par la mobilité automobile, est l'une des principales causes des cardiopathies coronariennes (cause majeure de mortalité en Europe). À la fois mode de déplacement équilibré (pour l'environnement et la circulation) et pratique de loisir, il fait l'unanimité auprès des Français : 55 % pensent que parmi tous les modes de transports¹, le vélo est celui qui va le plus se développer en ville dans les années à venir. Cette perspective demande une prise de conscience collective sur la nature de ce mode de déplacement pour en améliorer encore la sécurité.

1. Les autres modes de transports : le bus, le tramway, le métro, la marche à pied, la voiture, le scooter et la moto, le minibus, le roller.

**LA SÉCURITÉ :
UNE PRISE DE CONSCIENCE COLLECTIVE
DES USAGERS DE LA VOIRIE**

Pratique du vélo et sécurité routière :

10 conseils pratiques pour les cyclistes

1. Respecter le Code de la route et la signalisation

Le Code de la route est destiné à assurer la sécurité et la bonne cohabitation de tous les usagers de la route, particulièrement des usagers vulnérables.

2. Se munir d'un bon équipement

- Contrôler régulièrement le bon état du véhicule : frein, éclairage, pneus et avertisseur sonore.
- Si le port du casque n'est pas obligatoire, il est fortement conseillé, notamment pour les enfants et dans le cadre des pratiques sportives.

3. Être vu

- Pour la circulation de nuit ou par visibilité insuffisante, équiper le véhicule d'un feu avant jaune ou blanc, et d'un feu arrière rouge.
- Dans toutes les circonstances équiper le véhicule de catadioptres (dispositifs réfléchissants) : à l'arrière (rouge), à l'avant (blanc), sur les côtés (orange) et sur les pédales (orange).
- L'équipement du véhicule d'un « écarteur de danger » est recommandé.
- Porter de préférence des vêtements de couleur claire ou équipés de dispositifs rétro-réfléchissants.

4. Rouler en douceur

- Le fait de ne pas être motorisé n'autorise pas les vélos à rouler à vive allure, notamment en agglomération. Penser respect et sécurité, pour soi et les autres usagers.
- Se faufiler entre les automobiles à l'arrêt dans la circulation est interdit : c'est un risque pour tous, et particulièrement pour les jeunes cyclistes moins expérimentés.

5. Emprunter les pistes cyclables quand elles existent

- Sinon rouler à droite, mais maintenir un espace d'au moins un mètre entre le vélo et les autres véhicules ou le trottoir.
- Interdiction de circuler sur les trottoirs. Les enfants de moins de 8 ans peuvent cependant y accéder à condition de rouler au pas et de ne pas gêner les piétons.

6. Se signaler lors d'un changement de direction

- Ne pas rester en dehors du champ de vision des conducteurs.
- Indiquer avec le bras que l'on tourne et rouler à au moins un mètre du trottoir.

7. Être vigilant, hors agglomération

Pour les groupes (deux personnes et plus) : rouler à deux de front au plus, et obligatoirement en file indienne dès la nuit ou lorsque la circulation l'exige, par exemple lorsque le groupe est dépassé.

8. Être prudent en cas d'intempéries

- Augmenter les distances de sécurité : le vent peut entraîner des difficultés de contrôle du vélo et les chaussées glissantes augmentent la distance de freinage.
- Être plus vigilant quand un véhicule double : une voiture peut faire perdre l'équilibre à un vélo en l'éclaboussant.

9. Transporter un enfant en toute sécurité

- Pour les enfants de moins de cinq ans : se munir d'un siège doté de repose-pieds et de courroies d'attaches.
- Ne pas transporter d'enfants autrement que sur un siège fixé au vélo.

10. Rester vigilant : anticiper

- Surveiller les mouvements des autres usagers de la route, pour ne pas se laisser surprendre.
- Changer progressivement de file ou de direction pour ne pas surprendre les autres usagers.

Pratique du vélo et sécurité routière :

10 conseils pratiques pour les automobilistes

1. Code de la route

La sécurité des vélos est une responsabilité collective. Penser que la voirie est un espace partagé ; alors pour cohabiter, il faut respecter.

2. Garder les distances de sécurité

Lorsqu'un automobiliste suit un vélo, il doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du vélo qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée.

3. Garder une vitesse modérée, surtout hors agglomération

Indépendamment des limitations de vitesse réglementaires, l'automobiliste doit modérer son allure à l'approche d'un cycliste, et d'autant plus, en cas d'intempéries.

4. Être prudent en cas de dépassement

- Signaler la volonté de dépassement du vélo et s'assurer que le cycliste vous a bien vu avant d'entamer la manoeuvre.
- Observer les distances prévues dans le Code de la route, par rapport au vélo, soit : un mètre en agglomération et 1,50 m hors agglomération.

5. Regarder derrière soi

- Rester toujours vigilant à l'égard des vélos qui suivent l'automobile
- Faire attention à ceux qui sont difficilement visibles (« angles morts ») en regardant attentivement dans les rétroviseurs.

6. Regarder latéralement et derrière soi avant d'ouvrir la portière

7. Ne pas stationner sur les aménagements cyclables

L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ainsi qu'en bordure des bandes cyclables est interdit.

8. Ne pas klaxonner inutilement

- Hors agglomération, l'usage des avertisseurs sonores n'est autorisé que pour donner les avertissements nécessaires aux autres usagers de la route.
- En agglomération, l'usage de l'avertisseur sonore n'est autorisé qu'en cas de danger immédiat.

Il ne faut donc pas klaxonner un vélo qui roulerait plus lentement qu'un véhicule motorisé.

9. Respecter strictement les zones 30 km/h

Dites aussi « quartiers tranquilles », ces zones 30 km/h sont aménagées pour permettre une cohabitation douce des piétons, cyclistes et automobilistes.

10. Déboîtement intempestif et refus de priorité

Participer activement à la conduite sécurisée des cycles en bannissant les comportements anarchiques.

PROMOUVOIR ET FAVORISER LE VÉLO : DES PARTENAIRES ENGAGÉS



Certu

Geneviève Laferrère
9, rue Juliette-
Récamier
69456 Lyon Cedex 06
www.certu.fr
Tél. : 04 72 74 58 69
Fax : 04 72 74 59 30



FUBicy

Monique Giroud
12, rue des Bouchers
F 67000 Strasbourg
<http://fubicy.org>
Tél. : 03 88 75 71 90
Fax : 03 88 36 84 65



FFCT

Dominique Lamouller
12, rue Louis -Bertrand
94200 Ivry-sur-Seine
www.ffct.org
Tél. : 01 56 20 88 88
Fax : 01 56 20 88 99



Le Certu : 10 ans de recherches

Créé en 1994, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) fête cette année ses 10 ans.

Le Certu est un service technique central du ministère de l'Équipement qui a pour missions essentielles de :

- capitaliser des connaissances à partir d'études, d'expérimentations, d'observations et de statistiques ;
- développer des outils et des méthodes d'études ;
- diffuser des connaissances et des outils méthodologiques dans les domaines liés aux questions urbaines.

Ces missions sont conduites avec et pour les services de l'État, les collectivités locales, les bureaux d'études et les entreprises.

Le Certu est membre du Réseau scientifique et technique (RST) du ministère de l'Équipement.

Le Certu est constitué d'une équipe pluridisciplinaire de 170 personnes dont 110 cadres de haut niveau : ingénieurs, sociologues, urbanistes, architectes, informaticiens, paysagiste, etc., et dispose de services supports (édition, communication, ventes...).

Ses champs d'activité

- Sécurité, voirie, espaces publics : conception, aménagement des voies, modération vitesses, zones 30, sécurité des divers usagers, signalisation, réglementation, etc.
- Urbanisme, Habitat : observation et compréhension des phénomènes urbains, etc.
- Mobilité, Transports : politiques globales de déplacement et inter-modalité, etc.
- Maîtrise d'ouvrages et équipements publics : méthodes, diagnostics, programmes, etc.
- Systèmes et technologies pour la ville : connaissances et développement des techniques dans les domaines du trafic et des transports publics.

Publications : plus de 500 documents produits en 10 ans

Catalogue sur www.certu.fr



La Fédération française des Usagers de la Bicyclette

Créée en 1980, la FUBicy, association sans but lucratif, a pour objectif d'encourager l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement quotidien, en complémentarité avec les transports collectifs. Regroupant à ce jour 130 associations françaises de cyclistes urbains, la FUBicy est membre fondateur, avec le Club des villes cyclables et le Conseil national des professions du cycle, du Comité de promotion Vélo « Tous à Vélo ». Elle est adhérente de la Fédération européenne des cyclistes (ECF). Acteur national encore relativement peu connu, mais reconnu de ses interlocuteurs, la FUBicy fait valoir les atouts du vélo urbain et toutes les solutions pour le développer auprès de diverses instances nationales : ministères, Club des villes cyclables, SNCF, organismes professionnels, autres fédérations. La FUBicy est représentée au Comité de suivi interministériel Vélo, et au Conseil national pour la Sécurité routière.

FUBicy et sécurité routière

Bien que rouler à vélo, notamment en ville où les vitesses sont plus modérées, soit bien moins risqué qu'on ne le croit souvent, la crainte d'un accident est le principal motif dissuasif cité par les citadins qui pourraient faire une partie de leurs déplacements à vélo. Le développement de la pratique du vélo nécessite donc de bien informer le public sur les situations à risques, et sur des moyens simples de sécuriser la pratique. Les activités de la FUBicy bénéficient depuis 2001 d'un soutien de la Direction sécurité et circulation routière du ministère des Transports, sous la forme d'une convention pluriannuelle d'objectifs.

Un engagement concret

Chaque année la FUBicy propose à ses associations de participer à plusieurs événements de portée nationale : semaine de la Sécurité routière, fête du vélo, journée « en ville sans ma voiture », et depuis 7 ans, une Journée d'étude (la prochaine étant le 15 avril 2005 à Bordeaux). La FUBicy anime également une campagne annuelle « Respectez les cyclistes », pour sensibiliser les automobilistes à certaines règles très importantes pour réduire les risques d'accident, par exemple le respect des distances de sécurité en cas de dépassement.

Les associations animent ces campagnes sur le terrain au plus près des usagers et la FUBicy met à leur disposition des supports de communication, des documents pédagogiques, et une petite sélection d'accessoires comme les écarteurs de danger, pinces à vélo et gilets réfléchissants. La FUBicy fait diffuser dans son réseau d'associations le savoir-faire de ses adhérents pour le montage d'actions comme le ramassage scolaire à vélo, l'animation d'une vélo-école ou d'un atelier, l'organisation de bourses aux vélos, des évaluations d'aménagements ou des comptages, etc.

Enfin, la FUBicy s'est récemment imposée comme le pilote d'une action d'envergure pour la prévention du vol : le marquage des vélos « Bicycode », et un programme de tests d'antivol.

- Publications
- Vélocité : prioritairement adressé aux cyclistes urbains et aux associations adhérentes, ce bimestriel est aussi un outil d'appréciation et d'information pour les élus ou techniciens.
 - Des documents pédagogiques destinés au grand public et aux animateurs scolaires : souvent axés sur des enjeux de Sécurité Routière, l'objectif est de sensibiliser sur les problèmes de visibilité et de conseiller sur l'équipement des vélos et de la conduite en ville.

Sécurité routière

- Des dossiers de référence : ces dossiers font le point sur un aspect du vélo en ville au travers d'informations précises collectées directement sur le terrain. Ils sont prioritairement destinés aux responsables d'associations et aux élus et experts techniques.

Vélo et école, vélobus, et vélo-école

Les enjeux

- La vulnérabilité des enfants : champ visuel, mesure de la vitesse des véhicules, etc.
- Les trop nombreux déplacements de « parents-taxi », notamment aux abords des écoles.
- L'enfant qui n'a pas appris à se déplacer par lui-même et qui risque plus tard d'être victime d'accident au moment de l'adolescence.
- Et naturellement, les enfants sont les futurs citoyens et les futurs cyclistes.

Les actions de la FUBicy

- Documentation : l'édition de plusieurs documents destinés aux scolaires (enfants et animateurs) : livret, fiche pratique « Vélo-école », et périodiquement des articles dans *Vélocité*, pour aider à la conduite et au transport des plus jeunes.
- Équipement : la commande groupée d'accessoires favorisant la visibilité, comme par exemple les pinces à vélo et gilets réfléchissants, écarteurs de danger, et fanions.
- Formation/éducation : les associations les plus importantes interviennent dans les écoles dans le cadre de programmes d'éducation à l'environnement et/ou à la sécurité routière. La FUBicy a organisé 2 stages de formation pour les salariés de ces associations, dont un en collaboration avec ProVélo Bruxelles, une association habilitée à former les moniteurs de vélo-école en Belgique.
- Vélobus : aide à la création de « vélobus », ramassages scolaires à vélo pour les 8-11 ans (puisqu'ensuite l'enfant peut être autonome). Un vélobus ne peut vivre que si un groupe de parents d'élèves d'une même école s'entend pour accompagner, à tour de rôle, leurs enfants sur le chemin de l'école, à vélo. Mais les associations de cyclistes peuvent les aider à démarrer. Le mode d'emploi : diffusion d'un questionnaire, carte des points à desservir, rencontre avec des parents motivés pour définir les itinéraires et les modalités pratiques (horaires, stationnement des vélos à l'école, règles en cas d'empêchement ponctuel...), initiation à la conduite d'un petit groupe avec les parents volontaires, participation aux premiers trajets avec les enfants. En moyenne, à part au tout début, le vélobus peut fonctionner avec un adulte pour 6 enfants à vélo : en guidant les enfants à tour de rôle, les parents seront en moyenne plus disponibles que s'ils conduisaient leur enfant à l'école en voiture.
- Visibilité : parce qu'à vélo, la lumière c'est la vie, la FUBicy s'engage dans la promotion des éclairages passifs ; notamment, les accessoires ou parements réfléchissants presque toujours visibles de plus loin que les phares du vélo (campagnes « cyclistes brillez »).
- Des associations proposent des sessions de « vélo-école » pour adultes souhaitant se mettre ou se remettre au vélo ; et pour ceux qui savent rouler à vélo mais hésitent à le prendre pour leurs trajets quotidiens, des formules très souples d'accompagnement à la demande, parfois initiées dans le cadre d'un Plan de déplacement d'entreprise.



La Fédération française de cyclotourisme

Un réseau actif de 118 000 adhérents

Créée en 1923, la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) est aujourd'hui, avec ses 118 000 adhérents, un acteur incontournable en matière de randonnée à vélo et de VTT. Reconnue d'utilité publique, la FFCT réunit 3 200 clubs répartis sur toute la France. Tourisme, sport-santé et culture, la FFCT varie les types de manifestations proposées en direction du grand public et des licenciés. Chacun trouve ainsi une activité adaptée à ses aptitudes physiques et à ses envies. Les manifestations varient entre :

- 3 500 randonnées : organisation offrant plusieurs parcours de différentes distances ;
- 1 500 randonnées route ;
- 1 500 randonnées VTT ;
- 500 brevets : parcours d'une distance donnée dans un délai déterminé ;
- 300 concentrations : regroupement en dehors de la voie publique pour un parcours non imposé ;
- 100 critériums ;
- 200 rallyes.

L'ambition de la FFCT est de s'engager pour la promotion, la gestion et le développement de la pratique du vélo tourisme (sous toutes ses formes, à l'exception de la compétition). Pour cela, elle entend aussi intervenir auprès des institutions sportives, touristiques et administratives, pour représenter et promouvoir le cyclotourisme. La FFCT participe aussi à la formation des dirigeants de clubs, initiateurs, moniteurs et instructeurs.

La sécurité : une priorité

Le partage de la route impose aujourd'hui un respect du Code de la route, mais aussi, un comportement citoyen de tous les usagers de la voirie. Consciente de cet enjeu d'importance pour la sécurité des vélos, la FFCT s'engage pour les années à venir dans une politique d'information et de prévention sur la sécurité.

La sécurité active est prioritaire. Une sensibilisation des adhérents aux bons comportements est orchestrée à chaque manifestation (code de la route, respect des autres usagers, etc.). Cette prévention est un travail voulu et engagé par une structure spécifiquement attitrée à la question « sécurité » au sein de la FFCT.

Et, la FFCT s'investit au niveau de la sécurité passive en intervenant à tous les échelons de l'État. Par son expérience et son expertise, elle se positionne comme un interlocuteur majeur auprès des pouvoirs publics. Ce fut notamment le cas avec l'élaboration, en décembre 2003, de *La charte cyclable* : les grands principes d'aménagements pour optimiser la sécurité des cyclotouristes.



Le Club des villes cyclables

Une association de collectivités territoriales pour le développement de l'usage du vélo

Le Club des villes cyclables, créé en 1989 par dix villes pionnières, regroupe aujourd'hui plus de 750 communes, parmi lesquelles les grandes agglomérations, deux départements et une région -l'Ile-de-France- représentant plus de 14 millions d'habitants.

Il est un acteur majeur pour favoriser « l'écomobilité », pour développer une organisation de l'espace qui réconcilie piétons et cyclistes avec les autres modes de déplacement. Pour un meilleur partage de la rue, pour l'aménagement des zones 30 et des quartiers tranquilles, pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons, etc.

Le Club des villes cyclables est engagé dans une démarche intermodale et partenariale. En effet, le vélo ne doit pas être considéré seul mais comme un élément de la chaîne des transports. Ainsi, dans le cadre d'une approche de type Plans de déplacements urbains (PDU), intégrant la nécessaire concertation avec les associations et les autres acteurs de la vie urbaine et économique, on pourra à la fois diminuer la place de l'automobile dans la cité et accroître la part conjointe du vélo et du transport public.

Le Club des villes cyclables, interlocuteur privilégié des pouvoirs publics, est une force de proposition sur les aménagements, le Code de la route, etc. Il est à la fois un lieu d'échanges et de réflexion, et un lieu où s'élaborent des propositions concrètes.

Les atouts du vélo sont reconnus : moyen de transport écologique, économique, sain, respectueux de l'espace, etc., autant de vertus qui en font un moyen de déplacement urbain idéal sur les courtes distances. Et en ville, un trajet en voiture sur deux fait moins de trois kilomètres ! Aujourd'hui, le vélo est l'emblème d'une vie en ville plus libre et plus équitable. Et 80 % des Français sont des urbains ! Cette conception rencontre l'opinion, de plus en plus sensible aux améliorations du cadre et du rythme de vie.

Pour être efficace, une politique cyclable ne peut être engagée seule : elle doit s'inscrire dans une politique globale des déplacements et favoriser la mobilité pour tous.

Principales publications

- *Des voies pour le vélo : 30 exemples de bonnes pratiques en France*
Certu, Club des villes cyclables, Gart, Ademe, 2003
- *Les fiches techniques du Club des villes cyclables et du Certu*
Editées depuis 1993
- *Compte-rendu des congrès depuis 1990*
- *Ville & Vélo - Le magazine des villes cyclables (trimestriel)*

Club des villes cyclables

33, rue du Faubourg Montmartre, 75009 Paris

Tél. : 33 (0) 1 56 03 92 14 - Fax 33 (0) 1 56 03 92 16

e-mail : info@villes-cyclables.org

Site Internet : www.villes-cyclables.org



L'Association des départements cyclables

L'ADC regroupe aujourd'hui 57 départements. Elle accueille désormais les Régions pour une meilleure cohérence territoriale.

Les objectifs et actions de l'ADC

Des objectifs :

- Promouvoir les déplacements à bicyclette
- Être un lieu d'échange d'idées et d'expériences
- Être une force de propositions
- Être un interlocuteur de l'État, des institutions et du milieu associatif
 - Acteur incontournable des intérêts cyclables des collectivités territoriales
 - Plate-forme d'échange des collectivités territoriales

Des actions :

- Produire des documents de réflexion et d'information
- Organiser des rencontres et colloques
- Contribuer au développement des véloroutes, des voies vertes et du tourisme à vélo
- Adoption de la voie verte dans le Code de la Route
 - Pilote français des actions ReverMed au sein du collectif VVV
 - Interlocuteur français et européen des actions VVV

Un mot d'ordre :

Promouvoir la « culture vélo »

Les productions de l'ADC

Publications :

- Une collection de cahiers techniques ; un dossier d'Experts « aspects juridiques » ; une mallette pédagogique de formation cyclable

Réflexions permanentes :

- Un observatoire triennal des politiques cyclables ; une veille technique, touristique et juridique

Réflexions en cours :

- Favoriser l'usage du vélo en milieu scolaire ; élaboration d'un argumentaire vélo

Les acteurs et outils de l'ADC

Une équipe solide :

Composée d'un réseau de techniciens des collectivités territoriales adhérentes, très mobilisé dans les réflexions, pilotages et groupes de travail

Les outils :

Une lettre d'information : *Vélo & Territoires*

Un événementiel : *Rencontres des départements cyclables 2002 2003 2004*

Coordonnées

Site Internet : www.departements-cyclables.org

Tél. : 04 72 61 36 26 / courriel : info@departements-cyclables.org