

> Pour ou contre?

**110 KM/H MAXIMUM
SUR AUTOROUTE**

> Questions à...

**Pr PIERRE PHILIP :
LA SOMNOLENCE
AU VOLANT**

> Comment ça marche ?

**BIEN REMPLIR
UN CONSTAT**

Été 2008

N°12

Prudence Mag

Adoptons ensemble les bons comportements sur la route

AGF 

> Dossier

**Vélo en ville...
Et si on adoptait
les bons réflexes?**

En partenariat avec

 **association
PRÉVENTION
ROUTIÈRE**

La PRÉVENTION ROUTIÈRE commence par votre générosité



Faites un don ! pour développer
l'éducation routière auprès des enfants,
responsabiliser les jeunes conducteurs,
sensibiliser et informer le grand public.

 **association
PRÉVENTION
ROUTIÈRE**

Paiement sécurisé sur le site : www.preventionroutiere.asso.fr

La Prévention Routière - Centre national

6, avenue Hoche Paris 75008 Tél. : 01 44 15 27 00

SOMMAIRE

11

6

4

20

22

130

Événement

P.4

Les Captains' Angels arrivent!

> L'opération Capitaine de soirée a été lancée le 28 juin.

Quoi de neuf?

P.6

> Journée de la courtoisie sur la route

- > Vers une réforme du permis
- > Gilet et triangle obligatoires dès juillet!
- > 1, 2, 3, roulez! Un jeu pour apprendre la route en famille

Questions à...

P.10

Pr Pierre Philip : Somnolence au volant... personne n'est épargné!

P.11

DOSSIER

Vélo en ville... Et si on adoptait les bons réflexes?

> Se déplacer à vélo en ville fait de plus en plus d'adeptes. Pourtant on ne s'improvise pas cycliste. Le point sur le phénomène et nos conseils pour pédaler en toute sécurité.

P.20

Comment ça marche?

Bien remplir un constat amiable

P.22

Pour ou contre?

Sur autoroute, faut-il diminuer la vitesse?

AGF

association
PRÉVENTION
ROUTIÈRE

Prudence Mag : Directeur de la publication : Bérangère Auguste-Dormeuil, AGF IART - 87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02. **Directeur de la rédaction :** Pauline Couturier. **Rédacteur en chef :** Nathalie Pons. **Comité éditorial :** Jean-Yves Salaün, Guillaume Pen-

nequin et Blandine Rossand pour l'association Prévention Routière. **Réalisation :** K PUBLISHING 8, rue de La Rochefoucauld, CS30500, 75427 Paris Cedex 09. Tél. : 01 77 75 65 45. **Ont participé à ce numéro :** Delphine Boffy, Arlette Chabrol, Charles Hoog, Kameh Kheyar, Stéphane Richarte, Anaise Viard. **Crédits photos :** Stock This Way/Corbis, Masterfile Royalty Free, Matton Images, Richard Villalon/Derek Abbott/Ludovic Rhodes/Forca/DX/Jeanclac/ Avesun/Slobodan Djajic/Fotolia.com, Getty Images, D. R. **Illustrations :** Bod'z (p. 6)/Fred van Deelen (p. 12 et p. 17)/Rebecca (p. 15)/Agence Christophe.com. **Impression :** CSP - 77410 Claye-Souilly. Tél. : 01 60 27 66 40.

PEFC
PRODIGES
LA QUALITÉ EN COLLABORATION
AVEC LA NATURE

ÉVÉNEMENT



Quand le mobile ou le Web jouent aux anges gardiens

L'astuce pour désigner celui qui ne boira pas de la soirée ? Faire appel aux Captains' Angels! Il suffit d'envoyer « Angels » par SMS au 6 26 26 ou de se connecter sur www.rentrerenvie.fr. On saisit les prénoms et numéros de mobiles des copains de soirée (titulaires du permis de conduire). Quelques minutes plus tard, chaque membre du groupe reçoit un SMS avec le nom du capitaine de soirée désigné par les Captains' Angels! Ce dernier, lui, est prévenu de sa mission par un message vocal lui demandant de respecter son engagement à ne pas boire d'alcool.

OPÉRATION CAPITAINE DE SOIRÉE

Les Captains' Angels arrivent!

L'association Prévention Routière, en partenariat avec la FFSA⁽¹⁾ a réédité le **28 juin** sa Journée de sensibilisation contre l'alcool au volant auprès des jeunes, dans les rues, les boîtes et les bars.

Convaincre les 15-24 ans de ne pas boire d'alcool lorsqu'ils doivent conduire : tel est l'objectif de l'opération Capitaine de soirée, l'un des axes principaux de l'association Prévention Routière depuis 2000. Si, au fil des ans, le principe du conducteur désigné s'est développé, il est loin d'être devenu un rituel incontournable, c'est pourquoi l'association poursuit son opération. Cette année, le premier temps fort s'est déroulé le 28 juin. Ce jour-là, des jeunes bénévoles de l'association ont sillonné les rues d'une cinquantaine de villes pour présenter les Captains' Angels dont la mission est d'aider les jeunes à désigner leur Capitaine de soirée, un choix

souvent difficile (voir encadré ci-contre). Pour assurer le lancement le 28 juin de cette opération sur le terrain, les médias ont été mobilisés, des dizaines de milliers d'éthylotests, de flyers, de bracelets gravés portant le numéro SMS des Captains' Angels ont été distribués. La campagne va durer tout l'été. Elle sera présente sur Internet grâce à un petit film humoristique sur ces « anges gardiens » très high-tech et à un concours de vidéos proposé aux internautes. Et pas question de lâcher prise ensuite : le 11 octobre, la 5^e Nuit des Capitaines de soirée viendra prendre le relais... juste avant la période des fêtes!

⁽¹⁾ Fédération française des sociétés d'assurances.



Alcool et conduite : un risque majeur

Les accidents avec alcool représentent, chez les jeunes conducteurs, 34,5 % des tués (contre 28,1 % pour l'ensemble de la population) et 20,5 % des blessés hospitalisés. En soirée, un jeune sur trois consomme en moyenne 5 verres ou plus.

Source : Sécurité routière

QUOI DE NEUF ?

Vers une réforme du permis

Le secrétaire d'État chargé des transports, Dominique Bussereau, l'a annoncé : la publication du rapport sur le permis de conduire marquera le point de départ d'un grand débat sur la réforme de la formation du conducteur. Reposant sur l'idée d'une éducation tout au long de la vie, celle-ci devrait à l'avenir accorder autant d'importance au comportement du conducteur qu'à ses habiletés à manier un véhicule. Cécile Petit, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, a d'ailleurs précisé que le gouvernement réfléchissait « à mettre en place un système d'accompagnement du conducteur après l'obtention du permis ». Dans le cadre du permis probatoire, les conducteurs novices pourraient en effet être évalués, à l'instar de ce qui se pratique depuis peu en Suisse et en Autriche.



Gilet et triangle obligatoires dès juillet !

Depuis le 1^{er} juillet 2008, tout véhicule circulant en France doit disposer d'un triangle de présignalisation et d'un gilet rétroréfléchissant : ainsi en a décidé le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février dernier. Le triangle, destiné à prévenir les autres véhicules, peut rester dans votre coffre, mais veillez à ce qu'il soit facilement accessible. En revanche, le gilet rétroréfléchissant doit rester à portée de main car, en cas de panne sur route ou autoroute, vous devrez impérativement l'enfiler avant de sortir de la voiture afin d'être visible de loin, de jour comme de nuit.

Cyclo : les assureurs réclament des mesures

Les assureurs⁽¹⁾ demandent aux pouvoirs publics d'adopter de nouvelles mesures pour réduire les accidents des jeunes usagers de « cyclo ». Leurs propositions : faire du BSR un vrai examen et un vrai permis avec des points comme le permis voiture.

⁽¹⁾ En l'occurrence ceux de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA).





COMPORTEMENT

Journée de la courtoisie sur la route: les vélos ont du boulot!

Depuis 2005, AGF, partenaire de l'Association française de prévention des comportements au volant (AFPC), participe activement à la Journée nationale de la courtoisie au volant et sur la route. Pour la 9^e édition, qui s'est tenue le 20 mars dernier, AGF avait choisi de mettre en avant le thème du vélo en ville. Un thème bien dans l'esprit de cette journée, dédiée à la promotion d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de l'espace public, condition d'un climat de sécurité et d'une conduite apaisée. D'après le baromètre AGF-AFPC 2008 « Quel conducteur êtes-vous? », près de 72 % des personnes interrogées pensent que le développement du vélo dans

les grandes villes est une réussite, mais plus des deux-tiers des Français (37 %) considèrent que la cohabitation des cyclistes avec les autres usagers n'est « pas très bonne », voire franchement « mauvaise » (27 %) (1). À l'heure où les villes favorisent la circulation des vélos, il y a donc là un problème à résoudre. C'est ce qu'a montré AGF en organisant à Abbeville son opération-phare : « Ne laissez pas le vélo vous faire oublier les dangers de la route », axée sur un meilleur partage de la rue entre les cyclistes et les autres usagers. ■

www.agf.fr ; www.courtoisie.org

(1) Sondage réalisé par l'institut Ad'Hoc Research entre les 24 et 30 octobre 2007 auprès d'un échantillon représentatif de 1000 conducteurs de 18 ans et plus.

QUOI DE NEUF ?



PÉDAGOGIE

1,2,3, roulez! Un jeu pour apprendre la route en famille

Vous vous souvenez des « Incollables » ? Cette fameuse série de questions qui, sous forme ludique et par tranches d'âges, donnent aux enfants l'occasion de vérifier leurs connaissances sur toutes sortes de thèmes ? Le principe a été repris par l'association Prévention Routière avec un jeu qui, par le biais de 800 questions-réponses, permet à chacun de se tester en matière de circulation et de sécurité routière. « 1,2,3, roulez ! » a été conçu de façon à ce que tous les membres de la famille puissent jouer ensemble, avec des questions adaptées à leur niveau respectif. Chaque joueur doit répondre en effet

aux questions correspondant à sa catégorie (il y en a cinq, qui vont du CP à l'âge adulte). Ainsi, votre petit dernier pourra parfaitement jouer avec sa grande sœur ou avec ses grands-parents sans que la compétition soit faussée. Histoire de l'automobile, code de la route, environnement, technologie, comportement du piéton, du cycliste, des conducteurs de 2 ou de 4 roues : tous les grands thèmes sont abordés pour apprendre à se déplacer en sécurité et pour réfléchir tout en s'amusant. ■

Ce jeu peut être commandé sur Internet :
www.preventionroutiere.asso.fr
(rubrique « Boutique »)

11.2 million

C'est le nombre de morts qui surviennent chaque année dans le monde du seul fait des accidents de la route. Un chiffre auquel il faut ajouter 50 millions de blessés.

À LIRE, À VOIR...



WWW.PRIORITE-VOS-ENFANTS.FR

Occupier ses enfants en voiture et voyager sereinement? Rien de plus simple avec www.priorite-vos-enfants.fr.

Vous pouvez dès maintenant télécharger gratuitement un cahier de vacances qui comprend des jeux originaux, des comptines et des jeux audio sur le thème du voyage et de la route. Musique, chant, jeux et coloriage, il y en a pour tous les âges et pour tous les goûts!

WWW.BISON-FUTE.FR

Pour tout savoir sur le trafic routier et prévoir ses déplacements.

WWW.INTERIEUR.GOUV.FR

Rubrique «Télépoints», pour connaître le nombre de points qu'il reste sur son permis! (Un code confidentiel est à retirer d'abord auprès de sa préfecture.)

107.7 FM

La radio de l'autoroute : flash trafic régional toutes les 15 mn, actualités, musique, reportages, conseils sécurité, etc.

BAROMÈTRE AGF-AFPC 2008

25%

C'est le pourcentage de conducteurs qui avouent téléphoner sans kit mains libres, malgré l'interdiction. Avec les 30 % qui utilisent un kit mains libres au volant, pratique tolérée mais dangereuse, cela fait plus de la moitié des conducteurs qui ne veulent pas raccrocher!

12,6%

C'est la proportion de conducteurs reconnaissant conduire après avoir consommé de l'alcool. L'an dernier, ce chiffre était tombé à 9,7 %...

79%

Cinq ans après l'installation des premiers radars automatiques, c'est la proportion de Français qui se disent respectueux des limitations de vitesse. L'an dernier, ils étaient 82 %...

92%

C'est le pourcentage de piétons qui se plaignent des automobilistes. Mais, devenus conducteurs, ils sont 32 % à avouer se garer souvent ou parfois sur le trottoir... au risque de gêner les piétons!

QUESTIONS À...

> **Pr Pierre Philip**, spécialiste du sommeil au CHU de Bordeaux et membre de l'Unité CNRS 5227

Somnolence au volant... personne n'est épargné!

Repères

1993

L'équipe du Pr Philip identifie les problèmes posés par la privation de sommeil lors des grands trajets estivaux.

2001

Publication d'une étude sur les accidents dus à la fatigue.

2005

Études sur les franchissements de ligne par des conducteurs en dette de sommeil.

La somnolence au volant est-elle vraiment une cause importante d'accidents ?

Pr Pierre Philip : Sur autoroute, elle en est même la première cause depuis trois ans ! Un accident sur trois est provoqué par la somnolence... et pour moitié sur des trajets de moins de deux heures ! Mais on connaît encore assez mal ce phénomène. Avec l'ASFA (1), nous avons donc lancé une enquête(2) début 2008 auprès de 4 000 conducteurs.

Comment lutter contre ce danger majeur ?

Pas par la loi : on n'a pas de radars ou d'instruments pour mesurer l'état de fatigue des conducteurs ! La seule mesure, c'est la prévention individuelle. C'est à chacun de se montrer assez responsable pour ne pas prendre le volant avec un retard de sommeil ou un symptôme de somnolence(3). Même pour de petites distances.

Que nous apprend cette enquête ?

La somnolence au volant est bien plus fréquente qu'on l'imagine : 28 % des conducteurs reconnaissent en avoir souffert au moins une fois dans l'année et 10 % avoir frôlé l'accident pour cette raison. Et 3 % déclarent conduire au moins une fois par mois en étant extrêmement somnolents !

Et si on est surpris par le sommeil ?

Lutter contre le sommeil par la seule volonté est impossible. Il n'existe que deux contre-mesures : la sieste ou le café. Il faut dormir 15 à 20 mn ou bien avaler une grande tasse de café fort. ■

Pour en savoir plus (informations, conseils pratiques) : www.pausez-vous.fr

(1) Association française des sociétés d'autoroutes.

(2) Enquête menée auprès de 4 000 conducteurs de tous âges, tous sexes et toutes conditions.

(3) Dont les causes peuvent être pathologiques, médicamenteuses, etc.

« Après 17 heures de veille, vos réflexes diminuent autant que si vous aviez 0,50 g d'alcool dans le sang ! »

Vélo en ville... Et si on adoptait les bons réflexes ?

Sommaire > Le vélo, c'est aussi un moyen de transport ! p12
> En ville, les bons choix pour pédaler tranquille p15 > Quelle assurance choisir ? p16 > Le bon équipement p17 > Europe du vélo : quand nos voisins pédalent en tête p18

DOSSIER

> Pédaler en ville : ce qu'il faut savoir avant de se lancer



Le vélo, c'est aussi un moyen de transport !

Aller travailler à vélo? Cette formule fait de plus en plus d'adeptes. En deux ans, les déplacements à vélo ont explosé ! Une tendance qui va bien au-delà du phénomène de mode.

Si pour certains, circuler à vélo en ville est une ineptie, un véritable anachronisme à une époque où tout va si vite, où le temps, c'est de l'argent, ils sont de moins en moins nombreux à le penser : plus de deux Français sur trois jugent positif le développement du

vélo en ville⁽¹⁾. Et quelques-uns passent à l'acte. La preuve : en 2007, le nombre de vélos de ville vendus a augmenté de 35 %⁽²⁾ !

Comment s'en étonner alors que l'on parle de plus en plus de gaz à effet de serre, de réchauffement climatique, de pollution atmosphérique

et que les embouteillages dans les centres-villes deviennent inextricables ? Le plus surprenant, peut-être, c'est que les politiques engagées par les pouvoirs publics pour favoriser les modes doux et maîtriser le trafic automobile soient si longtemps restées discrètes...

Objet de loisir, le vélo est devenu un véritable moyen de transport...

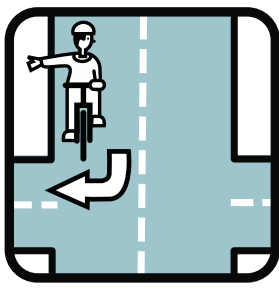


Mode d'emploi

PÉDALER EN VILLE



1 Bien se positionner dans la circulation, c'est circuler là où on a la meilleure visibilité et où on est le mieux vu ! Ni trop à gauche ni trop près du trottoir et des voitures en stationnement ! Laissez entre les voitures et vous la largeur d'une portière.



2 Rendre ses intentions prévisibles : par exemple, à l'approche d'un carrefour, positionnez-vous en fonction de la direction que vous voulez prendre : pour aller tout droit, restez à droite, pour tourner à droite, tendez le bras droit.



3 Avant de tourner, regardez toujours à gauche et derrière pour vérifier que vous pouvez le faire sans risque. Indiquez ainsi toujours votre intention aux autres usagers par un signe bien visible de la main ou arrêtez-vous à droite et traversez à pied comme un piéton.



3 questions à Véronique Michaud

Secrétaire générale du Club des villes cyclables



« Ce sont surtout les citoyens qui réclament le vélo ! »

Se déplacer à vélo, est-ce un souhait des citoyens ?
Oui, tous les sondages l'indiquent : une forte majorité de la population qui vit en ville aimerait s'y mettre... mais a du mal à passer à l'acte. Les uns, parce qu'ils craignent l'insécurité, les autres, la difficulté de stationnement ou le vol. Des systèmes comme Vélov' à Lyon ou Vélip' à Paris ont levé une partie des obstacles.

Est-il nécessaire de prendre des cours ?
Le mieux, c'est de démarrer avec un habitué. En 30 mn, il vous donnera les conseils de base. Par exemple, on a tendance à se tenir le plus à droite possible de la route... Or, c'est le meilleur moyen de se prendre l'ouverture d'une portière ! Si vous êtes seul, commencez le dimanche, avec une circulation calme.

Quand on hésite, comment franchir le pas ?
À plusieurs, c'est plus facile. On peut se glisser dans l'une des initiatives qui naissent un peu partout, actuellement, que ce soit les « vélobus », système de ramassage scolaire encadré, les « bus-cyclistes », où des salariés se regroupent pour faire le trajet ensemble, etc.

« En Europe, 30 % des trajets effectués en voiture couvrent des distances inférieures à 3 km. »

Il aura en tout cas fallu plusieurs grandes lois pour encourager le mouvement. À commencer par la loi sur l'air de 1996, qui a contraint les agglomérations de plus de 100 000 habitants à se doter d'un Plan de déplacement urbain, puis la loi de solidarité et de renouvellement urbains (SRU) en 2000, qui a renforcé les dispositifs d'aide au développement des circulations douces en ville.

Des lois aux initiatives

De ces lois sont nées, entre autres, les initiatives de Vélo'v à Lyon en 2006 et de Vélip' à Paris en 2007. Leur succès, spectaculaire, a fait exploser le phénomène vélo et fait des émules un peu partout en France. Et pour cause :

garer son vélo est un véritable casse-tête quand on habite un appartement en ville ; la location en libre-service, avec ses bornes multiples, a complètement libéré les citoyens du problème du stationnement. En levant cet obstacle majeur, la formule a rajeuni en un temps record un mode de transport qui n'avait pourtant plus beaucoup d'adeptes.

De nombreux avantages

Si bien qu'aujourd'hui, se déplacer à vélo en ville, c'est même devenu très « branché ».





Jeunes et moins jeunes, hommes et femmes, étudiants et cadres découvrent les atouts de la « petite reine ». Et elle n'en manque pas, car c'est un moyen de transport parfaitement silencieux, très économique et finalement plus rapide qu'on ne l'imagine : des comparaisons ont montré qu'aux heures de pointe, c'était encore l'un des plus intéressants (avec le métro).



Le code de la route s'applique aussi aux cyclistes.

De plus, et c'est loin d'être un argument négligeable, faire ses trajets quotidiens à vélo permet d'avoir une activité physique régulière, sans y penser, sans alourdir son emploi du temps... et sans avoir à déboursier un abonnement à un club de gym où, bien souvent, on ne va pas !

Reste que circuler à vélo en ville fait encore peur à beaucoup. Nombreux sont ceux qui hésitent à se lancer dans le trafic dense d'une agglomération.

Itinéraires sécurisés et multiplication des services

C'est la raison pour laquelle des villes comme Strasbourg, Lorient ou encore La Rochelle, pionnières en matière de circulations douces, ne cessent, depuis des années, d'améliorer les itinéraires, de les sécuriser (pistes ou bandes cyclables sur les grands

axes et généralisation des zones 30 ailleurs afin de faciliter la cohabitation automobiles-vélos).

Un travail qu'elles complètent en multipliant les services (locations, stationnements nombreux, possibilité de mettre les vélos dans les trains, les bus, etc.).

Aujourd'hui, le savoir-faire de ces villes s'est diffusé car les élus sont sensibles à l'image moderne et « écolo » que renvoie une politique favorable à ce mode de transport. Par ailleurs, pour les usagers, plus il y a de cyclistes dans la circulation, moins il est stressant de se mêler au trafic. Bref, le mouvement est bien amorcé... et il y a fort à parier que l'augmentation du coût des carburants de ces derniers mois risque de l'accélérer. ■

⁽¹⁾ Voir Baromètre AGF-AFPC 2008 : 71,6% jugent que c'est une réussite.

⁽²⁾ Source : Conseil national des professions du cycle.

LE FREIN PRINCIPAL À LA PRATIQUE DU VÉLO EN VILLE

LA PEUR DE L'ACCIDENT

68 % des Français estiment que le risque d'accident est élevé⁽¹⁾. Ce risque existe, bien sûr. Les récents accidents mortels survenus à Paris, notamment, l'ont rappelé... Mais il reste surévalué. En fait,

on enregistre relativement peu d'accidents graves de cyclistes en ville (ils impliquent presque toujours un camion ou un bus). Les accidents de vélo en milieu urbain sont le plus souvent provoqués

par une ouverture intempestive de portière, un changement de file non signalé (téléphone au volant!)... et parfois aussi, il faut bien le dire, par l'indiscipline des cyclistes. Mais des évolutions s'amorcent, la cohabitation auto-vélo s'améliore.

⁽¹⁾ Sondage de l'Institut CSA pour LCL réalisé en mai 2006.

DOSSIER

> Pédaler en ville : ce qu'il faut savoir avant de se lancer



En ville, les bons choix pour pédaler tranquille

Quel modèle choisir ? Louer ou acheter ? Avec quel équipement et pour quel prix ? Des questions pertinentes lorsque l'on débute dans la pratique du vélo en ville.

Ville ou VTC. Deux types de cycles se partagent le bitume : la classique bicyclette dite « col de cygne » (comme dans la chanson d'Yves Montand) et le vélo tout chemin (VTC). Ce dernier, passe-partout, a la cote. Il

faut compter en moyenne 250€ pour s'en procurer un... mais le prix peut franchir le millier d'euros pour un modèle à assistance électrique (VAE), dont les ventes ont augmenté de 62% entre 2006 et 2007⁽¹⁾. Le choix du cadre dépend

des besoins et de la fréquence d'utilisation. L'aluminium est plus léger que l'acier, mais il amortit moins les chocs et peut nécessiter des suspensions.

DOSSIER

> Pédaler en ville : ce qu'il faut savoir avant de se lancer



témoignage

Antoine, 24 ans,
cycliste à Caen

« Un mode de transport plus doux, c'est une ville plus humaine ! »

« Le vélo, c'est mon mode de transport privilégié. J'habite Caen et je le prends pour aller travailler en périphérie. C'est du temps et de l'argent économisés... et une meilleure qualité de vie ! Une voiture, ça revient entre 300 et 500 € par mois. Mon vélo, lui, m'a coûté 270 € ! Je ne comprends pas les gens qui font 2 km en voiture et s'inscrivent à un club de gym. Avec une heure de vélo par jour, j'entretiens mon hygiène de vie sans effort. Si la cohabitation avec les bus se passe bien, avec les automobilistes, les conflits sont fréquents. Ils ont l'impression que la rue est une route et qu'elle leur appartient. Il faut que les cyclistes s'affaiblissent ! Parfois, quand j'ai un pneu crevé, j'utilise Veo¹ ! La qualité de service reste à améliorer (emplacements pas toujours disponibles, stations mal positionnées), mais c'est extrêmement pratique ! »

⁽¹⁾ Transport public à vélo, mis en service le 22 mars à Caen. Coût de l'abonnement : 15 €/an.

Dans tous les cas, une selle confortable reste le point essentiel.

Achat ou location ?

L'essor des vélos en libre-service n'a pas affaibli, comme on pouvait le supposer, les ventes. Les deux offres cohabitent au contraire fort bien. D'un côté, la location séduit par son coût d'abonnement abordable (29 € à l'année à Paris, 24 € à Dijon, 15 € à Caen...), l'absence de frais de réparation et sa praticité (pas besoin de local à vélos). D'un autre côté, les habitués font remarquer qu'avoir son propre vélo, c'est une grande

liberté. Et peu coûteuse car, une fois l'achat effectué, restent les frais d'entretien qui sont très limités : une cinquantaine d'euros par an.

Quel équipement ?

Côté vélo, la plupart des équipements de sécurité sont obligatoires (voir encadré ci-contre) et, en ville, un



Le vélo en « liberté », c'est agréable. Mais le port du casque et du gilet réfléchissant est recommandé.

Le Conseil AGF

QUELLE ASSURANCE CHOISIR ?

L'assurance n'est pas obligatoire pour les cyclistes. Pour autant, les accidents sont nombreux et il est important de couvrir sa responsabilité et celle de sa famille. Si vous renversez un piéton, causez des dommages matériels ou corporels à autrui, vous êtes couvert par la garantie « responsabilité civile vie privée » incluse, le plus souvent, dans le contrat multirisque habitation. Si vous êtes victime, la garantie défense pénale et recours (DPR), également comprise dans tout contrat multirisque habitation, permet d'exercer un recours contre le tiers responsable. En revanche, si vous êtes seul en cause, vous n'êtes pas couvert pour vos propres dommages. Il est conseillé d'avoir souscrit une garantie accidents de la vie (GAV) (entre 100 et 250 € selon que vous êtes célibataire ou une famille et selon le niveau de garantie). Enfin, nouveauté AGF : si vous souhaitez garantir votre vélo contre le vol, le Pack Mobilité AGF, que vous pouvez souscrire avec l'assurance habitation AGF, couvre tous les objets qui vous accompagnent en dehors de chez vous jusqu'à 1 500 €.

très bon antivol rigide en U est vivement recommandé. Pour le cycliste, rien d'obligatoire, mais une tenue de protection est fortement conseillée. Car même à faible vitesse, en cas de chute on peut se faire très mal. Ne rechignez donc pas sur les gants (ou mitaines en été) et le casque ! Et pour être efficace, il doit être bouclé, la jugulaire attachée correctement.

Dernière règle d'or : être vu des autres usagers est vital ! Le CISR⁽²⁾ s'apprête d'ailleurs à rendre le gilet réfléchissant obligatoire de nuit hors agglomération dès septembre.

⁽¹⁾ Source : Conseil national des professions du cycle. ⁽²⁾ Comité interministériel de sécurité routière.



AGF

Le bon équipement



Pour le vélo

Obligatoire : des éclairages actifs (avant et arrière) et passifs (catadioptres) en bon état. Halogènes ou phares à diodes sont plus performants. Pensez aux bandes réfléchissantes qui améliorent la visibilité. **Des pneus** en parfait état, bien gonflés, **des freins** (avant et arrière) efficaces et **une sonnette** qui s'entend à 50 m au moins !

Utile : l'écarteur de danger, bras articulé qui incite les automobilistes à augmenter la distance de sécurité lors d'un dépassement (minimum 1 m en ville).

Pour le cycliste

Recommandés : un casque homologué, correctement attaché, une paire de gants et un gilet ou un baudrier fluo. Habillez-vous avec une tenue protectrice (bras et jambes couverts).

Déconseillés : les vêtements flottants qui peuvent se prendre dans les rayons.



DOSSIER

> Pédaler en ville : ce qu'il faut savoir avant de se lancer

Europe du vélo : quand nos voisins pédalent en tête

Dans l'art d'utiliser le vélo comme mode de déplacement urbain, nos voisins nous ont largement précédés. Et on aurait tort de ne penser qu'aux cités nordiques, telle Amsterdam ! Petit parcours en Italie, au Danemark et en Allemagne...



Pays-Bas

AMSTERDAM, LE TOUT-VÉLO

Le meilleur moyen de se déplacer à Amsterdam, c'est de pédaler.

Sa dimension (5 km de part en part), l'étroitesse des rues (due aux canaux) et la quasi impossibilité de circuler en voiture et de stationner ont depuis longtemps assuré le succès de ce mode de transport. La ville compte quelque 600 000 vélos pour 730 000 habitants... et 400 km de pistes cyclables !



Allemagne

LE « SYSTÈME VÉLO » À FRANCFORT, HEIDELBERG, FRIBOURG...

Au début des années 80, la montée en puissance des « Verts » en Allemagne a poussé le pays à prendre de nombreuses mesures favorables au vélo : obligation de construire des pistes et des rues cyclables, adoption de panneaux pour les cyclistes, règles spécifiques (utilisation à contresens des rues à sens unique, ouverture des couloirs de bus), accès des vélos facilité dans les transports en commun, les ascenseurs, les parkings, etc. Bref, un véritable « système vélo » où l'utilisateur a un ensemble complet de services performants à sa disposition.



Danemark

LA GRATUITÉ À COPENHAGUE

À Copenhague, les autorités ont décidé de jouer la carte de la gratuité : les citadins peuvent emprunter des vélos selon le système des Caddies® au supermarché. Il leur suffit de mettre une pièce à la borne-vélos proche de chez eux pour partir au guidon d'un engin, pièce qu'ils récupèrent en redéposant à une autre borne. Une méthode très efficace : la capitale danoise affiche aujourd'hui 30 % de ses déplacements à vélo.



Italie

FERRARE... ET LE « CITTASLOW »

Avec ses 140 000 habitants et ses 100 000 vélos, Ferrare bat tous les records : près de 31 % des déplacements se font à bicyclette ! Car dans cette cité de l'Italie du Nord, tout est fait pour faciliter la vie des cyclistes. Si le centre historique, piétonnier, est accessible aux vélos, dans les quartiers périphériques, une réduction des vitesses a été imposée aux automobilistes pour apaiser la circulation et sécuriser les cyclistes. Sur les grands axes de circulation, des pistes cyclables ont été créées.

Des places de stationnement (le plus souvent gratuites) ont été prévues un peu partout. Ce succès a incité Parme, Livourne, Orvieto et surtout Bologne, à l'imiter, donnant naissance au « cittaslow »⁽¹⁾. Ce concept repose sur l'idée d'une ville qui vit au rythme des hommes qui privilégient les modes de déplacement doux. Un mouvement qui a gagné de nombreux pays européens... et jusqu'à l'Australie.

⁽¹⁾ Un néologisme italo-anglais qui signifie : ville lente.

Pour en savoir +

APPRENDRE LE VÉLO À VOS ENFANTS



« Premiers Trajets de l'enfant à vélo », dépliant de l'association Prévention Routière disponible dans les comités départementaux et téléchargeable sur le site de l'association : www.preventionroutiere.asso.fr

Consultez également le site www.priorite-vos-enfants.fr

SUR LE VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT URBAIN



La FUBicy est la fédération qui regroupe de nombreuses associations présentes dans toute la France : 12, rue des Bouchers, 67000 Strasbourg. Tél. : 03 88 75 71 90. Vous trouverez sur son site (www.fubicy.org) une multitude de conseils pratiques et de coordonnées.



Le Club des villes cyclables et son magazine « Villes & Vélo » sont une autre mine d'informations précieuses : www.villes-cyclables.org

L'ADEME consacre également un chapitre argumenté au vélo : www.ademe.fr

COMMENT
ÇA MARCHE?



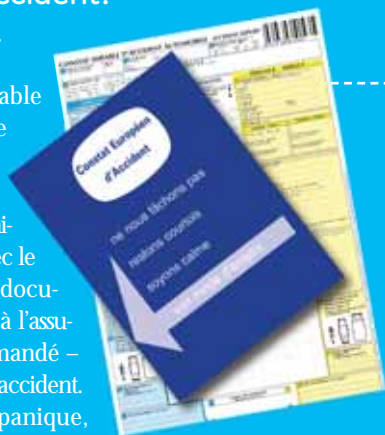
Bien remplir un constat amiable

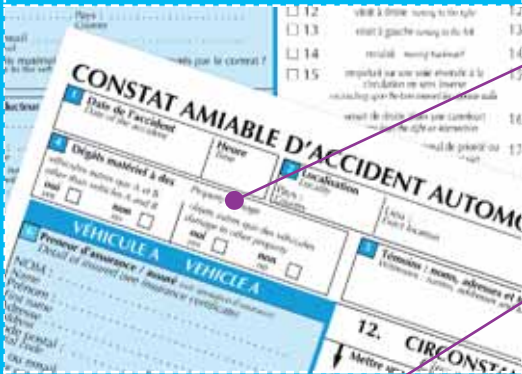
Hantise des automobilistes, le constat amiable est le document important pour se faire indemniser en cas d'accident.

À remplir sans faute et avec le plus grand soin.

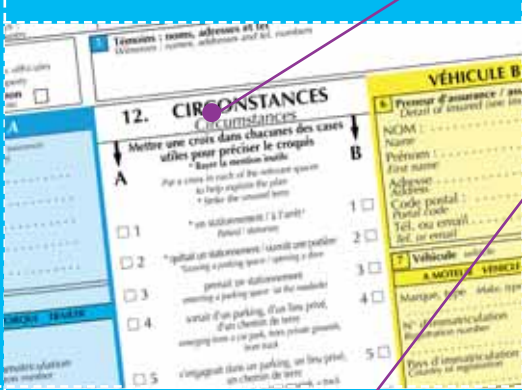
En cas d'accident, la première chose à faire est de le signaler aux autres automobilistes (avec les feux de détresse et votre triangle de présignalisation) et, s'il y a un blessé, d'alerter les secours. Ensuite, même si les dégâts semblent limités, un constat amiable s'impose. Un passage obligé à traiter avec le plus grand soin car une fois signé, le document ne peut plus être modifié. Il est conseillé de le remplir sur place, avec un stylo bille noir. Si vous

n'avez pas de constat amiable avec vous, une feuille vierge peut éventuellement servir de support. Il faut remplir autant de constats que de véhicules entrés en collision avec le vôtre. Envoyez ensuite le document signé et photocopié à l'assureur – en courrier recommandé – dans les cinq jours suivant l'accident. Dans la pratique, pas de panique, tout est légendé...





1 > Situer et dater
 Les rubriques 1 à 5 du constat permettent de situer, dater et donner les informations principales sur l'accident. Toutes les cases sont importantes ! Ne pas oublier de préciser si l'accident a eu lieu en ou hors agglomération, avec le nom de la rue ou la borne kilométrique la plus proche. La présence de témoins (case 5) s'avère souvent déterminante, à condition de préciser leurs coordonnées.



2 > Indiquer les circonstances
 Ces informations concernent la situation au moment du choc (rubrique 12). Elles déterminent la responsabilité des conducteurs. Ne cocher une case que si elle correspond exactement à la situation ! Les observations pourront être mentionnées à la rubrique 14. Ne pas oublier d'indiquer le nombre de cases cochées, pour éviter toute tentative de falsification.



3 > Soigner le croquis
 Il doit être lisible et comporter le maximum d'éléments du contexte : direction des véhicules, signalisation au sol, panneaux, voies de circulation (avec leur nom) en délimitant les bords et l'axe médian de la chaussée. La position des véhicules A et B doit être schématisée (un rectangle suffit) au moment du choc. Ne pas hésiter à faire un brouillon.

4 > Vérifier et signer
 La signature de chacun des conducteurs, avant la séparation des feuillets, est essentielle. Elle valide le recto du constat. Le verso est un complément d'informations et peut apporter des précisions sur les indications figurant au recto. Il peut être rempli à tête reposée. En revanche, ne signez pas si vous n'êtes pas totalement d'accord !

5 > Délit de fuite
 Si l'un des conducteurs refuse de signer et s'enfuit, le second peut remplir seul le constat en indiquant le maximum d'informations dont il dispose sur son opposant : numéro d'immatriculation, de contrat d'assurance... Le tout accompagné d'un dépôt de plainte pour délit de fuite si tel est le cas.



Le Conseil AGF UN NOUVEAU GUIDE DU CONSTAT

AGF vient de sortir la nouvelle mouture, plus claire et plus pratique, de son guide du constat amiable : une sorte de trousse de secours administrative, remise par les agents AGF lors de la souscription d'un contrat. Ce guide est fourni avec plusieurs constats vierges. La première partie détaille, étape par étape, les rubriques de la déclaration. Le tout accompagné d'un lexique, de repères et d'un rappel des gestes qui sauvent. Le guide du constat est disponible chez les agents généraux AGF. Liste consultable sur : www.agf.fr



POUR OU CONTRE ?

La proposition, discutée lors du Grenelle de l'environnement, vient d'être relancée : l'Alsace pourrait bientôt expérimenter la limitation à 110 km/h sur autoroute. Le débat fait rage...

Sur autoroute, faut-il diminuer la vitesse ?

Pour

Des répercussions positives sur les accidents

Pourquoi pas si c'est efficace ? Une telle mesure aurait des répercussions positives à la fois sur la pollution et sur les accidents. À chaque fois qu'on a pris des décisions de ce genre, en général pour faire des économies d'énergie d'ailleurs, on a enregistré une amélioration très nette de la sécurité sur les routes. Ce qui est dommage, c'est qu'on n'arrive pas à se mettre tous d'accord, au niveau européen, sur la vitesse maximale autorisée...

Jean, 60 ans, Paris 13^e

Rouler vite ne fait pas gagner de temps

Je suis entièrement d'accord pour les 110 km/h sur autoroute ! À chacun de prendre ses responsabilités et de s'interroger sur ses capacités à agir pour la sécurité et l'environnement. Et puis rouler vite ne fait pas gagner de temps. Sur 100 kilomètres, une différence de 20 km/h ne fait gagner que quelques minutes à l'arrivée !

Nicole, 39 ans, Aulnay-sous-Bois

C'est tout bénéfique pour la consommation

Très bonne idée. Personnellement, en réduisant un peu ma vitesse, je consomme 4,5 litres aux 100 avec ma 307, alors qu'avec la même voiture, certains consomment jusqu'à 8 litres aux 100... Et c'est tout bénéfique puisque ça me coûte environ deux fois moins en carburant et en entretien ; ma voiture devra aussi être remplacée beaucoup plus tard.

Francis, blog Internet





Contre



Déjà à 130, on s'ennuie sur la route...

Les politiques se fichent du monde ! Les usagers de la route s'ennuient déjà à respecter les limitations de vitesse. Et maintenant, on parle de limiter la vitesse à 110 km/h ! Quelle hypocrisie ! On ferait mieux d'investir vraiment dans la recherche et les énergies nouvelles !

Nicolas, 27 ans, Paris 11^e

On déresponsabilise les conducteurs

Je suis révolté. On nous a déjà fait passer à 130 ; aujourd'hui on nous parle de 110... et demain ? Le gain sur la pollution n'est pas prouvé : les moteurs modernes ont un meilleur rendement à 130 qu'à 110. Les gains en termes de sécurité risquent de produire l'effet inverse à celui prévu : il va endormir les conducteurs et aggraver les problèmes de circulation. En augmentant les brimades et les lois, on déresponsabilise et on rend les gens agressifs.

Félix, blog Internet

Une mesurette pour de petits bénéfiques

Réduire la vitesse, ça ne changera rien ! D'une part, la baisse des émissions de CO₂ sera minime. D'autre part, j'aime bien la vitesse et j'en ai marre des amendes ! Pourquoi ne pas limiter les routiers seulement ? Non, vraiment, cette idée d'abaisser la vitesse sur autoroute, c'est une mesurette qui va embêter les gens pour de bien petits bénéfiques.

Julie, 22 ans, Quimper



« Sur autoroute, une diminution de 1 % de la vitesse, c'est 3 à 4 % de tués en moins »

« Notre association n'a pas demandé cette mesure... mais si elle avait été décidée, nous n'aurions pas été contre ! D'une part, parce que le lien entre la vitesse et le nombre d'accidents est évident : tous les experts s'accordent à dire qu'une réduction de 1% de la vitesse moyenne engendre une baisse de 3 à 4% du nombre de tués. Depuis 2002, la vitesse moyenne a baissé de 10% et, de ce fait, le nombre de tués de 35%. D'autre part, parce qu'elle aurait permis d'harmoniser la vitesse dans les pays européens – en moyenne de 120 km/h sur autoroute. Cela dit, l'idée de l'Alsace de passer à 110 km/h n'est pas la priorité ; il serait plus intelligent d'imposer 10 km/h de moins partout. »

Bernard Pottier, Président de l'association Prévention Routière

Ne laissez pas
le vélo
vous faire oublier
les dangers
de la route.



AVEC AGF, JE CONDUIS MA VIE.

Assureur engagé, AGF sensibilise, forme et informe ses clients sur les comportements citoyens à adopter sur la route, **même à vélo.**

AGF 
Qui d'autre ?

Allianz 

Leader européen de l'assurance et des services financiers.