

# ATELIER 5

## Protéger les vélos pour en généraliser l'usage

17 participants

**Angèle Radjagobal (animatrice)** représente la marque Bicycode®. Bicycode® : sécuriser le vélo pour en généraliser l'usage. Marquage vélo depuis 2004.

### **Participants :**

- **Corinne Verdier**, présidente et co-fondatrice d'Altinnova, spécialisé pour les aménagements cyclables, cœur : le stationnement des vélos.
- **Nicolas Martin**, président de Roulons à Vélo en Ville Valence (REVV) et responsable de la commission antivol.
- **Jacques Vélot**, directeur de la division mobilité In Group, sécurisé, partenaire de l'APIC pour le projet vélo.

### **Angèle :**

Les deux premiers freins à la pratique du vélo sont : le ressenti lié à l'insécurité sur la route et la peur de se faire voler son vélo. La FUB s'est toujours fortement impliquée pour sensibiliser sur le sujet de la sécurité à vélo à travers le marquage Bicycode®, et notamment à travers la commission antivol et la commission éclairage.

La première étape pour protéger son vélo : un bon cadenas !

La commission antivol a déjà évalué plus de 450 cadenas depuis 20 ans, comment la commission antivol évalue-t-elle les cadenas ?

### **Réponse de Nicolas :**

En 2002 débutent les premiers tests antivols réalisés par REVV, dont les résultats sont publiés sur le site de la FUB, avec une trentaine d'antivols testés par différents outils et méthodes de vol. Sont distingués deux types d'attaque : de petite dimension (par des outils de 35 cm) -> permettent de délivrer le niveau 1 roue, puis de plus grande dimension (outils de 75cm) pour les niveaux 2 roues.

Finalement, ce qu'on peut tirer de ces tests, c'est qu'« **il vaut mieux un mauvais U qu'un bon câble** ». Les U sont toujours les meilleurs, même s'ils sont un peu plus cher. Viser le niveau 2 roues n'est pas si difficile : des cadenas pas très chers existent.

Tous les types d'antivols sont testés : pour comparer l'ensemble des produits proposés sur le marché et donner une évaluation.

Il est intéressant d'observer que le poids et prix ne sont pas des critères qui caractériseraient un bon antivol.

Ajouter un système de câble au U permet d'être complémentaire. Le câble seul en revanche est à éviter. Notamment les câbles à armatures. De même les antivols pliants : beaucoup moins efficaces que les U, qui sont pourtant en évolution.

Les tests antivols sont aujourd'hui indispensables. Rien ne les remplace, actuellement aucune concurrence. Aussi **il est important de bien se référer à des tests indépendants**, et non pas à ceux réalisés par les fabricants eux-mêmes sur leurs propres antivols.

La commission antivol bénéficie d'une reconnaissance des fabricants et des assurances. Cependant, les fabricants ont maintenant un rôle à jouer : c'est aux fabricants aussi d'y contribuer.

Les tests antivols sont disponibles sur le site de la FUB : <https://www.fub.fr/antivols>

Voir la vidéo du Biclou « Ces experts brisent des antivols « U » des vélos pour noter leur résistance » : <https://www.leparisien.fr/video/video-ces-experts-brisent-les-antivols-u-des-velos-pour-les-noter-16-01-2022-H2K7EHJNZZEWPBLLD2HNOMFT3I.php>

### **Angèle :**

Certes il faut un bon cadenas et de préférence un U, mais encore faut-il trouver un endroit satisfaisant auquel accrocher son vélo.

Corinne, vous avez fondé Altinnova il y a 19 ans, vous avez été précurseur dans le domaine du stationnement vélo, comment ce secteur a-t-il évolué ? Quelles sont les territoires pionniers sur ce sujet ?

### **Réponse de Corinne :**

19 ans, pas de financement, on part de rien ;

Vélov, on commence à voir des vélos apparaître dans les rues. Il faut qu'on voit les questions du stationnement des vélos. Du stationnement longue durée.

Dans les gares, aux abords des trams, etc. Comment stationner son vélo ?

Au début, ont été installés des stationnements **ancrés dans le sol**. Puis il a fallu que **l'espace soit fermé** et **contrôlé**, afin de retrouver son vélo complet avec ses accessoires.

Question de **points de destination** : usagers qui prennent le train, points de destination (école, entreprise, université). Implique une nécessité de typologie de stationnement avec des espaces fermés.

Les centres villes sont des espaces propices à la pratique du vélo, mais les habitats sont anciens et leurs stationnements y sont rares voire inexistants. Nécessité de traiter la question du **stationnement résidentiel**.

- ➔ Prérequis : vélo sécurisé, retrouver son vélo avec ses accessoires, être à proximité de son moyen de transport / lieux de destination.

En centre-ville, on peut soit aménager des locaux vacants mais ils sont souvent en compétition avec des commerces (plus rémunérateurs).

Autrement, des solutions de stationnement plus compactes sont possibles, pour lesquelles on retire une place de stationnement voiture, ce qui permet de stationner entre 5 et 10 vélos, sans empiéter sur l'espace des piétons, et sans gêner la vue plus qu'un véhicule, restant proche des habitations.

Comment on les gère ? Comment donner la liberté à un usager d'accéder à son abri facilement ?  
Abonnement longue durée ou occasionnel : nécessiter de s'adapter entre une simple visite ou le cyclotouriste.

**Angèle :**

Quelle a été l'évolution de ces stationnements proposés par Altinnova ?

**Corinne :**

Après quelques années de croissance nulle, depuis quelques dizaines d'années, la courbe a infléchi grâce à la pratique du vélo.

Les villes sur le podium du Baromètre des villes cyclables étaient les plus demandeuses. Maintenant nous sommes sollicités sur tout le territoire.

Et il est intéressant d'observer que **les enfants sont support du vélo**, des dessins d'enfants ornent les abris. Les enfants sont les cyclistes de demain, un levier pour la mobilité.

**Angèle :**

Le vol de vélo est un vrai fléau : décourageant la pratique pour certains et impactant d'avantage les populations vulnérables.

318 000 vélos volés chaque année, dont 4 % de vélos restitués et 40 % de vélos retrouvés dont on ne sait pas quoi en faire.

Sous l'égide de l'APIC (l'Association de la Promotion de l'Identification des Cycles), In Group a été mandaté pour créer un fichier national permettant aux forces de l'ordre de retrouver les propriétaires des vélos retrouvés. La FUB avait porté haut ce sujet en créant Bicycode®. Désormais avec l'obligation du marquage, le fichier national prend une tout autre ampleur et les forces de l'ordre ont désormais accès à un fichier beaucoup plus conséquent.

Jacques, pouvez-vous nous en dire plus ? Comment les forces de l'ordre sont-elles formées, quels sont les outils mis à leur disposition ?

**Réponse de Jacques :**

Le vol de vélo est un fléau. Le vol traverse les frontières.

Le FNUCI a été mis en place par le ministère de la Transition écologique. L'APIC gère le FNCUI.

1,5 millions de vélos identifiés sont associés à un propriétaire.

Et que fait-on une fois le vélo retrouvé ?

IN Group distribue des outils pour les forces de l'ordres (sous respect RGPD et CNIL). Avec différentes réponses selon les acteurs :

- Policiers et gendarmes : 100 000 terminaux mobiles déployés, ils installent une application seulement accessible aux forces de l'ordre. Disponible aussi sur leurs postes fixes. Lisent le code et retrouvent le propriétaire.
- Policiers municipaux (d'avantage sur le terrain) : 3 000 communes soit 30 000 PM qui opèrent en France. Bénéficient de droits spécifiques. 1 500 inscriptions actuellement au projet qui peuvent effectuer ce contrôle ; des actions de fond sont en place pour les déployer à l'ensemble des policiers.

- Dernier niveau : vous et moi via site de l'APIC : possibilité de vérifier le statut du vélo : de télécharger l'application IN Vérify, vérifier le statut du vélo. Si l'on souhaite acheter un vélo, bien vérifier que le statut est « en vente » et que l'on ne procède pas à un recel de vélo.

Aujourd'hui il faut une action volontaire, un travail dans le respect anonymat, grâce au « sans contact » il est possible de vérifier, par l'étiquette et le numéro du vélo, son statut. Si un vélo passe à proximité, il est possible de recevoir une notification s'il est en statut « volé ». Cette technologie est possible, et il reste à faire une expérimentation au niveau d'une ville pour le réaliser.

#### **Angèle :**

Pour résumer, une bonne protection de son vélo c'est : de le faire marquer, l'attacher avec un cadenas 2 roues, dans un abri Altinnova.

Nicolas, vous représentez également l'association cycliste de Valence, quel est votre ressenti sur l'évolution du stationnement au centre-ville de Valence ? Quel est l'impact des box localement ?

#### **Réponse de Nicolas :**

Le centre-ville de Valence a un gros potentiel vélo. C'est la ville du quart d'heure : on peut aller partout en ville d'un point A à un point B en moins d'un quart d'heure.

Persiste le problème du stationnement, et celui des escaliers. Les vélos inutilisés pendant plus de six mois sont détruits.

La ville de Valence est pionnière en matière de mobilité : depuis 7 ans ont été mis en place des box de stationnement, permettant l'intermodalité.

Au départ, les demandes venaient des particuliers. Les plus grands freins venaient des élus : boîtes aux couleurs criardes, qui ont pu finalement être changées, question du coût, de l'espace, enlever une place de stationnement voiture c'est le bout du monde.

Finalement les box sont saturés, et la solution n'est pas non plus d'en mettre partout.

Une des solutions à Valence serait d'utiliser les rues sinistrées : sacrifier certains espaces (magasins fermés) pour y mettre des vélos. Et d'un côté ça apporte tous les jours du passage.

Un questionnaire aux élus à titre expérimental pourrait permettre de les sonder ; travailler au corps des élus pour redynamiser les centres villes qui ne sont plus les mêmes qu'il y a 30 ans ; et investir les fonds de commerce ; moyen idéal de réguler les déplacements.

#### **Ajout de Corinne :**

A Valence il n'y avait pas d'offre de stationnement vélo il y a sept ans. Puis les premiers projets de consignes individuelles, positionnées sur des parcolets, ont très vite été remplis, prenant de la place. La demande augmente : on ajoute un double étage ; puis sont déployés en nombre sur le territoire ; puis des abris collectifs sont redéployés... Le fait d'amorcer et d'initier le territoire, c'est amorcer la pompe.

Dans la ville de Lille, un budget participatif a permis de mettre en place des boxes résidentiels ; ils en ont mis 2 au départ, maintenant il y en a 100. Et les agences de location intègrent dans leur annonces les places de stationnement dans le vélo boxe, qui devient un argument de vente immobilière.

Sur la question du marquage, l'abris sécurisé permet de déclarer l'identité de son vélo, d'avoir un lien entre l'utilisateur et son vélo, et de gérer la question des vélos ventouses. Se voit utile pour les abris à forte concentration d'utilisateurs, l'usage n'étant pas le même pour l'intermodalité et pour du résidentiel. Le marquage est une solution pour détecter des vélos, et notamment s'ils sont trop longtemps stationnés, on peut informer le propriétaire. Permet aussi d'informer les usagers qui pourraient avoir la certitude qu'il y a une place à la gare pour stationner son vélo. Ainsi la dimension se voit plus générale.

**Angèle :**

En matière de vol de vélo il y a des filières européennes, les vélos peuvent être envoyés de l'autre côté de la méditerranée, comment parvenir à un standard ?

Aux solutions locales pour protéger son vélo, s'ajoute une réalité qui dépasse les frontières car les filières de recel de vélos sont européennes.

Jacques, peut-on envisager un fichier centralisé européen, un standard européen qui permette de combattre le vol de vélo à plus grande échelle et plus efficace ?

**Réponse de Jacques :**

L'orientation fixée est de traverser les frontières. Car le vélo peut aussi les traverser.

Les questions d'assurance elles-aussi vont au-delà : donnent de la confiance, les assurances deviennent moins chères s'il y a plus de probabilité de les retrouver.

4 ingrédients :

- Volonté de l'APIC, inscrite au départ comme partenaire,
- Orientation de la FUB,
- Volonté du ministère de la Transition écologique,
- Les technologies ouvertes : chaque acteur s'il ferme sa techno personne ne va l'adopter, désir d'aller au-delà des frontières, blockchain enregistré dans des docs open source ;

S'étend déjà à l'Europe : les producteurs de vélo marquent déjà des vélos qui sont produits en Belgique, l'Italie propose aussi le marquage des vélos.

L'identifiant délivré par l'APIC fait la promotion de l'enregistrement et la promotion de l'enregistrer ; solution mise en place en France.

Et enfin il faut un outil de contrôle : IN a mis à dispo un outil IN Vérify qui est téléchargeable par tout le monde. Cette application compatible est aussi disponible pour les autres pays, et peut être traduite. 10 millions de connexions par jours et un volume de vérifications élevés possible ; a été reprise à l'étranger.

**Angèle :**

Corinne, qu'en est-il du stationnement vélo à l'échelle européenne ? Y a-t-il des chiffres pertinents qu'on pourrait partager ici ?

**Corinne :**

La France n'est pas pionnière dans le vélo. Les Pays-Bas sont 17 millions d'habitants pour 900 000 vols de vélos par an. La France, c'est 65 millions d'habitants et 318 000 vols, avec une part modale de 3 à 4 %. L'enjeu central est de trouver des solutions pour limiter le vol de vélos et éviter les similitudes.

**Questions de l'auditoire :**

- Demande sécurisée au Pays Bas ?

**Corinne :**

Pas structuré de la même façon, il y a des vélos partout. Chacun a un beau vélo chez soi à son domicile et un autre à l'extérieur pour tous les jours. Le niveau de sécurisation est plus faible qu'en France, pas d'attache correcte, pas d'attache systématique de la roue avant, pas de place pour stationner son vélo, pas de critère d'ergonomie ni de confort. Le marché du vélo est un marché mature. Ce qui est différent en France : où le premier critère est celui du confort, facile à manipuler, un parking facilité et accueillant.

- Comment est intégré une mobilité inclusive ?

**Corinne :**

Création d'espaces réservés, des prises de charges pour les VAE, des vélos-stations vont être planifiées aussi pour les vélos grand gabarits.

Aménagement de ces espaces en tenant compte des détails : développer une barre qui dit « mon antivol m'attend ici ».

- Oser démarrer petit ? Difficulté d'initier la démarche ; formule de location pour tester si ça prend ? Notion de test nécessaire pour convaincre les élus ;

**Corinne :**

N'a pas encore été testé, car une fois déployé il n'est plus question de savoir si on a besoin, le mobilier a vécu et généralement on ne peut plus s'en passer.

Pour les événements : les racks de stationnement sont hyper rapides à déployer ou à ranger ; essence du projet des racks éphémères.

Les arceaux scellés dans le sol ont une finalité différente et correspondent à des besoins autres que les stationnements sécurisés.

- Ephémères donc pas la même capacité de box ?

Très bonne idée : un box abîmé à faire tourner sur les agglos. Question de l'insertion paysagère : premier point pour qu'il fonctionne : il faut que ce soit beau, que les élus en soient fiers, usagers en soient contents.

- Marge de progression, en 2020 : deux premiers stationnements sécurisés, beaucoup de vol dans les parcs sécurisés (les abonnés bus peuvent y entrer) ; La Rochelle : question d'urbanisme protégé, un mobilier d'Altinova qui a bien marché en centre-ville, l'interlocuteur architecte des bâtiments de France a donné son accord ; mobilier cigogne, réversible et mobile, on peut le déplacer, les élus ont voté un plan de déploiement des stationnements sécurisés : 2 par an. Déployés dans nos quartiers prioritaires car pas de possibilité d'y mettre des garages de vélo. Nous l'élu au vélo, c'est l'élu au stationnement ce qui facilite beaucoup les choses.
- Sécurisation du vélo n'est pas intégrée en amont au vélo (carte grise), travail auprès des fabricant : antivols déjà pensé dans le vélo ?

**Angèle :**

Les vélos sont marqués en usine ; les manufacturiers peu à peu marquent à la base ;

**Jacques :**

Changement d'attitude des fabricants, on achète des vélos qui ont une valeur beaucoup plus élevée, les industriels ont poussé pour le faire dès la fabrication, passage à l'acte dès le décret.

**Nicolas :**

Antivols de cadre recommandés, déjà le cas pour les VAE.

**Angèle :**

Motoristes acceptent de mettre une puce, grand pas.

**Joëlle de l'APIC :**

Obligation que tous les vélos neufs soient identifiés, si un vélo est revendu, si pas marqué c'est suspect.