EXPERT • INDÉPENDANT • SANS PUBLICITÉ

QUE CHOISIR

pratique

Numéro 147 • Mars 2026 • 7,30 €

L'ENCYCLO DU VÉLO

- ENTRETENIR
- S'ÉQUIPER
- ACHETER
  Neuf ou d'occasion
- S'ASSURER
- REVENDRE

Test 28 vélos électriques

À partir de 1700 €

\+ *Nos idées d'itinéraires*

L 13463 - 147 - F: 7,30 € - RD

DROM-COM : 8,50 € / 990 XPF

Consultez chaque trimestre nos

NUMÉROS PRATIQUES

7,30 € chaque numéro

Vous avez entre les mains la toute dernière édition de ***Que Choisir Pratique.*** Mais ce n'est pas la seule ! Quatre fois par an, nous publions ces hors-séries sur des thèmes aussi variés et spécifiques que **l'alimentation saine, la voiture électrique, les animaux domestiques**...

Véritables encyclopédies de la consommation, les *Que Choisir Pratique* traitent la question abordée de manière approfondie, et sous tous ses aspects. Ils vous permettent **d'étendre vos connaissances, de mieux orienter vos choix et vos actions,** tout en déjouant les pièges.

POUR COMMANDER

PAR COURRIER

Remplissez, photocopiez ou recopiez sur papier libre le bulletin ci-dessous, et envoyez-le à :

Que Choisir - Service Abonnements
45, avenue du Général-Leclerc
60643 Chantilly CEDEX

PAR INTERNET

Kiosque.quechoisir.org

ou en flashant le QR code ci-contre

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal |_|_|_|_|_|

Ville .....

	NUMÉRO COMMANDÉ	QUANTITÉ	PRIX	TOTAL
☐143	Chiens & chats - Veillez à leur bien-être		7,30 €	
☐144	Mémoire - La coacher au quotidien		7,30 €	
☐145	Labels - Optez pour les vraies garanties		7,30 €	
☐146	Vos données - Gardez le controle		7,30 €	

Participation aux frais d'expédition

Je commande 1 numéro, j'ajoute **1,50 €**	
Je commande 2 numéros ou plus, j'ajoute **2 €**	

TOTAL (commande + frais d'expédition)

Je joins mon règlement par chèque à l'ordre de *Que Choisir.*

Édito

LA VIE EN ROUE LIBRE

Depuis un peu moins de 10 ans, le vélo s'est imposé dans les mobilités douces. Bon pour la santé, économique, écologique et pratique, il correspond aux attentes de notre époque. Pour certains, il aurait même détrôné la voiture. Si bien qu'il est extrêmement valorisé, et même promu comme solution d'avenir par toujours davantage de citoyens et d'élus locaux. Résultat: plus de 20 millions de Français se déplacent à vélo, dont 5 millions au quotidien. Vous aussi, vous voulez vous lancer? Avant toute chose, posez-vous les bonnes questions. D'abord, quel type de cycle est fait pour vous? VTT, VAE, VTC, vélo classique? Les modèles sont nombreux, comme en témoigne notre test comparatif, et à chacun correspond un budget, comprenant le prix d'achat de la bicyclette – neuve ou d'occasion – et l'équipement adapté. Quant à l'entretien, il demande aussi réflexion: est-il préférable de confier votre monture à un professionnel, ou pouvez-vous contourner quelques dépenses en vous en chargeant vous-même? Et qu'en est-il de l'assurance? Tous ces points sont essentiels, car enfourcher son vélo, c'est s'exposer aux tensions de la route, aux comportements des autres usagers, aux aléas climatiques… Il est donc nécessaire de connaître les règles de circulation, vos droits et vos devoirs. Pour bon nombre d'adeptes, faire du vélo, c'est aussi appartenir à une communauté et développer une certaine philosophie. Ce numéro de *Que Choisir Pratique* est bien plus qu'un guide d'achat. Il propose notamment plusieurs itinéraires de balades en France destinés aux voyageurs solos, aux familles ou aux grands sportifs. En résumé, découvrez une véritable encyclopédie du vélo qui répond même aux questions que vous ne vous posiez pas!

Pascale Barlet

QUE CHOISIR pratique
EXPERT · INDÉPENDANT · SANS PUBLICITÉ

UNION FÉDÉRALE DES CONSOMMATEURS – QUE CHOISIR
Association à but non lucratif - 233, boulevard Voltaire - 75555 Paris CEDEX 11 - Tél. : 01 43 48 55 48

Quechoisir.org
Service abonnements : 01 55 56 71 09
Tarifs : 1 an, soit 11 numéros : 49 € ▪ 1 an + 4 hors-séries : 67 €
1 an + 4 hors-séries + 4 numéros *Que Choisir Pratique* : 94 €

PRÉSIDENTE ET DIRECTRICE DES PUBLICATIONS
Marie-Amandine Stévenin

RÉDACTRICE EN CHEF
Pascale Barlet

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA RÉDACTION
Laurent Suchowiecki

CONCEPTION GRAPHIQUE
Les 5 sur 5

DIRECTEUR ARTISTIQUE
Ludovic Wyart

RÉDACTION
Boris Cassel, Camille Gruhier (cheffe de rubrique Tests), Ivan Logvenoff, Rosine Maiolo, Marie Pellefigue

SECRÉTAIRES DE RÉDACTION
Valérie Barrès-Jacobs, Marie Bourdellès, Gaëlle Desportes-Maillet

RÉDACTRICES-GRAPHISTES
Sandrine Barbier, Clotilde Gadesaude, Capucine Ragot

ILLUSTRATEUR
Antoine Levesque

INFOGRAPHISTES
David Barreto, Carla Félix-Dejeufosse, Laurent Lammens

ICONOGRAPHIE
Catherine Métayer

ODLC
Grégory Caret (directeur)

ESSAIS COMPARATIFS
Éric Bonneff (directeur)

ASSISTANTE DE LA RÉDACTION
Fadila Benni-Nawjeek

DOCUMENTATION
Frédérique Vidal (responsable), Audrey Berbach, Véronique Le Verge, Stéphanie Renaudin

DIFFUSION/MARKETING
Laurence Rossilhol (directrice), Delphine Blanc-Rouchosse, Justine Boduch, Jean-Louis Bourghol, Margaux Debrade, Marie-Noëlle Decaulne, Jean-Philippe Machanovitch, Francine Manguelle, Steven Phommarinh, Ibrahim Sissoko, Agathe Vaillant

JURIDIQUE
Magali Buttard (responsable), Brune Blanc-Durand, Gwenaëlle Le Jeune, Véronique Louis-Arcène

INSPECTION DES VENTES/ RÉASSORTS MP Conseil

IMPRESSION / COUVERTURE
BLG Toul, 2780, route de Villey-St-Étienne 54200 TOUL

DISTRIBUTION MLP

COMMISSION PARITAIRE
n° 0727 G82318

Imprimé sur papier Perlen Value (Suisse)

ISSN 2646-9189.

Taux de fibres recyclées : 57 %
Certification : Écolabel FSC PEFC
Eutrophisation : 620 kg CO_2/T papier

Photo de couv. : Fotosuper/Istock

Les informations personnelles collectées font l'objet d'un traitement sous la responsabilité de l'UFC-Que Choisir située 233, bd Voltaire, 75011 Paris, aux fins de gérer les abonnements et commandes de produits/services et leur suivi, de réaliser des statistiques, d'effectuer du profilage pour adresser des offres personnalisées et, enfin, de compléter ces données afin de mieux connaître nos interlocuteurs. Une partie de celles-ci provient des associations locales et de courtiers en données (données d'identification, coordonnées, information sur la demande, etc.). Les données à caractère personnel peuvent être transmises à nos services internes, aux entités de l'UFC-Que Choisir, à des organismes de presse français partenaires, à des associations caritatives – dont une liste exhaustive figure dans notre politique de confidentialité (accessible sur Quechoisir.org/dcp) – mais aussi à des prestataires externes, dont certains hors Union européenne. L'UFC-Que Choisir s'assure des garanties appropriées préalablement à tout transfert, dont une copie peut être obtenue en écrivant à l'adresse précitée. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de portabilité, d'effacement des données ainsi que d'opposition au traitement ou à sa limitation, et définir des directives post-mortem, via le formulaire en ligne sur Quechoisir.org/dpo. Il est également possible de faire une réclamation auprès de la Cnil. Les données à caractère personnel sont conservées de manière sécurisée trois ans à compter du terme d'un contrat (abonnement, commande…), sans écarter les dispositions réglementaires propres à certaines catégories de données, imposant une durée de conservation particulière ou leur suppression. Le traitement des informations personnelles, suivant les finalités poursuivies, est nécessaire soit à l'exécution d'un contrat, soit à la réalisation des intérêts légitimes de l'UFC-Que Choisir (analyse de son audience, promotion de son activité), ou encore repose sur votre consentement, que vous pouvez retirer à tout moment.

Sommaire

ACHETER ET REVENDRE 10

ÉQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES 32

ENTRETIEN 50

RÉGLEMENTATION ET ASSURANCES 64

AU QUOTIDIEN ET EN VACANCES 78

ET DEMAIN, QUEL VÉLO ? 96

ENQUÊTE LES FRANÇAIS ET LE SYSTÈME DE SOINS 109

Jurisprudence 120

Infos conso 123

Associations locales 129

WEERAPAT1003/ADOBE STOCK

LE VÉLO, STAR DES

2045 €
C'est le prix moyen d'un VAE en 2024 (contre 1585 € en 2018)

Le vélo électrique a la cote

565 228

vélos à assistance électrique (VAE) neufs ont été vendus en 2024. Ce chiffre, certes en repli par rapport au sommet de 2022 (738 000 ventes), reste largement supérieur à ce qu'il était avant la pandémie de covid. Pour mémoire, en 2016, 1 vélo vendu sur 20 était un VAE. Aujourd'hui, c'est près de 1 sur 3

62 % des cyclistes entretiennent eux-mêmes leur vélo. Et 30 % vont en atelier classique ou d'autoréparation

5,9 millions de cycles réparés en 2024, c'est 44 % de plus en cinq ans (ils étaient 4,1 millions en 2019)

29 M€ dépensés par l'État pour subventionner les achats de VAE en 2024. Soit à peine 10 % des ventes

Un usage quotidien

Mardi
Jour de la semaine le plus chargé sur les pistes cyclables

8 h
Heure de pointe matinale sur les pistes les jours ouvrés

Du 23 au 29 juin 2025
Semaine de l'année où l'on a dénombré le plus de monde sur les pistes, juste devant celle de la rentrée des classes

+ 40 % de fréquentation sur les pistes cyclables entre 2019 et 2024. Cette hausse concerne les centres urbains (+ 45 %), les zones rurales (+ 17 %) comme les moyennes communes (+ 19 %)

Sources : Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Observatoire

RAYONS

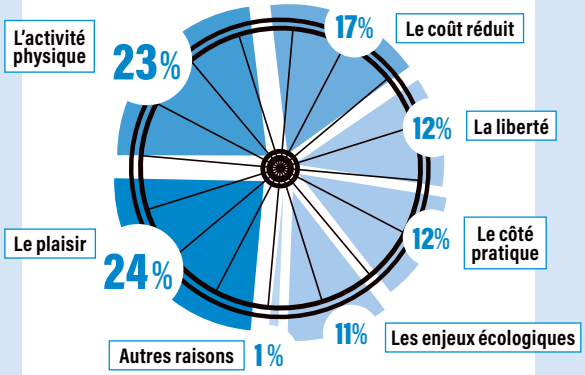
La bicyclette a de plus en plus d'adeptes en France, comme en témoignent la hausse de fréquentation des pistes cyclables ou le dynamisme du marché du vélo électrique.

36 664 km de pistes cyclables

existent dans notre pays en 2025, plus 27 875 km de voies dites « vertes », partagées avec les piétons

En tête des motivations, le plaisir et l'activité physique !

Pour quelles raisons utilisez-vous votre vélo ?



Ne pas négliger les risques

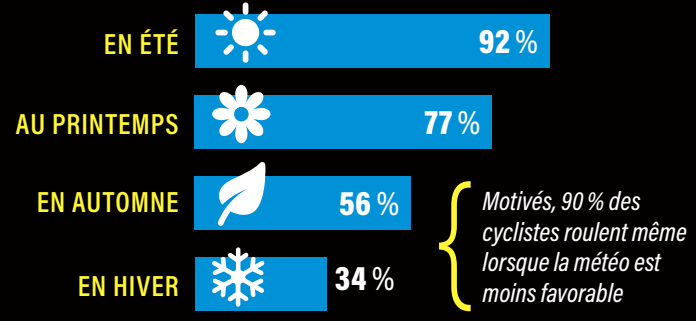
61 %
des sondés ont peur de pédaler sur les trajets du quotidien

84 %
des cyclistes disent respecter toujours, ou presque, les feux de signalisation

36 %
des usagers du vélo ne portent jamais de casque

224
personnes ont trouvé la mort à vélo en 2024, soit 20 % de plus qu'en 2019

Le vélo en toutes saisons



Motivés, 90 % des cyclistes roulent même lorsque la météo est moins favorable

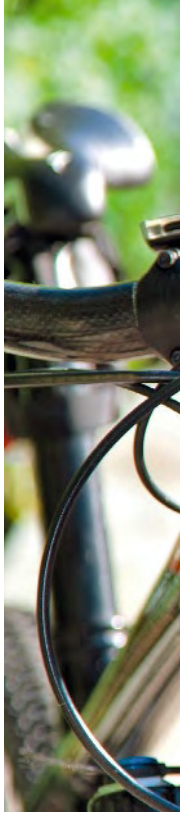
24 %
des Français utilisent leur vélo au moins une fois par semaine

de la société et de la consommation (ObSoCo), Union sport et cycle, application Geovelo.

SOLSTOCK/ISTOCK ; S. CORRE/ALPACA-ANDIA ; O. DIANN/ISTOCK ; PATRICK MONNARD ; NOUN PROJECT

LE RENOUVEAU CYCLISTE

Ces dernières années, des milliers de Français se sont convertis au vélo pour aller au travail ou faire leurs courses. Un mouvement de fond qui ne doit rien au hasard.



Changement de regard et de braquet ! Depuis 2019, le mot «cycliste» ne désigne plus seulement ce compétiteur qui traverse la France à 50 km/h engoncé dans sa tenue en lycra, sous les «hourras» des juillettistes. Il fait bien plus souvent référence, désormais, au travailleur ou au retraité en selle pour se rendre au bureau ou au marché. Le vélo est passé, en quelques années, du statut de matériel sportif à celui de moyen de transport crédible. Cinquante ans après les Pays-Bas – où l'on compte à présent plus de cycles (22,8 millions) que d'habitants (17 millions) –, la France entamerait-elle à son tour sa «vélorution»? Les chiffres sont, en tout cas, éloquents. La fréquentation des pistes a augmenté de 40% entre 2019 et 2024. Et les réparations connaissent une croissance record sur la même période (+44%). Nous sommes bien entrés dans une autre dimension !

Pourquoi cet engouement soudain ? Les raisons sont multiples, mais revenons un peu en arrière. Au cours des décennies 2000 et 2010, plusieurs de nos grandes collectivités locales (Paris, Strasbourg, Lyon…) souhaitent alléger le trafic automobile. Elles s'équipent afin de favoriser le recours au cycle: stations libre-service, pistes, parkings, etc. Au niveau national aussi, le regard des décideurs change. Le premier Plan vélo, lancé en 2018, a pour objectif de multiplier par trois les déplacements via ce mode. Puis les événements de la fin de la décennie accélèrent encore le mouvement: *«En 2019, les nombreuses manifestations et les blocages ont poussé les Français à trouver des alternatives aux transports publics et à la voiture»*, rappelle Léry Jicquel, auteur de la newsletter Le Concentré Vélo, qui fait référence dans le secteur.

L'année suivante, patatras ! Retour en arrière avec l'épidémie de covid, qui enferme tout le monde de longues semaines à la maison. Mais, alors qu'elle aurait pu mettre un coup d'arrêt au développement du vélo en généralisant le télétravail, cette période de contraintes sanitaires le relance au contraire, en l'intronisant «geste barrière». Nombre de Français découvrent en effet à cette occasion que pédaler un peu à l'air libre est bien plus plaisant – et sécurisant – que de subir la promiscuité des bus, trams et métros, un masque chirurgical sur le visage. Cet engouement est encouragé par la création de centaines de kilomètres de «coronapistes» et la mise en place d'une aide financière à la réparation (50 €).

LE VAE CHANGE TOUT

Enfin, tout ceci coïncide avec un chamboulement technologique majeur: la montée en puissance du vélo à assistance électrique (VAE). Arrivés sur le marché entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, les premiers modèles peinent à convaincre tant ils sont lourds, instables et disgracieux. La généralisation des batteries au lithium, la création du moteur pédalier, l'adaptation des cadres à l'électrification, le foisonnement de l'offre… rendent cette technologie mature à la fin des années 2010. Or, rouler avec un VAE change tout. Grâce à l'assistance au pédalage, les déplacements à vélo deviennent accessibles à des publics qui en étaient jusqu'ici écartés par des contraintes physiques (âge, poids, maladies cardiovasculaires, etc.). Et, puisqu'il est à présent possible de faire plus

Grâce à l'assistance au pédalage, le vélo devient accessible à de nombreux publics

CARBALLO/ADOBE STOCK

de 10 km le matin à vive allure sans transpirer, nombre de personnes se convertissent en «vélo-tafeurs» (ceux qui viennent au travail à vélo). Ils y voient une alternative efficace et financièrement intéressante à l'achat d'une deuxième voiture et/ou aux contraintes des transports en commun.

PORTRAIT-ROBOT DE L'USAGER DU VÉLO

Cette nouvelle mobilité est-elle offerte à tous aujourd'hui? Difficile de répondre de manière catégorique, mais des éléments ressortent. Premier d'entre eux: le prix. Il faut mettre aux alentours de 2000 € sur la table pour acheter un VAE. Un montant qui, de facto, exclut une partie des Français… Autre point à garder en tête: le vélo reste, *«en France, fortement associé à un sport masculin nécessitant des efforts physiques intenses, à un mode de déplacement individuel dangereux ainsi qu'à un objet mécanique autoréparable»,* indique le sociologue David Sayagh, de l'université Paris-Saclay. Enfin, alors que les centres-villes sont désormais de mieux en mieux dotés en pistes cyclables, ce n'est pas franchement le cas en zones périurbaines et à la campagne. Faut-il en conclure que le profil du cycliste du quotidien est celui d'un mâle CSP+ habitant la ville? *«Les jeunes hommes diplômés du supérieur qui résident en milieu urbain dense sont surreprésentés»,* admet ce chercheur, auteur du livre *Sociologie du vélo*.

Pour autant, réduire le cycliste à cette catégorie d'usagers serait faux. Certes minoritaires, les femmes représenteraient tout de même près de 40% des personnes qui se déplacent à vélo au quotidien, notamment grâce au VAE. *«Ce type de cycle concerne 47% de femmes (et 53% d'hommes)»,* souligne David Sayagh. L'assistance électrique a aussi élargi la zone de jeu… Puisqu'ils *«permettent de parcourir de plus longues distances et d'investir des espaces plus vallonnés»,* les VAE sont *«davantage répandus que les vélos classiques en milieu périurbain et rural,* explique le chercheur. *Ainsi que dans les petits et moyens pôles urbains, y compris pour les déplacements domicile-travail».*

C'est plutôt une nouvelle encourageante, car la France s'est engagée à diminuer durablement ses émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le secteur des transports. Pédaler représente un puissant outil pour y parvenir. Même si les ventes de vélo électrique s'essoufflent un peu depuis 2023, il s'en écoule encore plus d'un demi-million par an. La petite reine fait toujours de nouveaux disciples… voilà d'ailleurs pourquoi nous publions ce guide!

Acheter et revendre

TORWAIPHOTO/ADOBE STOCK

Avant de vous lancer dans l'achat d'un vélo, il est indispensable de faire le point sur vos besoins autant que sur votre budget. En effet, les modèles sont nombreux (VTC, vélo de ville, fatbike, etc.) et les usages des plus variés. Est-ce pour vos déplacements quotidiens, des balades dans la nature seul ou en famille, vos vacances ? Quels sont, dans ce cas, les points de vigilance ? Comment évaluer le produit ? Quel réseau de vente privilégier ? Autant de questions auxquelles ce chapitre répond avec, en prime, une sélection de 28 vélos testés par nos soins.

SOMMAIRE

Comment trouver le modèle idéal ?	12
Le vélo électrique, mode d'emploi	15
À chaque marchand ses produits	20
28 vélos électriques à la loupe	22
Anticiper la revente de son VAE	30

COMMENT TROUVER LE MODÈLE IDÉAL ?

Au-delà du prix ou du design, le choix d'un vélo doit avant tout être guidé par l'usage. Une réflexion indispensable pour éviter les mauvaises surprises une fois en selle.

Quel est le meilleur ? Récurrente sur Internet et dans la bouche de tous ceux qui cherchent à acquérir un vélo à assistance électrique (VAE), cette interrogation n'attend qu'une réponse: celui qui vous ressemble ! De fait, un cycle adapté à une citadine en pleine santé ne le sera pas pour un homme cherchant à véhiculer ses enfants en bas âge, ni pour un retraité habitant à la montagne. Le « meilleur » modèle n'est ainsi ni le moins cher, ni le plus onéreux, ni le plus beau, mais celui qui colle au plus près de vos besoins. On cernera donc ceux-ci en amont. Allez-vous rouler en ville, en zone périurbaine, sur des parcours vallonnés ? durant de courts ou de longs trajets quotidiens ? *« Le vélo, c'est d'abord et avant tout une question d'usage. Ressortir un vieux VTT du garage pour se rendre au boulot en ville est rarement une bonne idée. En quelques semaines, les douleurs au dos arrivent, et on finit par se dire – à tort – que le vélo au quotidien, ce n'est pas pour soi »,* avance Léry Jicquel, auteur de Concentré vélo, la newsletter de référence du secteur – il a aussi été cofondateur de Velook.fr, un blog de vélos d'occasion.

TYPOLOGIE DES VÉLOS

Envisager une monture, c'est réfléchir à ce qui va structurer notre posture: le cadre. Il existe des dizaines de variantes, mais on peut, en résumé, les classer en deux familles: les « ouverts » et les « fermés ». Concrètement, les vélos à cadre ouvert offrent un enjambement bas, qui facilite les trajets impliquant des arrêts fréquents (feu rouge, stop, etc.). Ceux à cadre fermé présentent une barre haute (entre les jambes) qui les rend beaucoup plus réactifs, mais complique la montée et la descente de l'engin. Cet élément technique est important pour comprendre la typologie des modèles existants, que l'on vous détaille ci-dessous (lire aussi p. 19).

> **Vélo de ville** Destiné aux courts trajets urbains, ce cycle se reconnaît à son cadre ouvert et à sa selle assez large, pour un confort maximal. La position de conduite y est droite, avec un buste à la quasi-perpendiculaire du sol. L'intérêt de cette posture ? On voit loin devant soi pour anticiper les problèmes, et le dos et les épaules ne sont pas trop sollicités. Cette solution n'est toutefois pas la plus judicieuse pour des trajets longs. En effet, l'assise droite limite l'efficacité du pédalage et favorise la prise au vent. Ce type de bicyclette est, en outre, bien souvent doté d'un nombre de vitesses assez restreint et de pneus plutôt lisses.

> **VTC (vélo tout chemin)** Proche du modèle de ville, le VTC présente un cadre généralement semi-ouvert (avec une double barre) ou fermé et, plus rarement, totalement ouvert. Mais la position du cycliste y est moins verticale; le dos est incliné à environ 45 °. Le poids du corps bascule un peu plus sur l'avant, et repose donc plus fortement sur les poignets. C'est pourquoi, dans cette catégorie, on trouve beaucoup de fourches « suspendues » à l'avant, qui servent d'amortisseur. Également des pneus crantés pour plus d'adhérence sur les sols non bitumés (graviers, etc.) et un nombre de vitesses plus important.

> **VTT (vélo tout-terrain)** Conçu pour la montagne et les chemins de terre, le VTT dispose d'un cadre souvent fermé et d'équipements pour amortir les chocs, comme des suspensions à l'avant (voire à l'arrière) et des pneus larges. Ne le prenez comme compagnon du quotidien que si vous avez besoin de couper à travers champs.

Dis-moi où tu roules, et je te dirai quel vélo acheter. Un VTT, par exemple, n'est pas du tout adapté aux trajets quotidiens en ville.

TASHI-DELEK ; CARSTENBRANDT ; A. GLEB ; BRAZZO/ISTOCK ; J. KLIMMENT/ADOBE STOCK

> **Vélo de course** Ici, la position du corps est proche de l'horizontale, pour une efficacité du pédalage maximale. Ce type de vélo à cadre fermé est à favoriser lorsque l'on cherche à foncer sur de grandes distances et que l'on dispose d'une bonne condition physique. Il peut être électrifié, mais il s'agit alors plutôt d'un cycle imaginé pour les sorties du dimanche entre amis. Il est assez peu pratique au quotidien.

> **Vélo pliant** Ce modèle à cadre ouvert prend, une fois replié sur lui-même, peu de place. Il peut donc être conservé à l'intérieur du domicile, ou glissé dans un coffre de voiture pour des sorties en bord de mer. Mais attention: sur route mouillée, ses petites roues le rendent assez peu stable.

> **Fatbike** Avec son cadre encombrant, son assise confortable et ses roues extrêmement larges, c'est l'antithèse du vélo pliant ! Il offre une stabilité importante, y compris sur des terrains sablonneux ou enneigés.

TAILLE DU CYCLE

Avoir une idée du cadre et du type de vélo qui nous convient, c'est bien. Monter facilement dessus, c'est mieux ! Voilà pourquoi on doit être attentif à la taille de sa bicyclette. En effet, un modèle mal adapté peut provoquer des douleurs (dos, épaules, genoux) ou être peu maniable. Difficile, hélas, d'évaluer la hauteur idéale d'un cycle. Elle dépend aussi bien de la taille totale du cycliste que de celle de ses jambes et de ses pieds, ou encore de sa largeur d'épaules… En outre, il faut réussir à ne pas se perdre dans le jargon des fabricants, dont certains indiquent les dimensions en pouces, en centimètres ou en tailles dites standardisées (S, M, L, XL), qui varient elles-mêmes d'une marque à l'autre. Alors, comment s'y retrouver ?

Vous n'avez pas d'autre choix que d'essayer différents modèles puis d'ajuster. Lors du premier test, le vélo doit correspondre globalement à votre morphologie: sur les VAE de ville, pouvoir poser le pied à >>

>> plat sur le sol lorsque la selle est au plus bas est un minimum. Ensuite, pour gommer d'éventuels inconforts résiduels, le vendeur fera des réglages en jouant sur une multitude de critères – hauteur et recul de la selle, angle de la potence qui relie la fourche au guidon ou encore hauteur de ce dernier.

SYSTÈME DE FREINS

À l'étape suivante, on va considérer l'élément principal de sécurité du vélo, à savoir les freins. Il en existe de plusieurs types.

> **Freins à patins** Majoritaires sur les cycles de ville classiques, ils fonctionnent grâce à deux mâchoires équipées de patins en caoutchouc qui font pression sur la jante de la roue. Peu onéreux, ils sont faciles à remplacer. Mais leur capacité de freinage est limitée, surtout lorsqu'il pleut. Ils ont progressivement disparu de la plupart des VAE.

> **Freins à disque** Offrant un freinage plus puissant et plus fiable par météo pluvieuse, ils sont devenus la norme sur les vélos électriques. Le système repose sur un disque fixé au moyeu de la roue, pincé par un étrier lors du freinage. Il existe des freins dits «mécaniques» (actionnés par un câble) et d'autres dits «hydrauliques» (actionnés par pistons). Attention, ils nécessitent d'être bien réglés pour éviter frottements et bruits parasites. Ils réclament aussi un peu d'entretien, notamment un changement régulier des plaquettes. D'autres technologies existent (freins à rétropédalage, à tambours, etc.) mais sont plus rares sur les VAE.

TYPE DE TRANSMISSION

Dernier point, très important: la «transmission», autrement dit les composants qui font circuler la puissance des pédales vers la roue arrière. En clair, il s'agit de tout ce qui fait, hors moteur, avancer le vélo et passer des vitesses. Celles-ci sont gérées au niveau de la roue arrière. Deux technologies sont proposées aux cyclistes. La première est la transmission classique par dérailleur, qui change de vitesse en poussant la chaîne d'un pignon à l'autre – solution à privilégier lorsque l'on recherche une bonne allure sur parcours vallonné et qu'on a peu de points d'arrêt sur son trajet. En revanche, en cas de mauvais réglage, elle peut dérailler. Autre inconvénient: il faut anticiper son arrivée à un feu rouge et rétrograder, pour ne pas se retrouver en vitesse «trop dure» au redémarrage. La deuxième technologie disponible, qui s'avère un choix judicieux pour les vélos électriques à usage uniquement urbain, est le moyeu à vitesses intégrées, aussi appelé «Nexus», du nom du produit le plus connu. Le changement de vitesse peut s'effectuer à l'arrêt, ce qui facilite le redémarrage. Le pédalier est relié au moyeu par une chaîne ou une courroie qui fonctionne sans graisse et procure une sensation de pédalage plus fluide. ■

VÉLOS-CARGOS : LES POIDS LOURDS DES PISTES

Les parents souhaitant transporter leur enfant à bicyclette n'avaient, jusqu'à récemment, pas vraiment d'autres solutions que de fixer un siège dédié sur le porte-bagage. Mais, depuis quelques années et grâce à l'électrification, un nouveau type de vélo s'est popularisé : le «cargo». Ce modèle de grande taille offre la possibilité de transporter plusieurs bambins à la fois. On en trouve de trois sortes : d'abord le triporteur, qui accueille jusqu'à quatre jeunes enfants. Encombrant et pas toujours simple à manier, il est peu vendu. Le biporteur (deux-roues), ensuite, qui laisse la possibilité d'installer deux enfants en bas âge dans une caisse située à l'avant du vélo. Assez cher, il reste plus l'apanage des livreurs que des familles… Enfin, le modèle connaissant le plus de succès commercial : le longtail, ou «vélo rallongé». Cette fois, les petits – au moins deux généralement – sont assis à l'arrière sur un grand porte-bagage sécurisé. Ces vélos s'avèrent stables et malléables lorsqu'ils sont en mouvement, mais leur poids (plus de 35 kg) complique leur manipulation à l'arrêt. On en trouve désormais à partir de 2 500 €.

WEERAPATI003/ADOBE STOCK

LE VÉLO ÉLECTRIQUE, MODE D'EMPLOI

Star des ventes, il reste un objet roulant encore non identifié par une bonne partie des Français. Assistance, moteur, batterie… Voici tout ce qu'il faut savoir sur ce moyen de transport.

Aller plus vite au travail en esquivant les bouchons, se remettre en selle en douceur ou encore s'épargner l'achat d'une seconde voiture: les raisons d'opter pour un vélo à assistance électrique (VAE) sont nombreuses. Mais est-il fait pour vous? Perdu face aux multiples concepts liés à cet objet (capacité de la batterie, couple moteur, etc.), vous hésitez à vous lancer? Passons en revue tout ce qu'il faut savoir sur ce mode de transport qui s'est imposé ces dernières années.

1 QUEL STATUT DONNÉ PAR LE CODE DE LA ROUTE ?

Un vélo à assistance électrique est avant tout… un vélo. Il en partage la caractéristique principale: pour avancer, il faut appuyer sur les pédales. Ne le confondez donc surtout pas avec les motos, scooters et autres «engins de déplacement personnel» qui foncent à vive allure sans que leur conducteur ait à fournir le moindre effort. Une bicyclette électrifiée est certes équipée d'une batterie et d'un moteur, mais cet assemblage n'apporte qu'une aide au pédalage – tant qu'on ne dépasse pas les 25 km/h. Au-delà, le moteur se coupe. Le cycliste peut continuer à accélérer, mais uniquement à la force des jambes. Ce principe est d'ailleurs clairement énoncé dans le Code de la route. Son article R. 311-1 précise que le «*cycle à pédalage assisté*» est «*équipé d'un moteur auxiliaire électrique […] dont l'alimentation est réduite progressivement, et finalement interrompue, lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler*».

L'écran, allumé au départ, affiche la vitesse et l'autonomie restante. Il sert aussi à choisir le niveau d'assistance.

WEERAPAT1003 ; DESERTSAND/ADOBE STOCK

2 COMMENT FONCTIONNE L'ASSISTANCE ?

Il existe deux types d'assistance. Soit elle repose sur un principe de «tout ou rien», c'est-à-dire qu'elle s'enclenche à 100 % au premier tour de pédalier, ce qui peut donner l'impression de piloter une mobylette. Cette technologie était très présente il y a quelques années. Elle se fait, aujourd'hui, plus rare et concerne principalement les modèles d'entrées de gamme. Soit l'assistance électrique est progressive; elle s'adapte alors à la force exercée sur les pédales. Ce dernier mode s'avère plus fluide et plus facile à contrôler. Dans tous les cas, quelle que soit la solution technique en jeu, l'assistance se déclenche dès que vous commencez à pédaler. Dès lors, dans quelle proportion vous aide-t-elle? Tout dépend du niveau choisi. Il en existe plusieurs, sélectionnables à tout moment (à l'arrêt ou en roulant) depuis la >>

>> console (un petit écran fixé au guidon). Les fabricants en proposent habituellement de trois à cinq, qui portent soit des numéros, soit des noms tels que «Eco», «Normal» (ou «Tour»), «Sport» et «Turbo». Sur les vélos électriques haut de gamme, il est possible de les personnaliser. Vous pouvez ainsi, depuis votre téléphone, ajuster la puissance délivrée au démarrage, par exemple.

3 OÙ SE SITUE LE MOTEUR ?

Sur un vélo électrique, le moteur peut être fixé à trois endroits: dans la roue avant, dans celle située à l'arrière ou bien sur le pédalier.

> **Moteur à l'avant** Très répandu dans les années 2010 sur les modèles de milieu de gamme, ce type de dispositif dans la roue avant a quasiment disparu. Nous le signalons quand même, car on peut le retrouver sur des vélos d'occasion. Peu onéreux, il ne permet, en règle générale, qu'une assistance «tout ou rien», ce qui implique une conduite attentive pour éviter les écueils (glissades sur sol mouillé). Il est aussi, bien souvent, bruyant.

> **Moteur à l'arrière** Installé dans le moyeu de la roue arrière (au milieu du rayonnage), ce moteur, moins cher, se retrouve en général sur des vélos de moyenne gamme. Il fournit une assistance «tout ou rien» ou progressive, qui donne l'impression que l'on vous pousse au niveau de la selle. Le gros défaut de cette disposition: elle complique beaucoup la réparation des crevaisons sur le pneu arrière.

> **Moteur central** Inséré au niveau du pédalier, il déséquilibre moins un vélo que lorsqu'il est à l'avant ou à l'arrière. Comme il offre une assistance progressive, l'expérience de conduite se rapproche de celle d'un vélo classique. Vous avez la sensation que quelqu'un appuie en même temps que vous sur les pédales. C'est, en quelque sorte, la version cycliste des bottes de sept lieues ! Ce type de moteur est celui qui coûte le plus cher; il équipe les modèles de milieu ou haut de gamme.

Le moteur électrique fournit une assistance jusqu'à 25 km/h. Au-delà, il se coupe.

4 QUE RETENIR EN MATIÈRE DE MOTORISATION ?

Comme lors de l'achat d'une voiture, on peut vous proposer en magasin un modèle de vélo électrique équipé de différentes motorisations. Il est par conséquent important de comprendre les principales caractéristiques techniques des moteurs. Rassurez-vous, ce n'est pas très sorcier.

> **Les marques** Les plus connues sur le marché sont Bafang, Bosch, Shimano, Yamaha (voire Brose). Elles disposent d'une multitude de références de moteurs aux noms abscons (EP6, m420, Performance Line CX…). La plupart sont adaptées à un type de pratique et/ou d'environnement: la ville, la montagne, la randonnée ou encore le cargo (un vélo permettant de transporter des charges lourdes ou des enfants).

TOMLINSON/ADOBE STOCK

> **La puissance** La puissance d'un VAE est toujours limitée à 250 watts (W). Si jamais, en magasin, on vous propose des moteurs de 350 W ou 450 W, méfiance ! Il ne s'agit plus de vélos à assistance électrique, mais de «speedbikes», qui sont en réalité des cyclomoteurs (pour lesquels un casque, une assurance et une immatriculation sont obligatoires).

> **Le couple** Exprimé en newton-mètre (Nm), le couple donne une indication sur la capacité d'accélération d'un vélo. Plus il est élevé, plus son moteur aura de «l'explosivité». La plupart des modèles d'entrée de gamme proposent des motorisations de 40 Nm, ce qui suffit pour conduire dans une ville plate. Cependant, si votre budget vous le permet, optez pour un couple un peu plus généreux (60 Nm). Cela vous aidera à vous sortir plus aisément de situations périlleuses, comme le dépassement d'une voiture qui redémarre juste au moment où vous passez à côté. Enfin, si vos parcours habituels sont très vallonnés, ne lésinez surtout pas: un couple de 80, voire de 100 Nm, s'impose. Faute de quoi, le moteur risque de s'étouffer lorsque la pente devient trop forte. Et vous, de finir à pied !

> **Ce que l'on oublie de préciser** Divers choix techniques (transmission par chaîne ou courroie, nombre de vitesses, etc.) peuvent modifier les performances annoncées du moteur. Notre conseil: testez le vélo désiré et demeurez attentif à son comportement, notamment au démarrage et en situation de montée.

5 SUR QUELS CRITÈRES ÉVALUER LA BATTERIE ?

Coûtant plusieurs centaines d'euros et amenée à être renouvelée après quelques années de fonctionnement, la batterie est une source de stress au moment du choix du vélo.

> **Emplacement** La batterie pèse lourd: de 2 à 5 kg. Son positionnement est donc stratégique. Sur les modèles de ville les plus abordables, elle se situe souvent à l'horizontal, sous le porte-bagage. Résultat, le poids est placé haut et très en arrière, ce qui rend le vélo moins maniable. Cette solution disparaît peu à peu du marché au profit des batteries de cadre, parfois installées derrière le tube de selle ou, plus communément, au niveau du tube oblique – dans ce dernier cas, elle est posée dessus, pour les modèles les moins onéreux, ou positionnée dans le cadre, pour ceux de milieu et haut de gamme. Au-delà de l'aspect esthétique évident, cette option offre une bonne protection contre les intempéries (pluie, projections de boue…).

> **Autonomie** Les néophytes craignent parfois de se retrouver à sec en plein trajet. Il faut dire que faire avancer un vélo électrique sans assistance n'est pas une partie de plaisir, vu sa lourdeur et sa résistance plus importante au pédalage. Pour autant, cette situation reste rarissime, tant les batteries actuelles s'avèrent performantes. Leur capacité est exprimée en wattheures (Wh). Plus ce chiffre est élevé, plus elles coûtent cher, mais plus vous aurez, théoriquement, accès à une >>

De plus en plus de modèles présentent une batterie fixée sur le cadre, voire intégrée dessus.

>> grande autonomie. Voici, pour vous aider à vous repérer, quelques ordres de grandeur: une batterie de 400 Wh = environ 60 km d'autonomie; 500 Wh = 80 km ; 625 Wh = 110 km ou plus. Dans les faits, cela dépend aussi grandement d'autres facteurs comme le poids du vélo (et du cycliste), les températures, le dénivelé et, surtout, le niveau d'assistance sélectionné. Ainsi, rouler en mode Eco c'est profiter de trois, voire quatre fois plus d'autonomie qu'en Turbo.

> **Recharge** Pour alimenter la batterie, retirez-la du cadre (à moins qu'elle puisse se charger dessus) et branchez-la à un chargeur fourni par le fabricant. L'opération ne prend que quelques heures. Il est conseillé, si vous n'utilisez pas fréquemment votre vélo électrique, de ne pas le stocker avec la batterie vide. Notons que, pour des questions de style, de lutte contre le vol et de résistance aux intempéries, quelques fabricants proposent des vélos électriques avec des batteries intégrées, c'est-à-dire impossibles à extraire du cadre. Ce choix technique complexifie toutefois la recharge.

6 QUELS ÉCRAN, COMMANDES ET CONNECTIVITÉS ?

Un VAE comprend systématiquement un afficheur. Ce dernier indique a minima la vitesse instantanée, le niveau d'assistance, le kilométrage total ainsi que l'autonomie restante. La sélection des modes d'assistance se fait directement sur ce petit appareil, ou encore sur une commande «déportée» fixée au guidon. De plus en plus souvent, cet écran peut être retiré du vélo quand on se gare. Sur les modèles les plus haut de gamme, il est possible de se servir de son téléphone portable comme afficheur, il communique alors en Bluetooth avec le deux-roues. Les VAE sont en effet de plus en plus connectés, avec des applications dédiées permettant aux cyclistes de gérer plus finement les niveaux d'assistance, ou offrant des services d'antivol numérique (traçage, alarme, déverrouillage, etc.). Attention, cependant, à la connectivité: elle peut tourner au casse-tête si le vélo ne fonctionne pas bien… ou si le fabricant a mis la clé sous la porte !

7 UN VAE NÉCESSITE-T-IL UN ENTRETIEN SPÉCIFIQUE ?

Le couple d'un vélo électrique est bien plus élevé que celui d'un modèle classique. Le premier sollicite donc beaucoup plus certains composants que le second, comme les pignons et la chaîne, et les use également bien plus rapidement. Puisqu'il va vite et qu'il est lourd, un VAE est aussi fréquemment équipé de robustes freins à disque, dont les plaquettes sont régulièrement à changer. Faire réviser son vélo au moins annuellement est donc fortement conseillé. N'oubliez pas, non plus, de le laver, l'accumulation de saletés accélérant l'usure de certains éléments. Ce nettoyage ne doit surtout pas être réalisé avec un nettoyeur haute pression (c'est un risque pour les roulements), mais à l'éponge pour le cadre et au chiffon humide pour l'électronique. ■

MIXMEDIA/ISTOCK

GUIDE D'ACHAT

Je cherche un vélo à assistance électrique pour me déplacer...

En ville

€ Vélo de ville
▪ Cadre ouvert ▪ Moteur roue arrière ▪ Batterie sous le porte-bagage ▪ Faible autonomie ▪ Dérailleur 7 vitesses

€€ Vélo de ville
▪ Cadre ouvert ▪ Moteur roue arrière ▪ Batterie intégrée au cadre ▪ Porte-bagage ▪ Sacoches

€€€ Vélo de ville
▪ Cadre ouvert ▪ Batterie cadre de grande capacité (500 Wh) ▪ Moteur pédalier ▪ Moyeu à vitesses intégrées (type Nexus) ▪ Tige de selle télescopique ▪ Pneus anticrevaison ▪ Sacoches

Sur routes et chemins plats (1)

€€ VTC
▪ Batterie grande autonomie (400 Wh) ▪ Moteur pédalier ▪ Suspension avant ▪ Roues anticrevaison (pneus ballons)

€€€ VTC de marque
▪ Batterie grande autonomie (> 500 Wh) ▪ Suspension à l'avant ▪ Moteur pédalier ▪ Roues anticrevaison (avec pneus ballons) ▪ Tige de selle télescopique ▪ Connectivité avancée

Avec des enfants

Un enfant de moins de 25 kg (2)

€ Vélo de ville ou VTC
▪ Cadre ouvert ▪ Porte-bagage ▪ Moteur roue arrière ▪ Batterie sous le porte-bagage ▪ Faible autonomie

€€ Vélo de ville ou VTC
▪ Cadre ouvert ▪ Porte-bagage ▪ Moteur roue arrière ▪ Batterie intégrée au cadre

€€€ Vélo de ville ou VTC
Batterie cadre ▪ Moteur pédalier ▪ Moyeu à vitesses intégrées (type Nexus)

Deux enfants (3)

€€€ *(2 500 € minimum)*
Vélo-cargo avec enfants à l'arrière (longtail)
▪ Batterie de 500 Wh minimum ▪ Couple moteur important (> 80 Nm)

En montagne

€ VTT d'entrée de gamme
▪ Dérailleur 12 vitesses ▪ Suspension avant ▪ Moteur roue arrière faible couple (40 Nm) ▪ Batterie petite autonomie (300 Wh)

€€ VTT ou VTC
▪ Suspension avant ▪ Moteur pédalier couple moyen (70 Nm) ▪ Batterie autonomie moyenne (400 à 500 Wh)

€€€ VTT ou VTC
▪ Batterie grande autonomie (600 Wh) ▪ Suspension à l'avant ▪ Suspension arrière ▪ Tige de selle télescopique ▪ Moteur central grand couple (minimum 80 Nm)

€ Moins de 1 000 € €€ 1 000 à 2 000 € €€€ Plus de 2 000 €

(1) Prévoir un gilet réfléchissant. (2) Prévoir un casque et un siège enfant (avec harnais si moins de 5 ans). (3) Prévoir des casques.

À CHAQUE MARCHAND SES PRODUITS

On ne trouve pas les mêmes vélos partout, ni les mêmes gammes de prix et de services. Selon vos besoins, vous aurez intérêt à choisir un canal de vente plutôt qu'un autre.

Vous avez envie d'un vélo mais, embarrassé par la richesse de l'offre, vous ne savez pas vraiment où l'acheter ? Pour vous aider à vous orienter, voici un aperçu de ce que vous pourrez trouver en magasins indépendants, en enseignes multisports, sur des sites spécialisés, sur le marché de l'occasion ou celui du reconditionné.

> **Magasins indépendants** Aussi appelés « vélocistes », ils constituent l'un des principaux canaux de vente des vélos classiques et électriques (VAE). Ils misent sur les marques de qualité, les conseils personnalisés, la possibilité de tester le vélo en conditions réelles avant d'en faire l'acquisition ou encore un service après-vente facile d'accès. Leurs produits sont vendus « prêts à rouler », c'est-à-dire montés et réglés à la bonne taille. Ce niveau de service a un revers : les prix y sont en général plus élevés et les stocks, parfois limités. Certains magasins se sont regroupés en réseaux (Cyclables, Véloland, etc.).

> **Grandes enseignes de matériel sportif** Il s'agit essentiellement de Decathlon et d'Intersport. Les vélos y sont proposés à des prix extrêmement attractifs. Qui plus est, ces chaînes disposent de nombreux ateliers de réparation. En revanche, elles commercialisent presque exclusivement leurs propres marques, soit Nakamura (Intersport) et Btwin/Rockrider (Decathlon). Vous n'y retrouverez donc pas (ou peu) d'autres modèles.

> **Grandes surfaces généralistes** Les acteurs de la grande distribution (Carrefour, E.Leclerc…) proposent parfois quelques vélos à prix cassés, notamment des VAE à moins de 1 000 € (voire moins de 500 €). Attention, il s'agit le plus souvent de cycles lourds, dotés de composants basiques et à la durabilité limitée.

> **Sites web de marques** Certains fabricants de bicyclettes vendent leurs modèles neufs directement sur leurs sites internet. Les prix y sont fréquemment élevés, mais pour les acheteurs

DES AIDES PUBLIQUES LOCALES

Un vélo électrique coûte, en moyenne, plus de 2 000 €. Une somme importante, qui peut être amortie grâce à des aides publiques. En effet, si l'État ne verse plus, depuis février 2025, de « bonus vélo » aux acquéreurs, de nombreuses collectivités locales continuent à subventionner l'achat d'un VAE, voire d'un vélo musculaire classique. Les conditions d'attribution varient, bien sûr, d'une entité publique à l'autre. Néanmoins, ces primes répondent toutes à une logique similaire : octroyer généralement entre 100 et 400 € pour faciliter l'acquisition d'un vélo neuf. Il faut parfois se rendre dans un commerce local pour bénéficier du coup de pouce. Quelques villes financent aussi l'achat de vélos d'occasion ou reconditionnés. Leurs aides peuvent, par ailleurs, être versées sous conditions de ressources. Pour savoir si la zone où vous résidez est concernée par ces dispositifs, consultez le site Mesaidesvelo.fr.

TUNEDIN/ADOBE STOCK

Les boutiques spécialisées offrent des conseils avisés et du matériel de qualité, mais les prix sont élevés.

sachant précisément ce qu'ils cherchent, c'est l'assurance de personnaliser au maximum leur future monture: couleur, type de batterie, accessoires, etc. Par ailleurs, quelques sites comme Alltricks vous permettent d'acheter des cycles de toutes marques, à tous les prix. Là encore, il est préférable d'avoir bien défini en amont ses besoins précis.

> **Bourses aux vélos** Organisées, en général, par des associations de cyclistes, elles se tiennent habituellement une fois par an, au printemps (avril/mai), dans des locaux prêtés par les collectivités (gymnases, écoles, etc.). Les particuliers peuvent y vendre ou acheter des vélos d'occasion qui doivent être en état de fonctionnement. Ces événements étant assez prisés, mieux vaut arriver tôt pour avoir le choix. Les VAE y sont assez rares.

> **Sites internet d'occasion** La majeure partie des petites annonces de cycles de seconde main s'affichent sur Leboncoin ou Troc Vélo (un site spécialisé). Problème, selon le ministère de l'Intérieur, environ 300 000 bicyclettes sont dérobées chaque année; une partie d'entre elles se retrouve donc sur le marché de l'occasion. Comment les éviter ? D'abord, en réclamant au vendeur la facture d'achat du produit proposé. Ensuite, chaque vélo neuf disposant d'un numéro d'identification unique gravé sur son cadre depuis 2021, il suffit de le renseigner sur le site de l'Association de promotion et d'identification des cycles et de la mobilité active (Apic-asso.com) pour savoir s'il a été déclaré volé. Dans tous les cas, assurez-vous de la bonne tenue des équipements de sécurité (freinage et éclairage, notamment) avant la transaction. La batterie, élément le plus cher et le plus sensible d'un vélo électrique, doit également attirer votre attention. Comme il est difficile d'évaluer son état de santé réel, demandez un coup de main à un vélociste – lui a accès à des outils de diagnostic adaptés. Il faut en premier lieu vérifier l'absence de choc.

> **Marché du reconditionné** Plusieurs sociétés françaises se sont lancées dans le « reconditionnement » de VAE. Concrètement, elles rachètent des modèles d'occasion auprès de particuliers ou de professionnels. Elles vérifient l'état de leurs composants électriques (batterie, moteur, console) et changent les pièces d'usures (plaquettes de frein…) avant de les remettre en vente avec une forte décote par rapport au neuf (-40%, par exemple). Ces offres de seconde main sont surtout présentées par des sites spécialisés dans cette activité, les plus connus étant Upway, Loewi ou encore Rutile Bike.

> **Vélo de fonction** Des start-up (Zenride, Tandem, etc.) proposent aux entreprises de financer une partie de l'achat d'un cycle pour leur employé. Cela se déroule en deux phases: d'abord, ce dernier se voit proposer une sélection de modèles. Il en choisit un et le loue pendant généralement 36 mois. L'employeur participe à ce loyer. Ensuite, aux termes du contrat, l'utilisateur a le droit de racheter son vélo à prix cassé. ■

28 VÉLOS ÉLECTRIQUES À LA LOUPE

Nous avons fait appel à un panel d'utilisateurs pour tester en conditions réelles le comportement de 28 vélos électriques. Des tests en laboratoire ont aussi été menés. Nous avons évalué la maniabilité, le confort, la qualité de l'assistance électrique, l'autonomie et le soin apporté aux finitions de ces modèles, prévus pour une utilisation en ville et sur les chemins.

Par ***Camille Gruhier***
avec ***François Palemon***

★★★ très bon ★★ bon ★ moyen ■ médiocre ■■ mauvais

Decathlon Rockrider E-Actv 900
2 700 € **16,7/20** | ★★★

★★ ★★ ★★★ ★★★

Ce vélo, adapté à la ville comme aux chemins, est confortable. Sa potence réglable permet d'ajuster le guidon, et les poignées latérales, de varier les positions en roulant. La fourche avant suspendue et les pneus larges encaissent les soubresauts du terrain. Les changements de vitesse sont automatiques : démarrage au feu rouge, côte sévère… la résistance des pédales s'adapte ! Côté autonomie, nous avons roulé 87 km sur le niveau d'assistance le plus élevé.

O2Feel Vern 7.1
3 000 € **15,2/20** | ★★

★★ ★★ ★★ ★★★

Qu'il est long de recharger la batterie de 720 Wh : pas moins de 9 h 30 (la faute au chargeur 2A) ! Et qu'elle est difficile à déloger… De plus, le moteur Shimano est un peu bruyant. Mais, pour le reste, le Vern 7.1 coche toutes les cases : autonomie exceptionnelle (115 km, un record !), moteur hyperréactif (85 Nm), freinage très sécurisant, assistance progressive et confortable. Autre bon point, il est à l'aise en ville comme sur les chemins forestiers.

Les prix indiqués sont ceux constatés au moment de la réalisation de ce numéro.

Decathlon LD 920 E

2 500 € **15,8/20 | ★★**

★★★ ★★ ★★★ ★★

Passez outre sa rigidité, et vous verrez en ce vélo un compagnon quotidien maniable et pratique. Lui aussi présente un moteur qui gère les vitesses de façon très convaincante. Il est, par ailleurs, bien équipé, avec des pneus anticrevaison, un antivol intégré, une béquille. L'assistance électrique se montre fluide et dynamique. Les finitions sont soignées. Modèle disponible avec deux types de cadres (barre centrale haute ou basse) et en trois tailles (S, M et L).

Starway SUV

2 390 € **15,4/20 | ★★**

★★ ★★★ ★★ ★★

Starway est parfois contesté pour son service après-vente (SAV), mais ses vélos affichent un degré d'équipement assez surprenant. Le SUV dispose, par exemple, d'une suspension de selle, rare sur cette gamme de vélos. Les pneus (des Hutchinson) sont de qualité et, ici, pas de chaîne mais une courroie en carbone, bien plus fiable. Stable et hyperconfortable, ce modèle offre, de surcroît, une autonomie très correcte (74 km au plus haut niveau d'assistance).

Haibike Trekking 3 Mid

2 900 € **15/20 | ★★**

★★★ ★★ ★★★ ★★

Nos testeurs n'ont pas tous apprécié la position de conduite sportive de ce vélo. Essayez-le. Mais les niveaux d'assistance sont bien adaptés. Maniable et très stable, le Trekking Mid 3 procure une impression de sécurité même lors d'un freinage d'urgence. Il se comporte bien dans les montées, même si le couple moteur de 75 Nm laissait présager une assistance un peu plus forte. La batterie de 500 Wh (un minimum, aujourd'hui) offre 68 km d'autonomie.

Winora Yucatan X8

3 000 € **14,9/20 | ★★**

★★ ★ ★★★ ★★★

On a connu des selles plus agréables et des batteries plus accessibles (la position sous le cadre n'est pas idéale). Mais, avec 90 km d'autonomie, une stabilité éprouvée et des finitions soignées, le Yucatan X8 a des arguments. D'autant que, grâce au guidon large, à la potence réglable et au bon amorti, il s'avère plutôt confortable. Nous mesurons 4,10 m pour un arrêt brusque à 25 km/h sur sol sec (5,20 m sur terrain mouillé) : un vélo sûr, aussi !

PHOTOS : PATRICK MONNARD

Cube Touring Hybrid One 500 (Easy Entry)

2 700 € **14,8/20 | ★★**

★★ ★ ★★★ ★★

Voilà un modèle très apprécié, d'abord pour la position et le confort de conduite, bien que la selle ne soit pas amortie. La forme des poignées permet de reposer la paume de la main et limite la fatigue au niveau des bras. L'assistance s'avère bonne et bien adaptée, sur le plat comme dans les montées. Le freinage est puissant. La batterie de 500 Wh atteint 63 km. Trop juste selon vous ? Ajoutez 200 € pour une batterie de 625 Wh.

Neomouv Elaia 2 NG

2 700 € **14,8/20 | ★★**

★★ ★★ ★★★ ★

Difficile de lui trouver des points faibles, il est bon partout ! Bien équipé, il a des pneus anticrevaison, un porte-bagage Mik HD (norme de fixation rapide des accessoires), un antivol intégré et des vitesses signées Shimano (Altus). Il offre une assistance électrique savamment dosée et dispose de cinq niveaux. Stable et confortable, il fournit par ailleurs un freinage sécurisant. Le bémol ? Son autonomie de 52 km, inférieure à celle des autres.

BIEN ÉQUIPÉ

Tenways Ago T

2 700 € **14,4/20 | ★★**

★★★ ★★ ★★ ★★

Son côté épuré lui confère une certaine élégance, avec ses câbles insérés dans le cadre, sa robuste courroie en carbone et ses vitesses intégrées au moyeu arrière. Sa batterie, discrète, valide le soin apporté aux finitions. Les performances sont là, bien que l'assistance se révèle parfois un peu juste dans les côtes. L'écran de contrôle est lisible, un coup d'œil même furtif vous renseignera sur votre vitesse ou le niveau de la batterie.

Granville E-Absolute 15

2 800 € **14,4/20 | ★★**

★★ ★ ★★ ★★

On reconnaît la patte néerlandaise de Granville au look de ce vélo, avec son cadre ouvert et sa position droite. Grâce au moteur Bosch Performance Line (couple 65 Nm), l'assistance est progressive, avec des niveaux plutôt bien adaptés. L'E-Absolute 15 s'avère stable et maniable, avec un bon comportement au freinage. Un point faible : la selle large. Accueillante à première vue, elle est plutôt désagréable sur la durée. L'autonomie atteint 76 km.

Les prix indiqués sont ceux constatés au moment de la réalisation de ce numéro.

Winora Tria X9

2 700 € **14,7/20 | ★★**

★★ ★ ★★★ ★★

Dommage que la selle soit un peu trop dure sur ce vélo, qui fournit une bonne assistance et un freinage efficace. Stable et maniable, le Tria X9 offre une position de conduite confortable. Il est équipé d'un moteur Bosch Performance Line, dont la réputation n'est plus à faire. Confortable en ville ou en randonnée, il est équipé de pneus larges qui absorbent les chocs (la fourche amortie joue aussi). On regrette quand même l'absence d'antivol intégré.

Granville E-Absolute 35 Plus

2 400 € **14,5/20 | ★★**

★★ ★ ★★★ ★★

Disons-le sans détour, le Granville E-Absolute 35 Plus est un bon vélo électrique ! Il offre une belle autonomie de 76 km (en assistance maximale) et un excellent niveau d'assistance quel que soit le terrain sur lequel on roule. Son comportement routier est également très satisfaisant. Ses seuls défauts : une selle jugée dure et peu confortable sur le long terme par nos panélistes, ainsi que l'absence d'antivol intégré et de pneus anticrevaison.

Decathlon Rockrider E-Actv 500

2 000 € **14,4/20 | ★★**

★★ ★★ ★★ ★★★

Decathlon le présente comme un vélo de trekking, prévu pour la route et les chemins. Il est doté d'un moteur central Yamaha (55 Nm) à 5 niveaux d'assistance. Étonnamment, ce modèle est livré sans porte-bagage, en option (35 €). Pas d'antivol de cadre non plus (20 €). L'assistance électrique est correcte, bien que parfois un peu juste en montée. À essayer avant achat, car la position de conduite, sportive, buste penché en avant, ne plaît pas toujours.

AUTONOME ET SPORTIF

Kalkhoff Endeavour 1 Move

2 900 € **14,3/20 | ★★**

★★ ★★ ★★★ ★★

Kalkhoff est une marque allemande haut de gamme. Les vélos de sa série Endeavour se veulent robustes et polyvalents, avec un bon niveau d'équipement, une autonomie convenable (64 km pour le 1 Move) et une géométrie plus sportive que citadine. Ce modèle respecte ce positionnement à la lettre. La selle est confortable, les poignées larges, l'assistance du moteur, convaincante. Seul bémol : les garde-boue et la protection de chaîne, en plastique.

PHOTOS : PATRICK MONNARD

Nakamura Crossover XV

2100 € **14,3/20 | ★★**

★★ ★ ★★ ★

Nakamura est la marque de vélo d'Intersport. Le Crossover XV est l'un des modèles les moins chers de notre sélection, et pourtant il n'a pas à rougir face à la concurrence. Le moteur Bafang procure une bonne assistance sur plat et en côte ; son couple de 80 Nm est l'un des plus élevés, d'où sa réactivité notable. Le vélo est stable et offre un freinage sûr. Enfin, avec 62 km, l'autonomie reste dans la moyenne. Diminuez l'assistance pour la prolonger !

HYPER RÉACTIF !

Giant Explore E + 3 STA

2750 € **14,2/20 | ★★**

★★ ★★ ★★★ ★

Ce modèle Giant est léger à plus d'un titre. Par son poids de 25 kg, certes, mais aussi par son autonomie, limitée à 58 km. Nous avons néanmoins apprécié l'excellente assistance en côte et le freinage rassurant. La selle, une Vivo Ergo Moderate de Selle Royal, est confortable, y compris pour les randonnées pour lesquelles ce vélo est taillé (le cadre est équipé de fixations pour une remorque). Les pneus de large section (45 mm) participent au confort.

Cube Supreme Hybrid One 500

2750 € **13,7/20 | ★★**

★★ ★★ ★★★ ★★

Le Cube Supreme Hybrid One 500 procure une très bonne assistance sur terrain plat, et son dérailleur Nexus se montre tout à fait adapté à un usage en milieu urbain.
De plus, ce vélo est stable, il offre une position de conduite équilibrée et un niveau de confort appréciable. Ce n'est pas le modèle que nous vous conseillerons, par contre, si vous comptez rouler dans une région très vallonnée, où son assistance se révélera un peu juste.

Voltaire Rivoli

2990 € **13,6/20 | ★★**

★★ ★★ ★★ ★★

Assez original dans sa conception et son design, le Rivoli offre une assistance assez bonne malgré un couple moteur annoncé d'à peine 45 Nm. Son freinage est satisfaisant et sa boîte automatique pour les vitesses a séduit nos panélistes. Les deux vitesses proposées sont néanmoins jugées trop justes, il en faudrait au moins une troisième. Ce modèle plutôt bien équipé est adapté au milieu urbain, malgré l'absence de porte-bagage (en option).

Les prix indiqués sont ceux constatés au moment de la réalisation de ce numéro.

Gitane G-Life XR2

2 100 € **14/20 | ★★**

★★★ ★ ★★★ ★★

Gitane nous propose ici un bon vélo électrique, qui procure un vrai confort de conduite et s'adapte aussi bien à la ville qu'à la campagne. L'assistance s'avère assez convaincante, même si elle peut être jugée un peu faible dans des montées soutenues. Le G-Life XR2 offre une bonne autonomie et se comporte parfaitement au freinage. On regrette toutefois le manque de confort de la selle, ainsi que l'absence d'un antivol et de pneus anticrevaisons.

Sunn Skill 500

2 700 € **14/20 | ★★**

★★ ★ ★★★ ★★

Le Sunn Skill 500 est confortable et offre une position de conduite agréable et stable. Sa batterie de 500 Wh fournit une autonomie de plus de 77 km au niveau d'assistance le plus élevé. Son assistance est appréciée sur le plat mais jugée un peu faible en côte. Un vélo plutôt bien équipé, malgré l'absence d'antivol et de pneus anticrevaison. La difficulté rencontrée pour enlever la batterie est regrettable sur un modèle de cette qualité et de ce prix.

Giant DailyTour E+ 2 LDS

3 000 € **13,6/20 | ★★**

★★ ★ ★★ ★★★

Chez Giant, la gamme DailyTour désigne les vélos de ville. Sur ce E+ 2 LDS, les vitesses intégrées au moyeu (Shimano Nexus) sont entraînées par une courroie en carbone, qui exige moins d'entretien qu'une traditionnelle chaîne (durée de vie plus longue, pas besoin de graisser). Avec une autonomie de 80 km, ses pneus anticrevaison et son freinage performant, ce modèle gagne facilement la confiance de l'utilisateur. Dommage que la selle soit un peu ferme.

Moustache Samedi 28.3 Open

3 000 € **13,5/20 | ★★**

★★ ★★ ★★★ ★★

Moustache porte une attention particulière à la conception de ses vélos, notamment de ses cadres (les autres fabricants se fournissent généralement sur catalogue). Idem pour le guidon en forme de M, emblématique de la marque vosgienne. Dommage qu'il ne soit pas réglable. Côté moteur, le Bosch Active Line s'avère un peu à la traîne en montée par rapport au Performance Line. La batterie fait le plein en moins de cinq heures pour une autonomie de 68 km.

PHOTOS : PATRICK MONNARD

Virage Taxy

2 600 € **13,5/20 | ★★**

★★★ ★ ★★ ★★

Le Taxy est l'un des vélos les plus haut de gamme de la marque française Virage (basée à Besançon). Le moteur Bafang, plus accessible qu'un Bosch, procure une bonne assistance, bien qu'un peu légère dans les montées raides. Le freinage est puissant, l'écran couleur, très lisible. Plusieurs de nos testeurs ont jugé la selle trop ferme. Ce vélo peut rouler 55 km avant de passer, pour 10 km de plus, dans un mode dégradé, avec une assistance diminuée.

Moustache Lundi 27.2

3 000 € **13,4/20 | ★★**

★★ ★★ ★★ ★★★

Le Moustache lundi 27.2 affiche un guidon en forme de M et le cadre signature du fabricant français. Équipé d'un moteur Bosch Performance line dans le pédalier (couple de 65 Nm), ce modèle offre une assistance progressive. Les pneus larges et la selle suspendue suffisent à assurer un bon confort sur tout type de terrain, et le vélo reste stable même lors de freinages puissants. Nous avons mesuré une autonomie de 84 km, ce qui est excellent !

Lapierre E-Explorer 4.5 Low

2 700 € **12,7/20 | ★★**

★★ ★ ★★★ ★★

La marque dijonnaise fondée en 1946, avalée depuis par le groupe néerlandais Accell, sait faire des vélos ! L'E-Explorer 4.5 est doté d'un moteur Bosch Active Line Plus, d'un éclairage puissant, d'un porte-bagage et d'une transmission Shimano Cues qui témoigne de sa polyvalence (ville, chemins). Soigné, il est maniable et fournit un freinage réactif. La batterie, chargée en 4 h 17, offre 66 km d'autonomie. La selle, à la longue, devient inconfortable.

O2Feel iSwan 6

2 400 € **12,7/20 | ★★**

★★ ★★ ★★★ ★

Ce modèle affiche la plus faible autonomie de notre sélection de vélos : 41 km avec l'assistance la plus forte (et comptez 6 h 41 pour une charge complète de la batterie). Il faudra donc souvent la brancher. Cela étant, vous profiterez d'une bonne machine, maniable et confortable (fourche et selle suspendues, dérailleur Shimano, pneus Schwalbe). Le moteur Shimano tire un peu dans les côtes, mais offre une assistance agréable sur du plat.

Les prix indiqués sont ceux constatés au moment de la réalisation de ce numéro.

Confort de la selle | Freinage | Autonomie (en assistance max.)

Tenways Ago X

2 400 € **13,2/20 | ★★**

★★★ ★★ ★★ ★

Très « design », l'Ago X est un modèle plutôt réussi dans sa conception et bénéficiant d'une finition soignée. Avec un moteur central offrant un couple de 80 Nm, son assistance s'avère performante sur le plat et dans les côtes. Son freinage est efficace.
Son principal point faible, mais cela dépend du conducteur, reste la position de conduite imposée par un guidon large et une potence non réglable. L'autonomie est également un peu limitée.

Decathlon Elops 920E

1700 € **12/20 | ★**

★★ ★ ★★ ★

Avec sa batterie logée sur le porte-bagage arrière et non intégrée au cadre, ce modèle semble presque anachronique. Il faut plus de 7 h 30 pour la charger, et moins de 50 km pour la vider. Pas terrible… Cependant, ce modèle reste confortable et vous assiste sur le plat comme dans les montées. Les finitions sont plutôt soignées et le freinage, efficace. Un vélo pour faire connaissance avec l'électrique ou s'équiper à moindre coût. N'en attendez pas plus.

PETIT PRIX

PHOTOS : PATRICK MONNARD

PRISE EN MAIN

MOUSTACHE XROAD FS 4
LE CONFORT AVANT TOUT !

En 10 ans, le samedi 27 Xroad de Moustache s'est fait un nom dans le domaine des vélos électriques polyvalents, adaptés aux trajets quotidiens en ville comme aux balades dans la nature. Depuis son lancement, il a évolué chaque année, et sa version 2026 n'a plus grand-chose à voir avec celle de 2015. Nous avons pris en main le Xroad FS 4, vendu 4 299 €. Un prix élevé, qui est aussi gage d'un confort inégalé. Le cadre, très innovant, est conçu en deux parties jointes par un pivot, auxquelles ont été ajoutés un amortisseur central (photo), une selle et une fourche avant amorties. Résultat, ce vélo est, sans conteste, celui qui absorbe le mieux les chocs. Pavés, dos d'âne, irrégularités des sentiers… ne sont pas imperceptibles, mais presque ! La transmission Shimano Cues, très fiable, et le moteur Bosch Performance Line PX au couple de 90 Nm contribuent aussi au plaisir de rouler. La puissance donne des ailes quand il faut monter des côtes et offre une reprise très agréable au besoin.

Innovant, le cadre est doté d'un amortisseur central.

MOUSTACHE

ANTICIPER LA REVENTE DE SON VAE

Lorsque l'on s'apprête à investir plusieurs centaines, voire milliers d'euros dans un vélo électrique, mieux vaut s'assurer qu'il pourra être revendu dans de bonnes conditions. Nos astuces pour évaluer la décote.

Déménagement, problème médical, besoin d'argent, perte de motivation ou, au contraire, envie de changer de modèle… Toute une série d'événements peuvent vous amener à revendre votre vélo électrique après seulement quelques mois d'utilisation. Les VAE neufs affichant des prix élevés (2045 € en moyenne), il est préférable d'envisager, dès l'achat, la perspective d'une revente, en se posant une question simple: en cas de cession, le modèle convoité subira-t-il une grosse décote? Lorsque l'on achète une voiture, il est facile de répondre à ce type d'interrogations: il suffit de consulter *L'argus*, qui fait largement autorité. Pour les vélos, c'est plus compliqué.

Évaluation de la cote

« Il existe différents outils de cotation en ligne, mais aucun n'est véritablement reconnu par la profession », explique Léry Jicquel, auteur de Concentré vélo, la newsletter de référence sur l'industrie du cycle. En cause: l'extrême fragmentation du secteur. *« Contrairement à l'auto, dont le nombre de constructeurs reste relativement limité – une vingtaine tout*

3 RÈGLES D'OR POUR UNE ANNONCE RÉUSSIE

Les sites de petites annonces regorgent de bicyclettes à acquérir. Sur Troc Vélo, l'une des références du secteur au côté de Leboncoin, quelque 40 000 articles sont proposés en permanence. Si vous souhaitez vendre votre biclou, comment faire en sorte qu'il trouve vite preneur? À la tête du site, Marion Vergnet livre trois conseils pour réussir son annonce.

1 Soigner le visuel

« Pour retenir l'attention des utilisateurs, qui font défiler rapidement les annonces, les photos doivent être nettes. Le vélo apparaîtra dans son intégralité sur le premier cliché », explique la responsable. Elle précise: *« Il est important, aussi, de montrer un cycle propre. Évitez la porte de garage en arrière-plan et privilégiez un fond blanc ou de grands espaces. »*

2 Être précis dans le titre

« Il est crucial d'indiquer dans le titre les éléments clés d'identification du vélo, tels que la marque, le modèle ou le groupe (soit l'ensemble des composants permettant de changer de vitesse). Un titre précis ressort plus facilement dans les résultats de recherche textuelle », indique Marion Vergnet. Son site, comme d'autres, classe les vélos à l'aide de filtres. *« Les vendeurs doivent bien renseigner ces informations s'ils souhaitent toucher les acheteurs sachant précisément ce qu'ils veulent. »*

3 Fixer un prix juste

« Les vendeurs ont tendance à surestimer la valeur de leur vélo », constate la spécialiste. De leur côté, les sites d'annonces leur suggèrent une fourchette de prix. *« S'il est au bon tarif, avec une annonce bien faite, le vélo se vend en général en moins de 15 jours »,* assure la professionnelle.

FIZKES/ISTOCK

On trouve de nombreuses petites annonces sur Internet. L'objectif : sortir du lot !

au plus –, le vélo se caractérise par une profusion de marques, au point qu'il est difficile d'en établir un décompte précis. On en recenserait environ 800», glisse le spécialiste. Une diversité qui a une conséquence concrète: *«Qu'elles soient françaises ou étrangères, certaines marques trop confidentielles se revendent difficilement sur le marché de l'occasion.»* Mieux vaut donc privilégier les fabricants ayant pignon sur rue, leurs vélos étant plus faciles à estimer et à revendre. Enfin, faute d'argus fiable, on rusera pour obtenir une estimation pertinente, en agissant «comme si» on avait un exemplaire à céder.

Consultation des annonces en ligne

Premier réflexe, bien sûr: éplucher les petites annonces sur Internet, en essayant de trouver des modèles identiques au sien et en observant les prix. Pour affiner un peu, vous pouvez simuler le dépôt d'une annonce sur une des plateformes du marché de l'occasion car, au cours du processus, le site vous conseillera une fourchette de prix. Vous approfondirez encore la question en demandant l'avis d'un vélociste et, surtout, en étudiant les offres des sites dédiés au reconditionné, tels Upway, Loewi, Rutile Bike ou encore Mint Bikes. Si vous leur indiquez un modèle, une marque et une date d'achat, la plupart de ces sociétés vous formulent une proposition de rachat. Leurs tarifs sont généralement bas, ce qui donne une idée de la valeur minimale de son modèle sur le marché de l'occasion. À savoir: bien qu'utile, cette information n'est pas suffisante. En effet, dans quelques mois, voire quelques années, la cote de votre vélo dépendra aussi de la qualité intrinsèque des composants et des garanties offertes à l'acheteur. Choisissez donc au départ des cycles équipés de moteurs et de batteries de marques réputées (Bosch, Yamaha ou encore Shimano). Ils inspirent plus confiance – et se revendent par conséquent mieux – que ceux d'inconnues.

Vérification du soin porté au vélo

Toute preuve du soin qui a été apporté à une monture s'avère hautement bénéfique pour sa revente. Les factures de révision annuelle et celles de changement des pièces d'usure (plaquettes de frein, par exemple) sont donc importantes à garder. Par ailleurs, les acheteurs professionnels (reconditionneurs mais aussi vélocistes) examinent habituellement la capacité résiduelle de la batterie avant de valider définitivement leur offre de rachat. L'état de cette pile joue, par conséquent, un rôle primordial: si elle conserve moins de 80 % de sa capacité de stockage initiale, les experts estimeront nécessaire de la remplacer. La valeur d'un vélo électrique peut alors fondre immédiatement du prix d'une batterie, c'est-à-dire 400 € au bas mot ! Pour éviter cela, ne laissez jamais dormir votre VAE à sec. ■

Équipements et accessoires

Vous êtes décidé à adopter un mode de mobilité doux et écologique, et venez de trouver la monture de vos rêves. Que vous l'utilisiez pour vos déplacements quotidiens, vos promenades du week-end ou en voyage itinérant pendant vos vacances, vous devrez vous équiper, vous et votre vélo. Un conseil: ne vous jetez pas sur les derniers accessoires à la mode ni sur ceux vendus à prix cassés. Quand on compte rouler longtemps, un équipement de qualité fait toujours la différence… et peut même transformer un trajet un peu pénible en balade agréable ! À l'inverse, un vélo mal outillé fera de la moindre sortie une galère. Nos conseils et nos pistes pour distinguer l'essentiel du superflu.

SOMMAIRE

Ne prenez pas de risques !	34
Équipements adaptables et gadgets utiles	38
Se protéger en fonction des saisons	42
Les femmes au guidon	46
Où acheter sans se tromper ?	48

MILKOVASA/ADOBE STOCK

NE PRENEZ PAS DE RISQUES !

La loi impose que tous les vélos soient dotés de certains éléments de sécurité pour circuler. Mais ils ne constituent qu'une protection minimale, d'autres accessoires sont aussi très importants.

TUCUMAN ; HALFPOINT/ADOBE STOCK

Beaucoup d'équipements de sécurité, non obligatoires, se révèlent pourtant utiles et permettent de rendre vos déplacements plus sûrs, mais aussi d'améliorer votre confort pendant que vous pédalez. La loi n'en impose que quelques-uns sur le vélo – les freins, les feux avant et arrière, les catadioptres sur les roues et l'avertisseur sonore – et pour le cycliste – le gilet de haute visibilité la nuit hors agglomération (lire également l'encadré p. 69). Mais il est fortement recommandé d'en ajouter d'autres à votre panoplie.

TROIS ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ CONSEILLÉS

On distingue ici les éléments dédiés au cycle (que l'on accroche dessus) de ceux à porter sur soi lorsque l'on circule. Certains peuvent être complémentaires, quand d'autres sont additionnels. Voici les principaux équipements dans lesquels investir en fonction de vos besoins.

> **Antivol** Grâce à ce dispositif, vous limitez les risques de vous faire dérober votre bicyclette. Certes, face à un voleur déterminé, aucun système de protection n'est réellement inviolable. Il existe toutefois des modèles plus efficaces que d'autres, parce qu'ils nécessitent davantage de temps pour être cassés et retirés. Cela rebute un certain nombre de malfaiteurs… qui se reportent sur des vélos moins bien sécurisés. À ce titre, évitez absolument les petits câbles recouverts de plastique: certes, ils sont légers et pratiques, mais une simple pince coupante en vient rapidement à bout. De l'avis des spécialistes, les antivols métalliques en forme de U s'avèrent les plus résistants. Ils peuvent se fixer sur le cadre du vélo quand vous roulez, puis être récupérés dès que vous devez l'accrocher. Un conseil, sécurisez entièrement votre cycle lorsque vous le laissez dehors – les roues, le cadre et la selle –, afin d'empêcher que l'on vous en subtilise une partie. Ainsi, achetez deux antivols en U: un de grande taille, qui protégera à la fois le cadre et la roue arrière tout en liant votre engin à un point fixe; un plus petit, pour attacher la roue avant à un support. En solution alternative, les écrous antivols sur les roues sont intéressants, car ils rendent leur démontage plus difficile. Les voleurs s'en détournent, car il faut un outil spécial ou une manœuvre compliquée pour les enlever. Un U est trop onéreux pour votre budget? Jetez votre dévolu sur une grosse chaîne. Elle se glisse aisément entre les roues et le cadre, et permet d'arrimer le vélo à un poteau large. En revanche, ce type d'antivol pèse lourd. Pour le transporter, mieux vaut

Contrairement à une idée reçue, le casque n'est pas obligatoire si l'on a plus de 12 ans. Son port reste toutefois vivement conseillé.

le ranger dans une sacoche sur le porte-bagage. Dernière possibilité: acheter un antivol à segments pliables. Compact et d'un usage facile, il se replie et se range dans un support fixé au cadre. Il reste cependant moins solide qu'un U, et servira donc plutôt en appoint.

ATTENTION ! Lorsque vous pédalez, l'antivol doit être attaché au vélo. Évitez de le poser simplement dans un panier, car en cas d'accident, il pourrait s'envoler et occasionner des dégâts. Et ne le glissez surtout pas dans votre dos ! Si vous faites un vol plané et que vous retombez dessus, votre colonne vertébrale ne supportera pas le choc.

> **Casque** Contrairement à une idée reçue, bien qu'il protège en cas de chute ou de collision, le casque n'est pas obligatoire si l'on a plus de 12 ans. Il devient toutefois indispensable pour les cyclistes à la conduite sportive, roulant vite et beaucoup, et les débutants n'ayant pas une bonne maîtrise de leur engin. Ne perdez jamais de vue qu'en porter un ne vous évitera pas l'accident, mais que cela en limitera les séquelles s'il survient. De fait, selon la Sécurité routière, en cas de choc sur la tête, un casque bien ajusté réduit de 60 % le risque de traumatisme crânien grave.

Ces dernières années, beaucoup de marques ont développé leurs gammes en «déringardisant» cet équipement et en l'adaptant à un usage plus urbain. Il est à présent mat ou brillant, sobre ou coloré, voire pailleté, rond ou profilé, design, ergonomique, pourvu de lanières d'attache en cuir, de protège-oreilles en moumoute à clipser pour l'hiver… un vrai must dans la garde-robe des cyclistes citadins ! Reste que selon votre profil de rouleur, votre type de vélo et votre budget, vous privilégierez certains modèles plutôt que d'autres. «*Une personne à vélo à assistance électrique [VAE] choisira souvent un casque un peu plus lourd, avec beaucoup d'options. Un cycliste sur un vélo musculaire aura tout intérêt à acheter un modèle aéré et plus léger*», affirme Caroline Labroue, fondatrice et présidente des magasins Je suis à vélo. Par ailleurs, de nouvelles fonctionnalités sont apparues. Si vous n'êtes pas très à l'aise pour lâcher >>

Parmi les accessoires utiles, les gants protègent à la fois du froid et des éventuelles chutes.

>> votre guidon (un geste nécessaire pour indiquer que vous tournez avec votre bras), prenez un casque équipé de clignotants commandés par un boîtier installé au guidon. Certaines références comportent également un éclairage rouge intégré à allumer la nuit, en doublon du feu arrière de votre vélo – ce qui se révèle extrêmement utile si vous roulez régulièrement dans l'obscurité ou que vous habitez une zone où le brouillard est fréquent (lire p. 44). Il existe également des systèmes autonomes avec une barrette lumineuse et clignotante à fixer à l'arrière de la plupart des casques (ou sur la tige de selle, le porte-bagage), actionnée par une télécommande sur le guidon. On trouve aussi des casques dotés d'une visière transparente, ce qui *«évite de prendre du pollen ou un moucheron dans l'œil pendant que l'on pédale»*, explique Caroline Labroue. La visière est particulièrement avantageuse pour les porteurs de lunettes, dont les verres sont ainsi préservés de la pluie. En cas de forte luminosité, ceux qui n'aiment pas rouler avec des lunettes de soleil sur le nez pourront choisir un casque avec un rebord façon casquette, fixe ou à clipser, afin de protéger leurs yeux. Enfin, les personnes effectuant de nombreux arrêts et désirant à chaque fois retirer et garder leur casque avec eux opteront pour une version pliable, qui rentre dans les sacs étroits.

> **Gants** Tout cycliste le sait: nos extrémités sont très fragiles, notamment en cas de mauvaises conditions météo (lire p. 42-44). Vous devez par conséquent posséder une collection complète de gants afin de faire face à tous les aléas: des thermiques contre le froid, des imperméables contre

S'ÉQUIPER D'OCCASION

Pour des raisons écologiques et économiques, de plus en plus de cyclistes sont séduits par du matériel de seconde main. Le marché de l'occasion, de nos jours assez fourni, gagne donc du terrain. Y recourir a cependant ses limites. Si acheter des sacoches ou une cape de pluie ayant déjà servi ne présente pas de réel danger, il en va différemment pour un casque. Ce dernier peut avoir subi un choc, et même s'il n'en garde pas trace, avoir perdu une grande partie de son efficacité. Mieux vaut aussi éviter d'acquérir des freins ou des pneus ayant déjà été utilisés, sauf si vous avez des compétences techniques permettant de détecter des traces d'usure problématique. En conclusion : la seconde main est pertinente pour les équipements non vitaux, et l'achat neuf, pour ceux liés à la sécurité.

PEOPLEIMAGES/ISTOCK ; LIGHTITUP/ADOBE STOCK

la pluie et des coupe-vent contre les bourrasques. Même en plein été, lorsque le temps est clair et la température agréable, il ne faut pas passer à côté de cet équipement essentiel, cette fois sous forme de mitaines. La raison ? Si vous tombez, il y a de fortes chances que vous essayez d'amortir le choc avec vos mains… d'où l'intérêt de les protéger dès que vous enfourchez votre vélo, quel que soit le temps.

TROIS ÉQUIPEMENTS UTILES DANS DE NOMBREUX CAS

Si vous souhaitez ajouter des éléments à votre bicyclette pour rendre vos trajets quotidiens plus simples et/ou plus agréables, voici les principaux équipements à adopter.

> **Porte-bagage et sacoches** Disposer d'un porte-bagage sur la roue arrière permet d'y fixer des sacoches, où l'on rangera sac à main, ordinateur, vêtements de protection contre la pluie, trousse d'outils de première nécessité… afin d'être toujours paré. En y ajoutant des tendeurs, vous aurez même la possibilité d'attacher vos courses du week-end à l'arrière de votre monture ou de transporter du petit matériel.

À NOTER Un panier à l'avant vous offre l'avantage de garder sous les yeux un sac à main ou une sacoche, et d'avoir une gourde à disposition pour boire aux feux rouges. Attention, avant de choisir cet accessoire, vérifiez que sa taille permet d'accueillir vos objets personnels.

> **Support aimanté pour téléphone** Tenir votre portable à la main et le consulter lorsque vous pédalez est interdit – car très dangereux. Votre trajectoire risque d'être erratique et le freinage d'urgence, compliqué. Si vous voulez conserver votre smartphone à portée de vue en roulant, achetez un support magnétique à fixer au guidon. Vous aurez ainsi la possibilité de le transformer en GPS si vous ne connaissez pas l'itinéraire à suivre. Ou de voir qu'on vous appelle… et de vous arrêter pour répondre en toute sécurité.

> **Éléments de visibilité** Afin d'augmenter votre visibilité sur la route, portez des vêtements qui réfléchissent la lumière ! Ils seront toujours utiles, même en ville avec de l'éclairage urbain. Il existe aujourd'hui une multitude de vestes, gilets, bretelles, sacoches ou sacs à dos qui intègrent des bandes, des fermetures, des lacets ou des coutures s'illuminant devant des phares. Attention, si vous circulez hors agglomération la nuit, le port d'un gilet jaune réfléchissant est obligatoire. Pour que l'on vous voie latéralement, vous pouvez également équiper les rayons de vos roues de minibandes réfléchissantes. Pensez à les nettoyer régulièrement afin qu'elles demeurent toujours visibles… Si cela vous ennuie, misez plutôt sur des autocollants réfléchissants à installer partout sur votre cadre. Avantage complémentaire de ces « décorations » : elles ne plaisent pas aux voleurs, qui recherchent des vélos neutres, faciles à revendre. ■

ANTIVOLS : DES LOGOS À CONNAÎTRE

En France, la commission antivol de la **Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)** évalue le degré de sécurité de ces dispositifs. Elle propose deux échelons d'homologation : le premier est symbolisé par une roue et indique que le produit résistera à l'action d'une pince légère de moins de 30 cm. Le second, qui affiche deux roues, précise qu'il tiendra tête à des outils plus volumineux (entre 30 et 70 cm). Au Royaume-Uni, **Sold Secure** propose un classement à trois niveaux – bronze, argent et or –, chacun correspondant à un degré de résistance aux outils utilisés par les voleurs, l'or (gold) étant le plus sécurisé. Aux Pays-Bas, la **Fondation ART** note les antivols (pour tous les engins roulants) en les labellisant d'une à cinq étoiles, selon un barème de sécurité croissant. La catégorie deux étoiles distingue des antivols de très bonne qualité pour les vélos. Dernier point : si vous avez assuré votre cycle, en cas de vol, il faudra prouver, facture à l'appui, qu'il était attaché avec un antivol certifié par ces différents organismes.

LES ADAPTABLES

Si vous pratiquez le vélo sportif, vous utilisez des équipements ad hoc. Une partie d'entre eux a été détournée par les cyclistes du quotidien et les adeptes du cyclotourisme.

PÉDALES AUTOMATIQUES

La plupart des vélos de course sont dotés de pédales automatiques, qui permettent une meilleure transmission de la puissance. Grâce à elles, le vélo avance lorsque vous appuyez dessus avec vos pieds, mais aussi quand vous les tirez à la remontée.
Elles nécessitent de porter des chaussures spécifiques. Assez peu confortables pour la marche, elles maintiennent le pied sur la pédale en se clippant dessus.
> **Adaptation à tous** Il existe des pédales semi-automatiques, avec une face classique, accueillant toutes les chaussures, et une autre clipsable, destinée aux chaussures sportives. Cette version, plus polyvalente, est adaptée à ceux qui utilisent leur vélo au quotidien, cheminent en mode VTT et s'entraînent sur la route.

CASQUE

Mettre un casque est essentiel quand on pratique le vélo sportif, car on atteint des vitesses élevées en roulant souvent sur des routes fréquentées par les automobiles. En cas de chute ou de collision, il protège la tête et minore les séquelles éventuelles (lire p. 35). La plupart des modèles dédiés sont profilés, très légers et bien ventilés.
> **Adaptation à tous** Le port du casque gagne du terrain en zone urbaine. Les citadins sont effectivement de plus en plus nombreux à l'adopter, même si la loi ne l'impose pas. Toutefois, la version de ville n'a rien à voir avec la sportive : cet objet est (aussi) devenu un accessoire de mode design et coloré, offrant de multiples options. On en trouve à tous les prix.

LUNETTES DE PROTECTION

Les cyclistes sportifs portent souvent des lunettes profilées avec de larges verres, qui épousent la partie haute du visage et permettent une bonne ventilation contre la buée. Elles protègent aussi les yeux du vent, des insectes et des projections. Si elles sont teintées, elles améliorent la vision en cas de forte luminosité ou de faible contraste.
> **Adaptation à tous** Des versions plus « urbaines » de ces lunettes sont plébiscitées par ceux qui ne mettent pas de casque à visière. Certains les chaussent lorsqu'il y a du brouillard ou peu de lumière (lire aussi le témoignage p. 45). D'autres, quand il pleut.

COMPTEUR OU GPS VÉLO

En vue de suivre leur progression et de mesurer leurs performances lors de leurs sorties, les cyclistes sportifs achètent souvent un compteur de tours ou un GPS vélo. Ce dernier enregistre la vitesse atteinte, la distance parcourue et même les dénivelés avalés.

> **Adaptation à tous** Le GPS vélo fait désormais partie du matériel de base des cyclovoyageurs. Il permet de prévoir en amont son itinéraire, en signalant les routes et les pistes cyclables. Les modèles les plus performants indiquent les types de revêtements et les étapes du trajet. En mode actif, ces GPS offrent un guidage de qualité, notamment pour les experts qui sortent des sentiers balisés.

CUISSARD AVEC PEAU DE CHAMOIS

Pour minorer les frottements à l'intérieur des cuisses et l'inconfort d'une selle profilée, les adeptes du cyclisme sur route mettent un cuissard (short) moulant à même la peau, souvent avec des bretelles. Il doit être parfaitement ajusté.

> **Adaptation à tous** Ce vêtement existe en version caleçon, qui se porte comme un sous-vêtement sous un pantalon. Il est utilisé par des cyclotouristes roulant tous les jours sur des distances parfois importantes.

MAILLOT TECHNIQUE

Afin de réduire leur prise au vent et de bien évacuer la transpiration, les adeptes de la vitesse portent des maillots techniques, dotés de poches dorsales où l'on glisse accessoires ou affaires personnelles (papiers, smartphone…).

> **Adaptation à tous** Très connoté « Tour de France », le maillot technique fait peu d'émules chez les cyclistes du quotidien. À l'inverse, les bikepackers, ceux qui sortent à la journée ou partent quelques jours, sont nombreux à l'adopter, en raison de sa légèreté et de sa rapidité de séchage. Les cyclotouristes, qui voyagent plus longtemps et avec davantage de sacoches, lui préfèrent sa version tee-shirt en laine mérinos, plus confortable et durable (lire p. 43).

J. SOPOTNICKI/ISTOCK ; O. POPOVA ; FIROZA STUDIO ; BANGCHUCK/ADOBE STOCK ; E. PAISAN/ISTOCK ; GARMIN

LES GADGETS UTILES

Certains équipements, considérés comme des gadgets par les cyclistes qui ont roulé leur bosse, s'avèrent parfois intéressants et rassurants pour les débutants.

KLAXON PUISSANT

Vous pédalez sur des routes très fréquentées par des voitures ou vivez dans une région où neige et brouillard ne sont pas rares ? Investissez dans un klaxon de vélo. Il fait un bruit similaire (en moins fort) à celui d'une auto et vous permet d'être entendu des véhicules motorisés. Veillez, cependant, à ne l'utiliser qu'en cas de danger, et non pour manifester votre mauvaise humeur.

SELLE EN CUIR

Elle prend sa forme au fil des pédalages, jusqu'à épouser la morphologie du cycliste. *« Il faut environ 1000 km pour qu'elle s'adapte parfaitement à son assise »,* précise Léa Schiettecatte, cofondatrice de Voiesrecyclables.fr. Une fois « faite », elle offre un confort absolu, de l'avis de tous les utilisateurs, au point de rendre inutile le port d'un cuissard.

FEUX DIURNES

Rouler avec un feu arrière rouge allumé en permanence assure plus de visibilité. Pour une dizaine d'euros, achetez des lampes à clipser sur votre porte-bagage, que vous retirerez si le vélo stationne dans la rue, pour ne pas vous les faire voler. Rechargez-les aussi régulièrement, afin d'éviter la panne.

CAPTEUR RADAR ARRIÈRE

Il informe le cycliste de l'approche d'un véhicule par l'arrière et améliore ainsi sa vigilance, notamment sur les routes étroites ou dans un trafic dense. Revers de la médaille : il peut créer une fausse impression de sécurité, et amener à réduire les contrôles réguliers derrière son épaule.

RÉTROVISEUR

Fixé sur la gauche du guidon, il permet de surveiller la circulation sans avoir à tourner la tête. Rassurant pour les cyclistes débutants et ceux qui ont des problèmes de cervicales, il leur évite les écarts de trajectoire. Il est également prisé des cyclotouristes cheminant au milieu du trafic automobile.
« C'est un élément de confort hyperpratique pour éviter les torticolis quand on roule sur de longues distances », affirme Léa Schiettecatte, cofondatrice de Voiesrecyclables.fr.

SURSELLE

Cette housse imperméable se place sur la selle et la protège de la pluie lors des arrêts. Elle existe aussi en version mousse rembourrée, à utiliser pendant le pédalage afin de minorer les frottements. Un élément de confort pour ceux qui se déplacent à vélo au quotidien.

AIRBAG POUR CYCLISTE

Il s'enfile comme un gilet et, en cas de chute ou de décélération brutale, se gonfle automatiquement afin de protéger thorax, cou, épaules, dos et, souvent, taille et hanches – mais ni les bras ni les jambes.

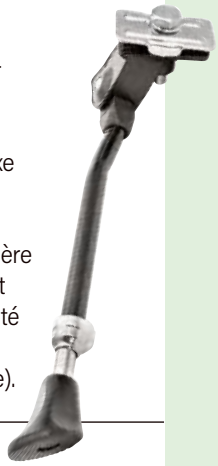
Attention, ce matériel coûte cher : plusieurs centaines d'euros pour un modèle performant… qui reste encombrant et peu ventilé. Notez que ce type d'airbag existe aussi en version tour de cou. Il se porte alors sans casque, et se transforme en capuche gonfflable pour protéger tête et cervicales lors d'un choc.

REMORQUE

Les remorques permettent de transporter des charges lourdes ou volumineuses (bagages, matériaux, équipements sportifs…), mais aussi des animaux domestiques ou des enfants (avec une version spéciale). Attention, les modèles disponibles ne s'adaptent pas à tous les vélos ! Par ailleurs, si une remorque améliore la stabilité d'un cycle, elle limite sa maniabilité, notamment dans les côtes, les virages serrés et les chemins non goudronnés.

BÉQUILLE

Cet accessoire permet de sécuriser la bicyclette lors d'un arrêt, en l'empêchant de basculer. Il évite aussi d'avoir besoin d'un support fixe ou d'un mur sur lequel l'adosser pour la garer. Les béquilles existent sous deux formes : latérale (plus légère et facile à manœuvrer) ou double et centrale (apportant ainsi une stabilité plus importante, notamment avec un vélo chargé à l'avant et à l'arrière).



CAMÉRA EMBARQUÉE

La dashcam, ou « caméra embarquée », est prisée des sportifs qui filment leurs exploits. Les autres cyclistes peuvent, eux, utiliser les images comme preuves en cas d'accident ou de litige sur la voie publique, à condition de respecter la loi (lire ci-dessous). Une caméra a aussi un effet dissuasif face aux comportements dangereux, et offre une analyse de la conduite pour l'améliorer.

Que dit la loi ?

Enregistrer ses parcours sur la voie publique sans les partager sur les réseaux sociaux ou le Web est autorisé. Mais si vous les mettez en ligne, il vous faut soit l'accord des personnes reconnaissables, soit flouter les éléments les identifiant (plaque d'immatriculation, visage…). En cas d'accident avec infraction dont vous seriez victime ou témoin, une caméra peut servir de preuve au pénal si les forces de l'ordre et le juge utilisent l'enregistrement. D'ailleurs, même si le trajet s'est bien passé, visualiser les images est utile. La raison ? *« Les erreurs de conduite apparaissent clairement, ce qui donne l'occasion d'adapter sa façon de rouler pour circuler de manière plus agréable et moins stressante »,* explique Altis Play, créateur de contenus liés au vélo sur les réseaux sociaux (lire aussi p. 45). Enfin, ne considérez jamais votre caméra comme une arme dissuasive face à un chauffard. Il risque d'être tenté de vous l'arracher afin d'éliminer toute preuve de son infraction.

DAVID/ADOBE STOCK ; D. KULKOVA/ISTOCK ; NITO/ADOBE STOCK ; AIRBAG ; AKEEYO ; CROOZER

SE PROTÉGER EN FONCTION DES SAISONS

Des équipements et des accessoires spécifiquement étudiés aident les cyclistes à affronter les conditions météo. Grâce à eux, vous roulerez en toute sérénité.

SOUS LA PLUIE

Rien n'est plus désagréable que de se faire saucer quand on pédale. Ça «tombe» bien, il existe des équipements protégeant efficacement les cyclistes des petits crachins comme des gros grains. Par temps pluvieux, le sol devient aussi plus glissant, donc les risques de chutes augmentent. Dès lors, quand vous devez rouler sous l'averse, mettre un casque est vraiment une bonne idée. Pour que l'eau ne passe pas (surtout s'il s'agit d'un modèle aéré), vous pouvez le recouvrir d'une housse imperméable élastiquée (vendue par quelques marques). De leur côté, des lunettes de vélo ou une visière mettent vos yeux à l'abri des bourrasques et des débris (poussière, feuilles…) qu'elles charrient parfois. Enfin, enfilez des gants a minima déperlants par temps humide, voire carrément étanches si l'orage menace. Petite astuce destinée aux budgets serrés: portez des gants de vaisselle de grande taille par-dessus vos gants thermiques lorsqu'il pleut ! Ils vous protégeront réellement et à moindre coût.

> **Sur le corps,** mettez un vêtement classique contre la pluie (trench, parka…), c'est souvent suffisant quand on effectue de courts trajets sous une bruine. Si l'averse s'avère modérée ou plus importante, et que la distance est plus longue, préférez des habits adaptés à la pratique du vélo, notamment des imperméables avec des systèmes de fixation aux jambes qui évitent que les pans ne s'envolent ou ne se coincent dans les rayons. Les tenues de pluie dédiées aux cyclistes intègrent aussi fréquemment des serre-poignets, des éléments réfléchissants et de larges capuches sous lesquelles glisser un casque. Vous êtes tenté par une cape de pluie ? N'achetez pas le premier prix, qui conservera toute votre humidité pendant le pédalage. Choisissez plutôt un modèle respirant, plus cher, mais beaucoup plus confortable. Vous pourrez ensuite compléter cet équipement par un surpantalon ou une surjupe étanches et, éventuellement, par des surchaussures.

> **Côté vélo,** évitez les pneus lisses, qui adhèrent moins bien à la chaussée et avec lesquels les risques d'aquaplaning sont plus élevés – c'est aussi pourquoi il ne faut pas gonfler ses chambres à air à bloc avant de rouler sous la pluie. Pensez également à améliorer votre visibilité en ajoutant des lumières complémentaires sur votre bicyclette ou votre casque, que vous laisserez allumées en continu. Enfin, portez vos accessoires réfléchissants (de type gilet jaune), même en plein jour. Et si vous avez l'habitude de positionner votre téléphone portable sur votre guidon, faites l'acquisition d'une pochette étanche pour le protéger.

AU SOLEIL ET EN PLEINE CHALEUR

Pédaler au soleil peut aussi être très éprouvant. La lumière aveugle, et la chaleur accroît la fatigue et le risque de déshydratation, même durant un court voyage. Voici tous nos conseils pour s'en prémunir.

> **Sur le corps,** portez des vêtements adaptés aux hautes températures, confectionnés avec des textiles respirants. Vous pouvez également humidifier un tour de cou afin de rafraîchir votre corps de façon indirecte. Chaussez des lunettes de soleil pour ne pas être ébloui. Partez avec une gourde et buvez toujours avant d'avoir soif. Ne risquez pas le coup de chaud: protégez votre crâne avec une casquette ou une gapette à fixer sur un casque. Enfilez des gants aérés ou, a minima, des mitaines, qui protégeront vos mains si vous tombez.

Si vous optez pour une cape de pluie, investissez dans un modèle respirant.

A. GEORGIEV/ISTOCK

> **Côté vélo,** réduisez légèrement la pression interne des pneus en cas de canicule, car la chaleur accroît les risques de crevaison.

PAR GRAND FROID

Vous éviterez de souffrir dès les premiers frimas en prenant d'abord soin de vos extrémités. Sur votre tête, placez un couvre-chef, sinon faites l'acquisition d'un bonnet fin ou d'une cagoule spécifique à mettre sous un casque. Certaines marques proposent aussi des protège-oreilles en moumoute à clipser au casque par temps froid. Vos mains seront tenues au chaud par des gants thermiques spécialement conçus pour les basses températures – on en trouve qui sont à la fois isolants et déperlants, ce qui peut grandement servir en cas de conduite sous la neige ou dans le blizzard. Le froid devient plus intense ? Ajoutez des sous-gants fins en soie ou en laine, afin d'empêcher que vos doigts ne gèlent. Enfin, si votre vélo ne stationne pas dans la rue, installez sur les poignées du guidon des manchons et glissez-y vos mains avant de pédaler.

> **Sur le corps,** optez pour la stratégie de l'oignon en portant plusieurs couches. Sur une longue distance, il sera toujours possible d'en enlever une, aussitôt réchauffé, afin de moins transpirer. Si vous êtes cyclotouriste, privilégiez les sous-couches en laine mérinos, car elles conservent la chaleur tout en restant respirantes. Il existe des collants longs dans la même matière, à glisser sous votre pantalon. Ajoutez à cette panoplie un tour de cou ou une écharpe, voire les deux. Cela permettra de protéger à la fois votre poitrine, votre cou et votre menton. L'avantage de cette double protection est que si vous avez trop chaud, vous pourrez en retirer une sans trop vous refroidir. Enfin, n'oubliez pas vos yeux : s'il neige à gros flocons, il vous faudra un masque ou une visière pour continuer à conduire.
> **Côté vélo,** sous-gonflez légèrement vos pneus afin d'augmenter leur adhérence et vérifiez, avant de vous mettre en route, que vos freins ne sont pas bloqués en les faisant fonctionner à sec. Par temps froid en effet, les mécanismes se grippent plus facilement. Aussi, nettoyez et lubrifiez plus régulièrement les éléments de votre vélo en hiver. >>

N'OUBLIEZ PAS LA TROUSSE DE SECOURS !

Transportez toujours avec vous une boîte de secours en cas d'incident mécanique ou de chute. Elle comprendra un kit anticrevaison (rustines, démonte-pneu et chambre à air de rechange) ainsi qu'une minipompe. Glissez-y aussi une paire de gants fins en caoutchouc à enfiler avant de bricoler, pour ne pas maculer vos mains de graisse, surtout si vous devez remettre une chaîne en place après un déraillement. Ajoutez-y un outil multifonction appelé multitool, sorte de gros couteau suisse intégrant un tournevis et les clés de base, utile pour démonter et remonter des accessoires (le protège-chaîne, par exemple). Complétez par le nécessaire pour les premiers soins : du désinfectant (sous forme de lingettes imbibées dans un petit sachet), des mouchoirs, de l'eau, des pansements, voire une bande à strapper autour d'une cheville ou d'un poignet en cas de chute, en attendant de voir un médecin.

>> Si vous roulez avec un vélo à assistance électrique, surveillez la batterie, car elle se décharge plus vite quand le thermomètre plonge (même chose pour un téléphone portable posé sur un guidon). Enfin, si vous habitez une région froide où la neige tombe souvent, achetez des pneus ad hoc, que vous installerez sur votre vélo dès le début de l'hiver. Ils permettent de gagner en stabilité.

PENDANT LA NUIT

À la tombée du jour, l'ennemi numéro 1 du cycliste est le manque de visibilité. Alors, n'hésitez surtout pas à vous transformer en guirlande étincelante afin d'éviter qu'un automobiliste ne vous fauche ! Pour cela, portez des vêtements avec des bandes réfléchissantes, ou bien des accessoires qui en intègrent (sac à dos, casque, etc.). Vous pouvez également installer des dispositifs lumineux sur vos bras, jambes, tronc ou tête et/ou sur votre vélo, comme par temps de pluie (lire p. 42). Il existe notamment des phares portatifs à faisceau large qui se placent à l'avant du guidon pour mieux éclairer la route. Attention, ils doivent être orientés correctement afin de ne pas éblouir les conducteurs arrivant face à vous. Dans le même ordre d'idées, des lunettes à verres teintés améliorent considérablement la visibilité par mauvais temps (lire aussi le témoignage d'Altis Play p. 45).

Le masque avec filtre protège vos sinus et vos poumons.

PÉRIODE DE POLLEN ET PIC DE POLLUTION

Si vous traversez régulièrement des zones arborées et êtes sujet au rhume des foins, faire l'acquisition d'un masque avec filtre vous évitera les crises d'éternuement. Son avantage ? Il retient les grosses particules comme les pollens, et protège efficacement sinus et poumons. Cet accessoire se révèle également des plus utiles dans les métropoles en cas de pic de pollution, surtout si votre trajet longe un axe routier où les automobiles sont nombreuses. Attention, pour que votre masque reste efficace, il faut changer régulièrement les filtres… Comptez-en deux à cinq par an selon que vous l'utilisez quotidiennement ou seulement en période critique. ■

P. KINSEY ; ELIZAVETA/ADOBE STOCK

Trois questions à...

ALTIS PLAY Créateur de contenus liés au vélo sur les réseaux sociaux

« CONDUITE ADAPTÉE ET ANTICIPATION SONT LES CLÉS DE LA SÉCURITÉ »

ALTISPLAY

QC Comment protéger les cyclistes ?

A. P. La meilleure chose à faire pour eux est de construire des infrastructures sécurisées qui offrent une continuité logique tout au long d'un trajet. C'est-à-dire des pistes assez larges pour autoriser les dépassements, séparées des véhicules motorisés par une délimitation physique et dotées d'une signalisation claire (panneaux, feux, sens des priorités…). On les utilisera ainsi facilement. Statistiquement, les accidents ont davantage lieu lorsque les flux automobiles croisent ceux des cycles, notamment aux carrefours, points noirs de beaucoup de villes.

QC Qu'attendre des accessoires de sécurité ?

A. P. Aucun équipement ne permet d'échapper à un accident. En revanche, il peut limiter les conséquences ou les séquelles éventuelles d'une chute. Il faut toujours partir du principe qu'un accessoire, aussi performant soit-il, n'est pas capable de totalement sécuriser un trajet. Une conduite adaptée à l'environnement et une bonne anticipation sont les deux clés. Quand j'ai commencé le vélo, je me servais beaucoup de ma sonnette pour signaler mon arrivée, en continuant à rouler vite. Maintenant, je me dis que piétons et voitures ne m'entendront pas forcément, et je ralentis face à un danger potentiel.

QC Quel équipement avez-vous adopté ?

A. P. Dans 70% des cas de chute, le cycliste tombe seul. J'enfile donc toujours des gants. La protection des mains est souvent négligée alors qu'elles risquent gros… Concernant le casque, je n'en porte pas lorsque je pédale tranquillement sur une infrastructure préservée de la circulation automobile, mais j'en revêts un si je veux rouler de façon sportive, c'est-à-dire au-delà de 25 km/h, ou sur des itinéraires non sécurisés. Sinon, je mets des lunettes en toutes saisons, pour éviter poussière et moucherons. Je change leurs verres selon les conditions météo (luminosité, brouillard…) afin de gagner en contraste, ce qui améliore ma vision. Mon vélo lui-même est très visible, car j'ai installé un bon éclairage. En matière d'accessoires hors sécurité, je recommande l'achat d'un porte-bagage pour y attacher sacoches ou sac à dos et circuler en restant léger, ce qui apporte un confort très appréciable. Le support aimanté pour téléphone est également d'une grande utilité dans les déplacements, car on peut vérifier son trajet d'un simple coup d'œil. Je prends toujours aussi avec moi une pince multifonction et de quoi réparer un pneu – des éléments que j'ai rangés dans une gourde en plastique fixée sur mon vélo. Enfin, j'ai acheté une enceinte portable qui se place en tour de cou et diffuse du son (radio, musique…) orienté vers les oreilles. Elle est autorisée pour les cyclistes, contrairement aux casques intra-auriculaires ou osseux, interdits pendant le pédalage.

LES FEMMES AU GUIDON

Étonnamment, les femmes restent minoritaires dans la pratique du vélo. Il faut dire que son usage n'est pas toujours adapté. Des fabricants leur proposent des accessoires dédiés.

Longtemps conçue pour le cycliste masculin, l'offre d'accessoires destinés au vélo est en pleine évolution. En effet, l'augmentation du nombre de femmes à bicyclette a créé de nouveaux besoins auxquels les fabricants s'empressent bien sûr de répondre. Il ne s'agit pas de « rosifier » des équipements déjà existants, mais d'en inventer d'autres, dédiés à des pratiques qui ne sont pas les mêmes.

Besoins spécifiques

À vélo, les différences entre hommes et femmes ne tiennent pas qu'au confort matériel. Les distinctions relèvent aussi de questions physiques, de sécurité et d'usage. Premièrement, les femmes n'ont pas la même morphologie: taille plus petite, buste plus court et bassin plus large. La répartition du poids et la posture, sur une même bicyclette, ne sont donc pas similaires entre les deux sexes. Dès lors, un équipement mal adapté causera un inconfort chronique et, à terme, des douleurs – d'autant que les cycles d'aujourd'hui ne s'adressent plus, bien souvent, à un public spécifique comme c'était le cas autrefois. Deuxièmement, les femmes, qui assument toujours majoritairement les tâches de la vie familiale et domestique, utilisent davantage que les hommes leur vélo pour effectuer des trajets utilitaires (accompagner les enfants à l'école, faire

Le vélo doit être adapté aux trajets utilitaires et aux tâches domestiques, encore majoritairement assumées par les femmes.

J. HUIZENGA/ISTOCK

des courses alimentaires…), en plus de s'en servir pour se rendre au travail. *«Je me déplaçais à vélo au quotidien, mais lorsque j'ai eu mon premier enfant, je me suis rendu compte qu'aucune bicyclette n'était réellement adaptée au transport simple, rapide et efficace d'un bébé. Je me suis sentie bridée dans mes déplacements»,* confie Amélie Guicheney, cofondatrice de la marque de vélo Gaya, pensée pour des utilisatrices. Par ailleurs, robes, chaussures à talons, sacs à main, etc. s'avèrent parfois peu compatibles avec des équipements (vélos, tenues…) élaborés au départ pour des cyclistes sportifs. Enfin, certains accessoires n'existent qu'en taille homme (notamment des modèles de gants, de surchaussures ou de capes de pluie).

Des marques inventives

Toutes ces raisons ont incité de nombreux fabricants à développer leur offre, afin de rendre la conduite des cyclistes féminines plus confortable. Certaines marques ont ainsi mis au point des bicyclettes avec des cadres plus bas (pour faciliter l'enjambement) et une géométrie plus courte, des tiges de selle inclinées et des selles plus larges. D'autres ont créé des tenues techniques qui épousent la morphologie des femmes et tiennent compte de leurs spécificités – telle Wilma, qui propose des cuissards dont les peaux de chamois à l'entrejambe (pads) sont détachables et servent de protection pendant les règles. D'autres encore, comme Tomo Clothing, commercialisent toutes sortes de vêtements techniques et fonctionnels: *«Nos blousons, certifiés pour la pratique de la moto, intègrent des protections coquées protégeant le dos en cas de chute. Notre gamme comprend également des accessoires destinés au vélo qui peuvent être portés au quotidien, par exemple des bonnets de ville qui se transforment en cagoule pour protéger le visage quand on pédale face au vent»,* explique Zoé Aveline, cofondatrice de l'entreprise.

Dans le même ordre d'idées, Maium a inventé des imperméables et des doudounes déperlantes longues qui évoluent en ponchos et se fixent sur le guidon, grâce à un système de fermetures éclair latérales, mettant à l'abri les jambes des averses pendant que l'on pédale. Georgia in Dublin et Cityrideuz, elles, fabriquent des surjupes isolant les jambes sans pantalon de la pluie et du froid. De son côté, la marque Suzon & Suzette propose un astucieux attache-jupe qui permet de faire du vélo sereinement lorsqu'on porte une jupe évasée, sans se retrouver avec cet habit collé au visage au premier coup de vent.

Enfin, plusieurs petits acteurs se sont lancés dans les vêtements et accessoires pour les cyclistes souhaitant conserver leur élégance: Fudoon, Le Temps des grenouilles, Poule Party, Rainkiss, Rainette ou Vivi Mari présentent des gammes super «lookées» qui séduiront les fashionistas, avec imprimés léopard, tissus mordorés, stickers multicolores ou habits de pluie aux couleurs de l'arc-en-ciel. Tous ces produits sont en général de grande qualité et arborent de bonnes finitions, mais leur prix est plus élevé que celui des équipements basiques. ■

ENFANTS : TOUTE UNE PANOPLIE DISPONIBLE

Qu'ils soient emmenés sur un vélo d'adulte ou qu'ils roulent sur leur propre bicyclette, les enfants cyclistes ont des besoins spécifiques en matière d'équipement. Jusqu'à 12 ans, la loi impose qu'ils portent un casque adapté à leur morphologie. De neuf mois (s'ils maintiennent leur tête tout seuls) à trois ans, ils peuvent voyager sur un siège fixé à l'avant du vélo de leur parent ; puis, entre trois et six ans et jusqu'à 25 kg, être installés sur un siège à l'arrière. Il est aussi possible de les transporter dans une remorque pour enfant agréée, qui doit intégrer un siège avec un harnais sécurisé, être protégée contre les intempéries et munie d'éléments de visibilité (fanion, bande réfléchissante, éclairage). En plus de ce matériel, on trouve des tenues et des accessoires cyclistes destinés aux tout-petits. Parmi les plus prisés : les ponchos, capes de pluie, manchons et gants, mais aussi des couvre-sièges thermiques et des chancelières imperméables à accrocher au siège pour garder les bambins au chaud.

OÙ ACHETER SANS SE TROMPER ?

Grande distribution, détaillants, sites d'e-commerce généralistes ou spécialisés… vous avez l'embarras du choix pour vous équiper. On vous aide à trouver votre chemin.

Maintenant que vous connaissez les accessoires qui vous seront nécessaires, reste à savoir où les trouver. Il existe différents réseaux et possibilités pour dénicher un bon antivol, des éclairages performants, un casque solide ou encore des vêtements techniques. Voici les principaux lieux que vous pouvez explorer, en fonction de vos besoins et de votre budget.

ENSEIGNES MULTISPORTS

Les chaînes de magasins spécialisées dans les équipements sportifs, comme Decathlon ou Intersport, proposent une offre cycliste intéressante.

Avantages Des vélos d'un très bon rapport qualité-prix, notamment via la distribution de marques plus accessibles; une large gamme d'accessoires (éclairage, antivols, vêtements, bagagerie, produits enfants…); la possibilité de vérifier sur place si les équipements visés sont compatibles avec son cycle; une politique de retour clairement affichée par toutes ces enseignes.

Inconvénients Selon les magasins et les conseillers, la qualité des recommandations aux clients n'est pas la même. Si vous cherchez du matériel destiné à une pratique particulière (VTT, voyage à vélo, transport de tout-petits…), vous n'obtiendrez pas forcément la réponse la plus pointue. Enfin, ces chaînes distribuent souvent des produits premiers prix, fabriqués à l'étranger, d'une qualité et d'une durabilité assez faibles.

LE CONSEIL QC Cette solution est parfaite pour s'équiper au démarrage à moindre coût et acheter les petits équipements du quotidien.

MAGASINS PHYSIQUES SPÉCIALISÉS

Il en existe de deux catégories: les réseaux nationaux (Bouticycle, Culture Vélo, Cyclable…) et les petits commerces indépendants.

Avantages Les vendeurs sont souvent des pratiquants formés à la discipline, qui répondent avec précision à vos demandes et vous conseillent des accessoires parfaitement adaptés à votre usage (vélotaff, déplacements quotidiens, sport, bikepacking, cyclotourisme…). Généralement, ces boutiques commercialisent des marques reconnues et conformes aux normes de sécurité en vigueur. Cerise sur le gâteau: elles disposent quasiment toujours d'un atelier pour que l'élément acheté puisse être soit immédiatement installé, soit posé plus tard, et d'un site internet sur lequel il sera possible de commander en ligne.

Inconvénients Les prix sont, ici, à la hauteur du service, par conséquent plus élevés que dans les grandes surfaces multisports. Les magasins spécialisés vendent aussi peu d'articles d'entrée de gamme. Ils vous orientent plutôt vers l'achat de produits à forte durabilité, donc plus onéreux.

LE CONSEIL QC À privilégier pour se fournir en accessoires de sécurité, en pièces nécessitant un réglage minutieux ou en matériel particulier et cher (remorques pour le transport d'enfants, vélos de compétition…).

Un des avantages des magasins : on peut manipuler les vélos et les comparer.

ISLZEK/ISTOCK

PLATEFORMES D'E-COMMERCE GÉNÉRALISTES

Des webmarchands généralistes comme Amazon, Cdiscount ou Fnac Darty ou Shein ont développé, depuis quelques années, une offre pléthorique autour de la bicyclette.

Avantages Vous avez accès à toutes les marques, toutes les gammes et tous les accessoires possibles, à des tarifs fréquemment compétitifs. Votre commande sera livrée chez vous, souvent très vite.

Inconvénients La qualité des produits est très hétérogène selon les revendeurs; le prix affiché n'étant pas toujours un élément discriminant. Il est courant de trouver de la contrefaçon et des articles qui ne respectent pas les normes européennes (sécurité, matériaux…). Certains avis clients sont biaisés, et les retours, ordinairement complexes.

LE CONSEIL QC Évitez d'y acheter votre vélo ou des équipements de sécurité (casque, notamment), et dépensez toujours avec prudence.

SITES INTERNET DÉDIÉS

Les boutiques en ligne spécialisées dans le vélo – telles que Alltricks, Bike24, Probikeshop ou Rockbrosbike – offrent un vaste choix.

Avantages Leur catalogue, très pointu, comprend accessoires techniques, pièces détachées (pédales, cassettes…), équipement pour le cycliste ou le vélo. Les prix y sont souvent inférieurs à ceux affichés en magasins spécialisés et la gamme présentée y est plus large. Ces sites proposent aussi des fiches pratiques didactiques très claires. Livraison et politique de retour ne posent pas de problème en général.

Inconvénients Impossible, à distance, d'essayer les équipements ou de les comparer. Mais on peut renvoyer ce qui ne va pas, sous conditions.

LE CONSEIL QC Une option à envisager si vous êtes un cycliste expérimenté sachant ce qu'il recherche et non un pratiquant néophyte ayant besoin d'un accompagnement. ■

Deux questions à…

CAROLINE LABROUE Fondatrice et présidente des boutiques Je suis à vélo

« FAIRE DE SON VÉLO UN COMPAGNON DU QUOTIDIEN »

QC Quelle est votre spécificité ?

C. L. Nous sommes spécialisés dans la vente d'accessoires liés à la pratique du vélo. Nous distribuons des marques fabriquées en France ou en Europe. Notre gamme, très large, s'adresse aux cyclistes du quotidien, aux vélotaffeurs et aux cyclotouristes, et vise aussi bien les débutants que les experts qui roulent depuis longtemps et cherchent des produits pointus.

QC Qui sont vos clients ?

C. L. Des personnes qui souhaitent du matériel alliant sécurité, durabilité, performance et chic urbain. Notre clientèle est à 65 % féminine, et trouve chez nous des équipements à sa stature comme des articles pour ses enfants. Nous proposons un large choix de casques et de sacoches, mais aussi des pièces à porter par-dessus ses vêtements de ville, voire à la place, telles que nos longues parkas imperméables ou nos capuches doudounes. Notre but ? Qu'un maximum de pratiquants adoptent le vélo comme compagnon de tous les jours. Pour cela, il faut rendre son usage facile par tous les temps… et prouver qu'il est possible de pédaler au quotidien tout en restant élégant !

NEW AFRICA/ADOBE STOCK

Entretien

Avoir un vélo entretenu, avec des freins fonctionnels, des vitesses qui passent sans problème et des roues qui ne grincent pas s'avère bien sûr essentiel pour votre confort, mais surtout pour votre sécurité. Attention, donc, à ne pas attendre le dernier moment, ni la panne au milieu de la route, pour vous lancer dans des réparations ou apporter votre bicyclette chez un professionnel. Que ce soit au quotidien, en usage sportif ou en randonnée, contrôler régulièrement sa monture reste la meilleure manière d'éviter les ennuis les plus graves. Alors que ce mode de déplacement se développe et que les ateliers d'entretien font le plein, savoir effectuer quelques gestes par vous-même peut également vous épargner des attentes de plusieurs semaines, en réservant votre budget à des pièces détachées de qualité et des réparations plus ambitieuses.

SOMMAIRE

Diagnostic : neuf points de vigilance	52
Faire soi-même… ou confier à un pro ?	56
Reportage : entrez dans un atelier associatif	60
S'équiper pour le quotidien et la réparation	63

DIAGNOSTIC : NEUF POINTS DE VIGILANCE

N'attendez plus que ça frotte ou que ça grince pour vous préoccuper de votre vélo ! Voici neuf points à vérifier régulièrement, accompagnés de leur fréquence de contrôle.

Un bon entretien passe par une bonne connaissance de son vélo. Certaines données sont particulièrement utiles: sa date de fabrication, la taille de son cadre et de ses roues, son type de freins, les matériaux des différentes pièces… Les avoir identifiées est essentiel quand on cherche des renseignements en ligne ou auprès d'associations dédiées et de professionnels. Par ailleurs, tous ces éléments ne se contrôlent pas à la même fréquence: certains, comme la pression des pneus, sont à vérifier à chaque utilisation, quand d'autres peuvent l'être mensuellement, voire une fois par an. Enfin, au quotidien, on gardera tous ses sens en alerte: la vue, pour surveiller l'usure; l'ouïe, pour identifier les bruits; le toucher, pour évaluer le jeu ou le manque de serrage.

Rester vigilant sur l'état de son vélo permet d'éviter les pannes les plus graves, mais aussi d'apprendre, pas à pas, des bases de mécanique afin de se lancer soi-même… ou, au moins, d'estimer les dégâts et de fournir les bonnes informations au réparateur.

En cas de doute, n'hésitez pas à consulter le site collaboratif Wiklou.org, dédié au vélo et développé par le réseau des ateliers d'autoréparation. Il centralise plusieurs fiches distinctes de diagnostic, dont nous nous sommes inspirés dans les pages suivantes. Un test sur un élément n'a pas été concluant? Lisez plus avant pour découvrir comment régler ces défauts et pannes diverses, en limitant le coût pour votre portefeuille comme pour l'environnement.

À chaque fois

ÉQUIPEMENTS LÉGAUX

La révision des équipements légaux obligatoires, rappelés p. 69 (lumières à l'avant et à l'arrière, ainsi que catadioptres, pour les déplacements nocturnes, avertisseur sonore, dispositif de freinage efficace) est capitale avant d'enfourcher son vélo. Si vous n'êtes pas en règle – défaut d'éclairage, notamment –, vous risquez des sanctions (lire aussi p. 66-69).

Une juste pression du pneu se traduit par de la fermeté au toucher.

Veillez toujours à ce que la lumière soit fonctionnelle et le guidon, bien dans l'axe.

À chaque fois

PRESSION DES PNEUS

Quels que soient les usages et les types de cycles, un geste s'impose à chaque fois que vous voulez pédaler: vérifier la pression des pneus. *«Ils doivent être fermes au toucher»,* insiste Jérôme Corgié, bénévole à La Recyclette voironnaise (lire aussi p. 60-62) et titulaire d'un brevet de technicien vélo. Si votre pompe dispose d'un manomètre, sachez que la valeur recommandée pour des VTT s'élève à 2 bars, et de 5 à 7 bars sur des modèles de course. Vous utilisez votre vélo régulièrement? Gardez une pompe de dépannage dans votre sac, cela peut se révéler utile au maintien du niveau idéal.

Chaque semaine

FREINS

Pour être en mesure d'éviter les obstacles et de vous arrêter au bon moment, examinez vos freins, à l'avant comme à l'arrière, de façon hebdomadaire. Sur un vélo mécanique, les patins, ces pièces en caoutchouc qui viennent se coller sur la jante, doivent être en bon état, parallèles à la roue, et leurs dents, encore être apparentes. En faisant jouer les manettes, essayez d'apprécier la garde, c'est-à-dire la distance sur laquelle il faut tirer le frein avant que celui-ci agisse véritablement sur votre roue. Visez un temps de réaction le plus court possible: resserrez manuellement les câbles avec les vis près des manettes si la distance est trop élevée. Observez aussi l'attaque, c'est-à-dire la manière dont les patins se serrent autour de la jante, ou les disques, autour de l'axe. Les câbles de frein font partie des pièces d'usure, à >>

Les câbles de freins font partie des pièces à changer régulièrement.

PHOTOS : FRANÇOIS HENRY/REA

LES PIÈCES D'USURE, À REMPLACER RÉGULIÈREMENT

Les réparations d'un vélo sont indissociables de son bon fonctionnement. Elles s'avèrent nécessaires même si vous ne sautez pas brutalement les trottoirs ou n'empruntez pas les chemins de montagne.
«Les patins, les câbles et gaines de frein, la chaîne, et même la selle : il y a sur le vélo de nombreuses pièces d'usure, à remplacer de façon obligatoire, plus ou moins régulièrement», insiste Jérôme Corgié, de La Recyclette voironnaise.
Câbles et gaines de frein, par exemple, sont à changer jusqu'à deux fois par an en cas d'utilisation régulière.
La chaîne se renouvelle tous les 2 000 km et la selle, tous les 30 000 km.

GRAISSE, HUILE OU DÉGRIPPANT ?

Plusieurs catégories de corps gras doivent être employées sur votre vélo en fonction du type de pièces.
La graisse, fine de préférence, est réservée aux éléments statiques tels que guidon, selle, roulement, axes et potence.
L'huile, souvent à base de vaseline, assurera la lubrification des pièces en mouvement à l'air libre, les freins et la chaîne. Les personnes les plus aguerries peuvent même changer de produit selon les saisons, en préférant une substance résistante à l'eau durant l'hiver.
Attention : le célèbre spray WD-40 n'est pas un lubrifiant au sens strict, mais surtout un dégrippant, qui s'évapore après utilisation. Il sert donc plutôt à débloquer des composants qui ne veulent pas se desserrer ou se dévisser.
L'eau savonneuse, enfin, est utile pour nettoyer régulièrement le guidon, le cadre et les fourches, avant de lubrifier les autres pièces de manière adaptée.

Une chaîne doit être luisante, n'hésitez pas à la lubrifier après chaque pluie !

Le réglage du dérailleur, étape indispensable à un passage des vitesses fluide.

PHOTOS : FRANÇOIS HENRY/REA

>> remplacer régulièrement. Les gaines noires contenant les câbles doivent être en bon état, non fendillées. Pour prolonger la durée de vie de ces composants au maximum, ajoutez une goutte de lubrifiant, et protégez si possible votre vélo de la pluie.

Une fois par mois

PNEUS ET JANTES

« Si le pneu est fendu, c'est fini », tranche Jérôme Corgié. Jetez un coup d'œil au moins une fois par mois aux caoutchoucs de vos gommes avant comme arrière. Vérifiez qu'ils soient entiers, sans fissures susceptibles de faciliter l'entrée de débris coupants ni hernies, ces sortes d'excroissances de la chambre à air et du pneu à même de provoquer l'éclatement. La jante en métal doit aussi être exempte de rainures profondes causées par un mauvais réglage des freins et de déformations liées à des chocs.

Une fois par mois

ROUES

En soulevant votre vélo, faites tourner les roues avant et arrière en les observant soigneusement. Toute déviation de trajectoire, latérale ou verticale, constitue une alerte sur un possible voilage, ou encore sur un réglage de l'axe défectueux. Avoir une clé à rayons dans votre boîte à outils vous permettra de corriger les déviations légères. Vérifiez aussi le serrage des roues en les faisant jouer de droite à gauche de chaque côté de leur axe.

Une fois par mois

PÉDALES

Même si vous ne remarquez rien de particulier durant l'utilisation, n'hésitez pas à manipuler les pédales à la main de manière régulière, une fois à l'arrêt, dans toutes les directions autour de l'axe. Si vous sentez du jeu, c'est qu'un resserrage s'impose. La panne devient plus critique lorsque l'axe a été cassé, à cause d'un choc ou simplement de l'usure.

Deux fois par an

DIRECTION

La direction d'un vélo regroupe le guidon, la potence qui le relie au cadre, et la fourche qui tient la roue avant. Essentielles pour bien se diriger, ces pièces doivent être bien serrées et ne présenter ni bosses ni déformations. Pour évaluer cet aspect, tenez la roue avant entre vos jambes en maniant le guidon: il ne faut constater aucun jeu au niveau de la fourche ou du guidon, au risque de retarder vos changements de trajectoire. Jetez, à cette occasion, un œil sur les bouchons de cintre, ces caches le plus souvent en plastique qui couvrent les extrémités des poignées: leur absence peut causer de graves perforations en cas d'accident.

Deux fois par an

CHAÎNE

« La chaîne doit être luisante, n'hésitez pas à remettre de l'huile après chaque averse reçue », invite Jérôme Corgié. Lorsque les pédales tournent, il faut constater une vraie fluidité. Vérifiez également la tension en pinçant la chaîne avant de la laisser retomber: des maillons trop distendus, qui ne reviennent pas avec élasticité, risquent de déformer les roulettes dentées de vos vitesses. Les ateliers disposent de testeurs pour mesurer précisément la déformation des maillons. Lorsque l'usure dépasse 1 %, il est temps de remplacer votre chaîne.

Deux fois par an

DÉRAILLEUR ET VITESSES

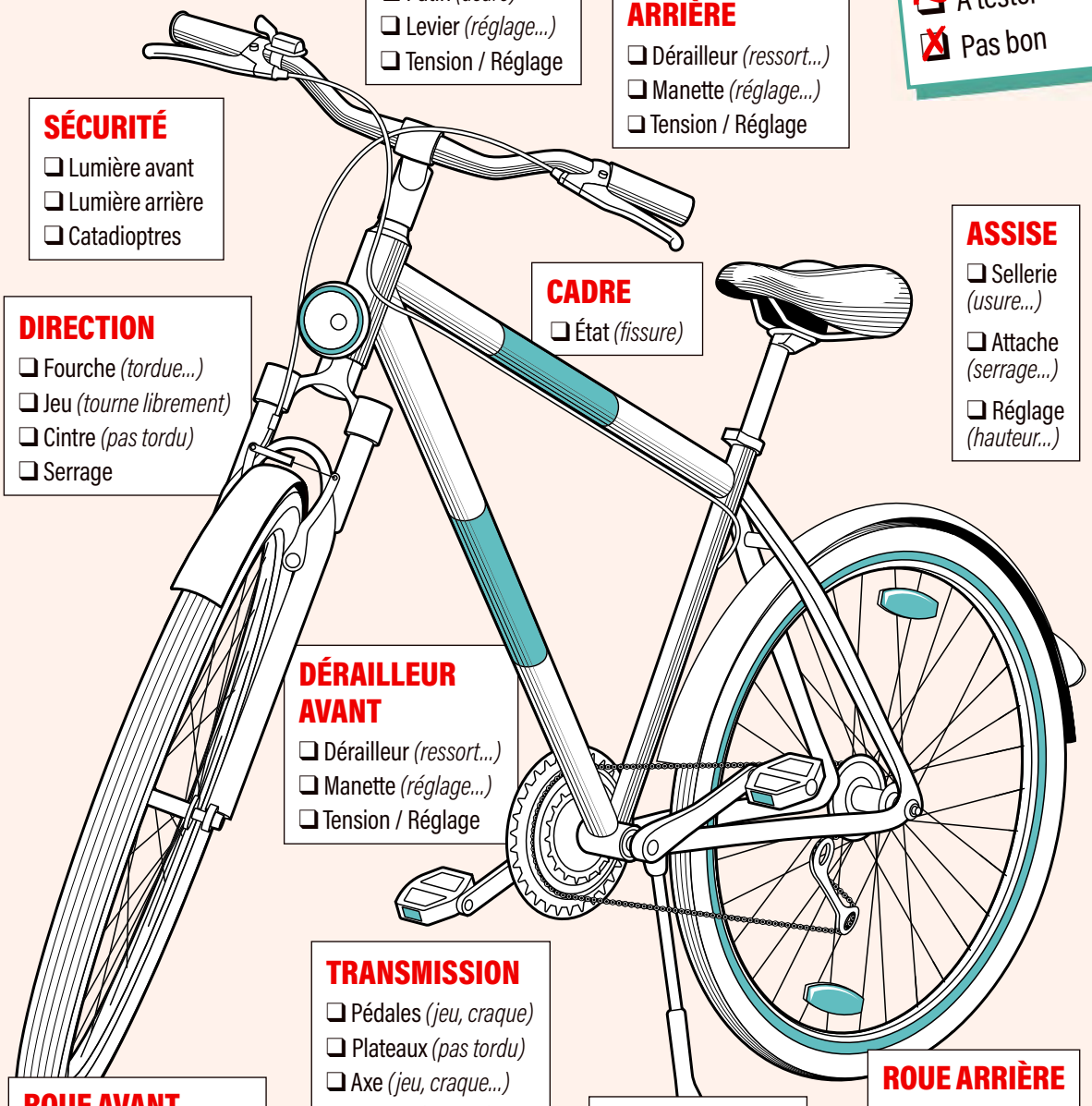
Pour cette partie, si possible, accrochez votre vélo sur un pied, ou demandez à un proche de vous aider. Pendant que l'un fait jouer les vitesses et les plateaux, l'autre regardera attentivement le jeu de la chaîne. Les rapports doivent tous bien passer les uns après les autres, sans sauter, et sans terminer dans le cadre ou le pédalier. ■

Fiche de diagnostic
ENTRETENIR ET RÉPARER SON VÉLO

Mixant les mots « vélo » et « autonomie », la vélonomie signifie le fait d'être autonome dans l'entretien et la réparation de son vélo. Encore faut-il avoir le bon diagnostic ! Cette fiche vous y aide.

COCHER SELON L'ÉTAT

- ☑ Bon
- ☒ À tester
- ☒ Pas bon



FREIN AVANT
- ❑ Patin *(usure)*
- ❑ Levier *(réglage...)*
- ❑ Tension / Réglage

DÉRAILLEUR ARRIÈRE
- ❑ Dérailleur *(ressort...)*
- ❑ Manette *(réglage...)*
- ❑ Tension / Réglage

SÉCURITÉ
- ❑ Lumière avant
- ❑ Lumière arrière
- ❑ Catadioptres

ASSISE
- ❑ Sellerie *(usure...)*
- ❑ Attache *(serrage...)*
- ❑ Réglage *(hauteur...)*

CADRE
- ❑ État *(fissure)*

DIRECTION
- ❑ Fourche *(tordue...)*
- ❑ Jeu *(tourne librement)*
- ❑ Cintre *(pas tordu)*
- ❑ Serrage

DÉRAILLEUR AVANT
- ❑ Dérailleur *(ressort...)*
- ❑ Manette *(réglage...)*
- ❑ Tension / Réglage

TRANSMISSION
- ❑ Pédales *(jeu, craque)*
- ❑ Plateaux *(pas tordu)*
- ❑ Axe *(jeu, craque...)*
- ❑ Chaîne *(usure...)*
- ❑ Pignons *(usure...)*

ROUE AVANT
- ❑ Pneu *(usure, trou)*
- ❑ Chambre à air *(trouée)*
- ❑ Rayonnage *(voilage)*
- ❑ Moyeu / Axe *(craque...)*

FREIN ARRIÈRE
- ❑ Patin *(usure)*
- ❑ Levier *(réglage...)*
- ❑ Tension / Réglage

ROUE ARRIÈRE
- ❑ Pneu
- ❑ Chambre à air
- ❑ Rayonnage
- ❑ Moyeu / Axe

ANTOINE LEVESQUE

FAIRE SOI-MÊME… OU CONFIER À UN PRO ?

Une utilisation quotidienne de son cycle demande un entretien régulier. Connaître le coût des pièces et le temps nécessaire aux réparations permet de décider si on les effectue soi-même ou si on sollicite un professionnel.

Alors que les achats de vélo semblent ralentir, l'activité d'entretien est particulièrement dynamique pour les entreprises. Selon les estimations de l'Union sport & cycle (USC), fédération rassemblant l'ensemble des acteurs privés du sport, le chiffre d'affaires de ce segment a doublé en cinq ans, pour atteindre 113 M€ en 2024. *«La pandémie de covid a entraîné un boom de la pratique, mais beaucoup de ces néocyclistes ne savent pas réparer eux-mêmes. Or, lorsque le vélo devient un outil de tous les jours, on a forcément des chocs, des choses à surveiller ou à réparer… la demande d'entretien a donc bien augmenté»,* analyse Patrick Guinard, président de la commission cycle de l'USC. Chez les adhérents de cet organisme, le panier moyen, à chaque passage dans les ateliers, reste relativement modeste: environ 80 €. Celui-ci comprend la main-d'œuvre, qui peut aller de 30 à 60 €/heure, mais surtout les pièces détachées. Si certaines, d'usure courante, comme les chambres à air ou les câbles de frein, ne sont pas trop onéreuses, d'autres comme les selles, roues ou pédales haut de gamme peuvent atteindre plusieurs milliers d'euros.

UNE SURFACE D'ATELIER TRIPLÉE

«Nous avons de plus en plus de personnes qui achètent des vélos à 10 000 ou 15 000 € et se montrent très exigeantes sur la qualité des pièces. On les revoit plusieurs fois dans l'année», note Malween Bodin, ancien coureur et gérant du magasin Cycles Attitude à Laval (Mayenne), depuis 20 ans. Dans son atelier, confie-t-il, plusieurs profils de clients passent les portes. *«On a un peu de tout, ceux qui savent faire mais ne veulent pas prendre le temps, ceux qui croient savoir mais ne s'en sortent pas… ou encore des gens qui ne connaissent pas le vélo du tout»,* sourit-il. La hausse de l'activité a conduit l'entrepreneur à multiplier par trois la surface du local. Sans avoir embauché de nouveau salarié,

La propreté d'un atelier de réparation est un critère déterminant.

l'enseigne parvient malgré tout à maintenir des délais de réparation d'une semaine tout au plus. *« Mais dans certaines zones, on peut avoir jusqu'à un mois d'attente faute de place ou de personnel suffisant »,* prévient Patrick Guinard, à l'USC.

Selon Malween Bodin, la fréquence des passages pour un client donné est par ailleurs plus importante lorsque le modèle est très récent ou haut de gamme. *« Plus c'est technologique, plus les gens ont besoin de nous »,* résume l'expert. Au-delà des pannes imprévisibles, un seul passage de révision annuel peut suffire pour un vélo de ville ou un VTT mécanique acheté avant les années 2000. À l'inverse, l'ensemble des nouveautés apparues depuis – des batteries électriques aux freins hydrauliques en passant par les pneus *tubeless* (sans chambre à air) – peuvent imposer, elles, des maintenances plus fréquentes, ainsi que des pièces détachées plus onéreuses. >>

COMMENT CHOISIR UN ARTISAN DE CONFIANCE

« *L'entretien se pense dès l'achat : mieux vaut trouver un magasin près de chez soi pour pouvoir apporter son vélo à réparer par la suite »,* conseille le spécialiste Patrick Guinard, de l'Union sport & cycle. Quand votre bicyclette ne roule plus, la proximité est effectivement l'un des premiers critères si vous habitez en centre-ville et disposez de boutiques accessibles à pied. Si vous avez le choix entre plusieurs magasins, les différentes certifications constituent des gages de qualité, que ce soit le label Bonus Répar Cycle (qui vous garantit par ailleurs des économies) ou le Shimano Service Center, plus confidentiel, qui signale que le personnel a été formé par le leader mondial des pièces détachées. La propreté de l'atelier est un autre critère simple : il ne doit être ni sale ni dérangé. Vérifiez, enfin, si les tarifs sont affichés, et si le commerçant accepte de fournir un devis. Comme ailleurs, tout manque de transparence sur les prix pratiqués doit vous alerter sur la difficulté d'établir une relation de confiance avec l'établissement.

R. DAMORET/REA

RÉPARATION "MAISON" OU DÉLÉGUÉE ? LES CRITÈRES POUR SE DÉCIDER

Problèmes	Coût de la pièce détachée neuve, de l'entrée à la moyenne gamme	Temps de réparation nécessaire pour une personne moyennement expérimentée	Prix de la main-d'œuvre chez un professionnel (hors pièces détachées)
MA ROUE EST CREVÉE	**Chambre à air :** de 5 à 25 €	De 15 à 30 min. pour changer une chambre à air	À partir de 7 €
MA ROUE EST VOILÉE	**Roue :** de 60 à + de 1500 €	Entre 30 min. et 1 h pour dévoiler ou remplacer une roue	Dévoilage à partir de 10 €, remplacement à partir de 10 €
MES FREINS ONT LÂCHÉ	**Câble et gaine de frein :** de 7 à 20 €/mètre	20 min. pour changer les patins, jusqu'à 1 h pour les câbles et gaines de frein	Patin à partir de 5 €, câble ou gaine de frein, 10 €
MA CHAÎNE EST ENDOMMAGÉE	**Chaîne :** de 20 à 90 €	Au moins 1 h pour changer la chaîne	À partir de 15 €
MES VITESSES NE PASSENT PLUS	**Câble et gaine de dérailleur :** à partir de 10 €/mètre	Entre 30 min. et 1 h pour changer câbles et gaines	À partir de 15 €
MA SELLE EST ABÎMÉE	**Selle :** de 20 à 600 €	15 min. pour changer la selle	À partir de 10 €
MON MOTEUR ÉLECTRIQUE NE DÉMARRE PLUS	**Batterie :** de 300 à 1000 €	Non évalué ; seuls les pros réalisent mise à jour et recherche de panne	À partir de 30 €

PETIT ENTRETIEN ET RÉVISION POUR 100 € PAR AN

Si vous n'avez ni le temps, ni l'envie, ni l'espace nécessaire pour vous lancer dans l'entretien de votre monture à la maison, la confier à un professionnel reste une bonne solution (pour bien le choisir, lire l'encadré p. 57). Dans ce cas-là, chaque année, en comptant au moins une révision, un remplacement de chambre à air, un changement de câbles et de gaines de frein et un dévoilage, il sera difficile de dépenser moins de 100 € par an au total, en excluant toute mauvaise surprise. *« Il est toujours étonnant, pour les gens, de payer ces sommes pour des produits qui valent parfois moins, mais c'est ce que coûtent la qualité et le service »*, appuie Florence Gall, déléguée générale de France Vélo, association qui rassemble les principaux acteurs économiques de la filière cycle. Une partie de ces coûts peut être couverte, chez les artisans agréés, par le bonus réparation. Dans le cadre de la loi sur l'économie circulaire de 2020, l'ensemble des entreprises du secteur ont dû abonder un fonds destiné à gérer la fin de vie et à subventionner l'entretien du matériel; l'enveloppe s'élève actuellement à 60 millions d'euros (M€) environ.

Grâce à celle-ci, toute personne peut bénéficier, auprès des réparateurs labellisés, d'un bonus de 15 € dès 65 € de réparation et de 30 € dès 120 € d'intervention, le tout sans limite annuelle. Mais seuls 3 M€ ont été débloqués depuis la création du fonds en 2022, d'après l'USC. Principale limite: le nombre d'ateliers labellisés, seulement 1 000 sur les 4 500 que compte la France métropolitaine. *« Attribuée par des auditeurs externes, la labellisation des réparateurs qui donne accès au bonus est aussi un gage de qualité pour les clients »*, souligne Patrick Guinard.

LE FAIT-MAIN GÉNÈRE DES ÉCONOMIES

Ces aides plaident pour un équilibre entre les divers modes de réparation. Pour l'usager, savoir effectuer les gestes les plus simples, comme le changement de la chambre à air et du pneu, la lubrification de la chaîne ou le serrage des freins peut représenter une économie intéressante à l'échelle de plusieurs années. Cet entretien de base permet de réserver son budget à des besognes de plus grande envergure ou à des pièces détachées de qualité chez les professionnels. Par ailleurs, dès que vous choisissez de recourir à ces artisans privés, n'hésitez pas à exiger un devis. *«De plus en plus de gens nous en demandent, cela évite les surprises ou les discussions tendues»,* salue Malween Bodin, chez Cycles Attitude, à Laval. Archivez alors soigneusement le devis comme la facture correspondante, vous pourrez ainsi justifier de vos bons soins quand vous revendrez votre vélo sur le marché de l'occasion.

DES PIÈCES DÉTACHÉES QUI AUGMENTENT LA FACTURE

N'oubliez pas que l'une des grandes variables d'ajustement de votre budget global d'entretien réside dans le prix des pièces détachées. Certaines, comme les câbles ou les patins de frein, présentent dans tous les cas des tarifs assez modiques. Mais pour d'autres, les écarts peuvent être très importants, entre l'entrée de gamme (souvent dans la grande distribution sportive) et les marques ou matériaux de pointe (présents sur les sites internet ou dans les magasins spécialisés). La différence est particulièrement marquée pour les roues, dont les prix vont de 60 à 1 500 € (lire le tableau p. 58), mais également sur les selles, affichées jusqu'à plusieurs centaines d'euros pour les modèles les plus confortables ou techniques.
Certaines pièces d'usure, comme les chambres à air et les câbles de frein ou de dérailleurs, doivent impérativement être achetées neuves. Vous vous en procurerez sans peine pour moins de 10 € dans les magasins spécialisés ou en ligne, et dans les ateliers d'autoréparation qui les commercialisent parfois à prix coûtant. D'autres éléments – comme les pédales, les boîtiers, les roues ou même les selles –, sont remplaçables par de l'occasion: ils sont disponibles gratuitement dans les lieux associatifs, issus de vélos trop abîmés, ou vendus à très bas prix dans des recycleries sportives. De plus, pour les modèles anciens, certains professionnels ne disposent pas forcément des pièces adaptées. *«Beaucoup de réparateurs renvoient les cyclistes vers nos locaux associatifs»,* confirme Pierre-Éric Letellier, au sein du réseau d'autoréparation l'Heureux Cyclage. ■

FRANÇOIS HENRY/REA

Un étudiant sans trop de moyens, comme Bastien, a intérêt à réparer son vélo lui-même en atelier plutôt qu'à l'apporter en magasin.

FRANÇOIS HENRY/REA

REPORTAGE ENTREZ DANS UN ATELIER ASSOCIATIF

Plus de 500 associations vous proposent, partout en France, d'apprendre à entretenir et à réparer votre vélo. Pour des cotisations modiques, vous découvrirez des collectifs bienveillants et ouverts, complémentaires des ateliers professionnels.

Accompagné d'un ami de son école d'ingénieur, Bastien passe ce soir de décembre en coup de vent à La Brico. Sous la lampe halogène de ce garage de la banlieue de Grenoble, transformé depuis 10 ans en atelier, l'étudiant démonte en quelques secondes la roue arrière avant de scruter la chambre à air. En septembre dernier, c'est à cause d'un voilage qu'il a franchi pour la première fois les portes de l'association: *« Je n'avais pas les moyens de faire réparer ma roue dans un magasin. »* Quelques semaines plus tard, en tombant dans une ornière et en cassant le cadre de son vélo, il va encore mieux cerner l'attrait du lieu. *« Je savais déjà arranger de petites choses, mais je n'avais jamais soudé ! »*, avoue-t-il. Pour espérer ressusciter le spécimen de Bastien, Paul Armagnat, l'un des bénévoles réguliers de La Brico, a apporté son propre poste à souder à l'atelier. *« On n'avait jamais procédé à cela sur un cadre, et je n'étais pas certain que ça tiendrait »*, se souvient ce retraité de l'informatique. C'est justement pour lui l'intérêt d'un tel endroit: expérimenter les différentes techniques et méthodes de réparation, quitte à se tromper.

APPRENDRE À SE SERVIR DES OUTILS

À La Brico, les cyclistes sont toujours encouragés à prendre eux-mêmes les outils, sous les conseils des bénévoles. *« On est là pour rendre service, aider les gens. Et pour des interventions exceptionnelles*

Thierry Odièvre (en bleu), et Jérôme Corgié, bénévoles à La Brico, atelier d'autoréparation grenoblois du réseau L'Heureux Cyclage.

qu'ils ne feront que deux fois dans leur vie, comme changer un boîtier de pédalier, on n'hésite pas à donner un coup de main », détaille Paul. Ce soir-là, alors que les adhérents sont rares, il improvise même pour Florenzio, un Italien cinquantenaire fréquentant l'atelier depuis son arrivée en France il y a quelques mois, une leçon sur un thème particulièrement pointu: le nettoyage et le graissage des roulements. *« Je suis d'abord venu pour remplacer mon garde-boue. Et puis je suis resté parce que j'utilise mon vélo tous les jours, et que j'aime bien l'ambiance ici. À chaque fois, j'apprends quelque chose de nouveau »,* salue l'expatrié.

Comme beaucoup de structures locales de ce type, La Brico est issue de l'essaimage d'anciens membres de l'association pionnière Un p'tit vélo dans la tête, premier site d'autoréparation de cycles de Grenoble, et sans doute de France, en 1994. Depuis, près de 25 ateliers ont été lancés partout dans la métropole, lui conférant l'une des plus grandes densités associatives du pays. Parmi les inaugurations à la fois les plus récentes et les plus éloignées du centre-ville, on trouve La Recyclette voironnaise, ouverte en 2021. Claire, la soixantaine, y a adhéré il y a trois ans, au départ pour réparer son engin électrique. Mais cette retraitée du quartier y apporte, le jour de notre visite, un vélo déniché au fond de son jardin, qu'elle veut offrir à sa fille. Dominique Hempel, un bénévole, lui montre, du bout de son tournevis, les points de butée sur le pédalier: *« On avait déjà vu ça la dernière fois, il faut serrer comme ça pour éviter que ça parte dans la chaîne. »*

DONNER AUX FEMMES L'ENVIE D'ENTRER

Créée par un petit groupe de passionnés, La Recyclette compte désormais près de 630 adhérents. La jeune association a dû trouver elle-même le local, mais le stock initial de pièces détachées a été subventionné par la communauté de communes et le réseau des Repair cafés. *« Beaucoup de gens ayant peu de moyens viennent nous voir. Avec l'adhésion à 20 €, voire à 10 € pour les personnes les plus précaires, on peut se fabriquer un vélo comme neuf »,* énonce Thierry Odièvre. Seul problème: à La Recyclette comme dans beaucoup d'autres lieux similaires, rares sont les femmes qui osent adhérer, tant par peur de ne pas savoir faire que par crainte… de se voir tout expliquer par des hommes, qui bricoleront à leur place. *« Nous avons déjà pensé à organiser des ateliers en mixité choisie, mais ils n'ont pas encore été lancés »,* confie Jérôme Corgié, l'un des bénévoles.

À l'Heureux Cyclage, réseau qui rassemble les ateliers de France métropolitaine, Pierre-Éric Letellier confirme que La Brico et La Recyclette sont représentatives des principales difficultés rencontrées par de ce type d'initiatives: trouver >>

>> un local suffisamment grand, et réussir à s'ouvrir aux enfants et aux femmes. *« On observe un véritable essaimage à partir des acteurs historiques comme Un p'tit vélo dans la tête. Et plus l'on s'éloigne des centres-villes, plus les associations ont tendance à proposer des choses diversifiées, avec du bricolage de manière générale, mais aussi de la menuiserie ou des ressourceries »,* détaille-t-il. Les adhésions restent dans tous les cas modestes, sans jamais dépasser une vingtaine d'euros. Les pièces détachées récupérées sur d'anciennes bécanes sont ensuite disponibles gratuitement, ou sur le principe d'une participation volontaire. Celles d'usure, à acheter neuves, comme les câbles et gaines de frein, ou même les chambres à air, sont aussi souvent vendues à prix coûtant.

TROUVER LA PERSONNE COMPÉTENTE

« Dans un atelier associatif, on peut tout faire. La seule limite, c'est qu'il y ait quelqu'un de compétent, mais de plus en plus de structures ont des salariés permanents », poursuit Pierre-Éric Letellier. Tels Bastien à La Brico ou Claire à La Recyclette, la plupart des adhérents souscrivent au départ à cause d'un ennui spécifique sur leur vélo. Un premier examen détaillé avec l'équipe de bénévoles et d'experts permet alors d'évaluer l'ensemble des problèmes – généralement plus nombreux que les nouveaux venus ne le pensent… Une fois inscrit, le cycliste vient aussi régulièrement qu'il le souhaite sur les heures d'ouverture, afin d'être guidé pour résoudre toutes les blessures de sa monture. Certains ateliers proposent également des cours sur la mécanique, ou les dérailleurs, pour que tout le monde acquière les bases.

FRANÇOIS HENRY/REA

Claire fait partie des 630 adhérents de La Recyclette voironnaise, à Grenoble.

MÉNAGER UN ÉQUILIBRE ENTRE FAIRE ET LAISSER FAIRE

La carte disponible sur le site de l'Heureux Cyclage présente la totalité des associations d'autoréparation en France. Les 500 ateliers ne sont pas uniquement situés au cœur des métropoles. À l'image de La Boîte à outils, à Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir), les projets sont de plus en plus nombreux dans les secteurs ruraux. Installé au sein du quartier des Gauchetières, dans des anciens abattoirs, ce lieu de réparation généraliste reçoit d'abord les habitants des immeubles environnant. *« Le principal obstacle, c'est le temps que les usagers sont prêts à accorder, et la difficulté parfois éprouvée devant toute nouvelle activité ou tout apprentissage,* observe Damien Foucaud, salarié de l'association. *Nous essayons de mettre les gens en confiance, et de ménager un équilibre entre ce qu'ils peuvent faire par eux-mêmes et ce sur quoi nous pouvons les accompagner. »*
Selon lui, la majorité des structures associatives ne se consacrent pas aux vélos dernier cri. La purge des freins hydrauliques ou la réparation de batteries ou d'écrans sont, par exemple, des missions réservées aux professionnels (lire aussi l'article p. 56-59). Pour toutes les autres opérations, qui relèvent de la mécanique plus classique, les ateliers d'autoréparation disposent à la fois de pièces détachées et d'outils adaptés; un point sur lequel insiste Damien Foucaud. La plupart ont d'ailleurs de bonnes relations avec les réparateurs du secteur privé: *« Certains renvoient des clients chez nous lorsqu'ils n'ont pas les éléments pour des modèles anciens, ou nous donnent des pneus qui sont en bon état*, étaye-t-il. *Et, de notre côté, nous leur adressons des adhérents pour les tâches vis-à-vis desquelles ils ne se sentent pas à la hauteur. »* ■

S'ÉQUIPER POUR LE QUOTIDIEN ET LA RÉPARATION

Entretenir et réparer son vélo prend du temps, mais aussi de l'espace. Avoir accès aux outils simples est important, sans pour autant se lancer dans l'achat de matériel trop spécifique.

C'est l'un des principaux enjeux pour les ateliers d'autoréparation: *« Trouver des locaux d'au moins 100 m² afin d'avoir assez de place pour réparer et stocker »,* résume Pierre-Éric Letellier, au sein de l'Heureux Cyclage. À la maison, cependant, pas besoin de disposer d'autant d'espace pour vous lancer dans des opérations simples: un garage ou un bout de jardin sont largement suffisants. Vous habitez en appartement ? Quelques mètres carrés de verdure ou d'arrière-cour vous permettront d'entretenir correctement votre bicyclette.

Outils multifonctions

Si vous utilisez le vélo de manière quotidienne ou sillonnez les routes durant plusieurs heures le week-end, vous préparer un kit d'urgence n'est pas inutile. En fonction de la place dans votre sac ou vos sacoches, prévoyez une pompe à main, des démonte-pneus, quelques rustines, une chambre à air de rechange, un maillon attache-rapide pour la chaîne et même un tournevis, une clé plate ou Allen. Pouvoir réparer une crevaison ou resserrer rapidement une pièce s'avère précieux. Certains sites et magasins proposent aussi des engins multifonctions, type couteaux suisses, dans lesquels une dizaine de têtes adaptées à toutes les marques se déplient selon vos besoins.

Ces outils se complètent, à votre domicile, par une panoplie plus élargie, avec les pots de graisse, les bouteilles d'huiles et les jeux complets de clés diverses. Une blouse et des gants évitent les tâches indésirables. Si vous avez la place, un stand de réparation pliable apporte du confort en vous permettant d'accrocher votre vélo à la hauteur de vos yeux et de travailler debout. Accessibles à partir d'une centaine d'euros, ces pieds réglables sont à disposition dans la plupart des ateliers d'autoréparation.

Bien moins cher, la clé à rayon, pour 7 € environ, vous permettra de résoudre seul(e) vos problèmes de voilage. Inutile, en revanche, d'acquérir un banc de dévoilage, un testeur d'usure de chaîne ou même un fouet à chaîne. Non seulement ils requièrent une forme d'expertise, mais ils sont déjà disponibles dans les ateliers comme les magasins des professionnels. Nombre d'entre eux sont également spécifiques aux différentes marques, comme les démonte-cassettes et les démonte-boîtiers. Alors, au lieu d'investir dans plusieurs références que vous utiliserez rarement, faites confiance, là encore, aux associations et aux boutiques: elles sont équipées pour répondre aux besoins de tous leurs adhérents et clients. ■

T. DUFOUR ; CRISTI180884/ADOBE STOCK

Réglementation et assurance

MNSTUDIO/ADOBE STOCK

Rouler à vélo ne se limite pas à pédaler en toute liberté. Comme les automobilistes, les cyclistes doivent respecter le Code de la route, sous peine d'amendes parfois salées. Mais les enjeux vont bien au-delà: port des équipements obligatoires, stationnement autorisé ou non, statut d'un accident de trajet, responsabilité en cas de pépin, prise en charge des blessures, intérêt ou non de s'assurer… Ce chapitre fait le point sur les règles à connaître pour rouler sereinement, et savoir comment vous serez indemnisé au besoin.

SOMMAIRE

Maîtriser les règles, l'étape incontournable	66
Stationner sans prendre de risque	70
Accident de la circulation : qui est responsable ?	72
Les solutions d'assurance	74
Un pépin en allant travailler	77

MAÎTRISER LES RÈGLES, L'ÉTAPE INCONTOURNABLE

À bicyclette comme en voiture, le Code de la route s'applique. Ces dernières années, des évolutions ont visé à rendre la circulation à vélo plus sûre et à améliorer le partage de l'espace public.

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, le risque pour un cycliste d'être victime d'un accident est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste, et celui d'être gravement blessé, 16 fois supérieur. Pour circuler sereinement, il ne suffit donc pas d'avoir un bon équilibre: il faut connaître ses droits, ses devoirs ainsi que la signalisation applicable (lire l'encadré p. 68). Les feux et les panneaux s'imposent aux cyclistes comme à tout conducteur: s'arrêter au rouge, respecter les stops, les priorités et les passages piétons, etc. Par ailleurs, il convient de disposer au minimum des équipements obligatoires (lire l'encadré p. 69).

QUERBEET/ISTOCK

Les cyclistes encourent 135 € d'amende s'ils ne s'arrêtent pas à un feu rouge.

RESPECTER LES INTERDICTIONS

Plusieurs comportements sont prohibés, quelle que soit la nature du vélo utilisé. Ne pas en tenir compte vous expose non seulement à un accident, mais également à une amende (lire ci-dessous). En revanche, pas de risque de retrait de points en cas d'infraction au Code de la route, puisque le vélo n'entre pas dans le champ du permis à points.

AMENDES POUR INFRACTIONS COURANTES

> Présenter un défaut d'éclairage: **11 €** > Transporter un passager sans siège fixé au vélo: **35 €** > Tourner sans signaler son changement de direction: **35 €** > Ne pas s'arrêter au feu rouge ou à un stop: **135 €** > Se déplacer en sens interdit: **135 €** > Rouler sur un trottoir (adulte): **135 €** > Téléphoner appareil en main ou porter un casque ou des écouteurs: **135 €** > Circuler sous l'emprise de l'alcool (entre 0,25 et 0,4 mg/litre d'air expiré): **135 €** > Ne pas respecter la priorité de passage d'un piéton: **135 €** > Remonter les files par la droite: **135 €**.

FEU ROUGE

Vous devez marquer l'arrêt au feu rouge. Mais certains carrefours sont équipés de panneaux appelés «tourne-à-droite cycliste», autorisant les vélos à avancer après avoir cédé le passage aux piétons et aux véhicules ayant le feu vert.

TÉLÉPHONE ET ÉCOUTEURS

Il n'est pas permis d'avoir un portable en main lorsque vous circulez à vélo. De même, le port à l'oreille d'un appareil susceptible d'émettre

G. BLOND/ADOBE STOCK

du son (hors ceux correcteurs de surdité), tels qu'une paire d'écouteurs ou un casque audio, est totalement interdit, afin de ne pas être coupé des bruits de la circulation.

ALCOOL

Tout comme un conducteur au volant d'une voiture, vous ne devez pas dépasser le taux maximal de 0,5 g d'alcool par litre de sang (soit 0,25 mg/l d'air expiré) au guidon de votre vélo. Au-delà, vous encourez une amende, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste.

TRANSPORT DE PASSAGERS

Vous pouvez faire monter un passager sur votre bicyclette, mais uniquement sur un siège fixé au vélo, différent de celui du conducteur. Sachez qu'une selle double ou une banquette sont assimilées à deux sièges.

TROTTOIRS

La circulation n'est pas ouverte aux cyclistes sur les trottoirs. Seuls les enfants de moins de 8 ans peuvent y rouler, à condition de rester au pas et de ne pas gêner les piétons. Toutefois, si vous descendez de vélo et poussez votre engin à la main, vous êtes assimilé à un piéton, et il vous est alors permis de les emprunter.

PRIVILÉGIER LES PISTES CYCLABLES

À vélo, il est sans doute préférable d'opter pour le trajet le plus sûr plutôt que le plus rapide. Rien de mieux, alors, que de préparer son itinéraire avant le départ, par exemple avec une application à guidage vocal, telle Géovélo. Elle en propose plusieurs au choix, dont le plus sécurisé (favorisant les aménagements cyclables et les rues les moins >>

>> fréquentées) ou le plus court selon votre véhicule: vélo traditionnel, électrique, tout chemin et même cargo. En un coup d'œil, vous avez accès au temps de parcours, au pourcentage de voies cyclables qu'il comprend et à la distance qu'il représente.

ADOPTER LES BONS RÉFLEXES

> Changement de direction Un cycliste n'a pas de clignotants. Il doit donc signaler sa manœuvre en tendant le bras du côté souhaité.

> Visibilité Ne restez jamais dans les angles morts des bus et des camions, où vous sortez du champ de vision de leurs conducteurs. Le port d'un gilet réfléchissant n'est obligatoire que la nuit hors agglomération (lire l'encadré p. 69), mais il est conseillé d'être visible en permanence (vêtements clairs ou réfléchissants, sac muni de bandes fluos, etc.).

> Placement sur la chaussée Roulez sur le côté droit, mais laissez toujours un mètre de distance avec le trottoir et les véhicules en stationnement, afin d'éviter les portières qui s'ouvrent brusquement ou les piétons surgissant entre deux voitures. Sur la route, gardez également un léger écart avec l'accotement afin de contourner les ornières et les gravillons.

> Dans les virages Serrez votre trajectoire pour tenir votre droite le plus possible. Gardez à l'esprit que les automobilistes, qui circulent parfois à vive allure, peuvent vous apercevoir tardivement.

> File indienne Deux vélos ont le droit de rouler de front sur la chaussée (jamais plus). Toutefois, lorsque les conditions de circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser s'approche, ils doivent se mettre l'un derrière l'autre, en file simple.

PRINCIPAUX PANNEAUX DE SIGNALISATION

Entrée dans une zone de rencontre affectée à la circulation de tous les usagers. Priorité aux piétons et double sens pour les cyclistes

Autorisation de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt, sous réserve de céder le passage aux piétons et aux véhicules qui ont le feu vert

Piste ou bande cyclable obligatoire

Piste ou bande cyclable conseillée

Voie réservée aux transports en commun et aux cycles

Accès interdit aux cycles

FAIRE MARQUER SON VÉLO

Pour lutter contre le vol, tout vélo vendu neuf (depuis janvier 2021) ou d'occasion par un professionnel (juillet 2021) doit être marqué. L'opération consiste à attribuer un numéro unique, apposé sur le cadre, et à enregistrer les coordonnées du propriétaire dans le fichier national unique des cycles identifiés (Fnuci), géré par l'Association de promotion et d'identification des cycles et de la mobilité active (Apic). Pour vérifier l'enregistrement, rendez-vous sur Apic-asso.com/verifier-le-statut-dun-cycle/, le vélo doit apparaître sous le statut «En service».

En cas de vol, portez plainte et mettez à jour le statut de votre vélo en «volé/perdu» depuis l'espace personnel de votre opérateur d'identification (un lien est accessible depuis le site de l'Apic). Actualisez vos coordonnées: si votre vélo est retrouvé, les forces de l'ordre seront en mesure de vous contacter.

Pour un vélo plus ancien, le marquage peut être réalisé dans n'importe quel atelier agréé. Comptez de 10 € environ (étiquette permanente et inaltérable) à 30 € (gravure ou soudure). La carte interactive des prestataires BicyCode (opérateur d'identification des cycles agréé par l'État) est consultable sur le site Bicycode.eu/particuliers/faire-marquer-son-velo. ■

TROIS CATÉGORIES D'ÉQUIPEMENT

Obligatoires

> **Casque attaché** (conducteur et passager de moins de 12 ans);
> **Siège adapté au transport d'enfant,** muni d'un harnais et de protections latérales pour les moins de 5 ans ou d'une courroie d'attache pour les plus grands (jusqu'à 14 ans) et de deux repose-pieds;
> **Gilet de haute visibilité** la nuit hors agglomération ou en cas de luminosité insuffisante (conducteur et passager);
> **Feu de position** avant émettant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche;
> **Feu de position arrière** nettement visible lorsque le véhicule est utilisé;
> **Catadioptres* arrière** (un ou plusieurs);
> **Catadioptres orange** visibles de côté sur les roues ou les pneus, munis de dispositifs rétroréfléchissants;
> **Catadioptres orange** sur les pédales;
> **Avertisseur sonore** pouvant être entendu à 50 mètres de distance au moins;
> **Dispositif de freinage** efficace à l'avant et à l'arrière.

Facultatifs

> **Casque** (conducteur ou passager de plus de 12 ans); > **Rétroviseur**;
> **Écarteur** de danger; > **Feu de position avant ou arrière** supplémentaire (que le conducteur peut porter sur lui);
> **Feux indicateurs** de direction à intensité variable ou feux stop (que le conducteur peut porter sur lui); > **Dispositifs fluorescents** latéraux passifs (ou rétroréfléchissants) supplémentaires.

Interdits

> **Feu de position arrière** clignotant;
> **Casque ou veste** à lumières clignotantes.

**Dispositif réfléchissant*

TUNEDIN/ADOBE STOCK; L. RENAUD/ISTOCK

STATIONNER EN TOUTE LÉGALITÉ

Un mauvais choix d'emplacement augmente le risque de vol, complique l'indemnisation par les assurances et peut exposer à une verbalisation. Avant de sortir votre vélo, mieux vaut savoir où vous pourrez le laisser.

Avec l'essor du vélo du quotidien, les besoins en stationnement se multiplient, et les équipements se diversifient. En ville, les arceaux restent l'emplacement autorisé le plus pratique et le plus sûr pour attacher sa bicyclette (du moins le cadre et/ou une roue), à condition d'utiliser un bon antivol. Leur implantation est généralement pensée pour assurer visibilité des cycles, éclairage nocturne et proximité avec les entrées des commerces ou des bureaux.

Trottoirs et mobilier urbain : tolérances

Lorsque les arceaux manquent, de nombreux cyclistes se tournent vers les poteaux, barrières, lampadaires ou garde-corps présents sur la voirie pour y arrimer leur monture. La loi n'interdit pas spécifiquement ces pratiques, ni même de stationner sur un trottoir. En effet, il n'y a que les motos et les cyclomoteurs arrêtés ou stationnés sur les trottoirs qui sont considérés comme gênants; les cycles ne sont pas visés (art. R. 417-10, II 1° du Code de la route). Le stationnement d'un vélo sur le trottoir n'est toutefois toléré qu'à la condition stricte de ne pas gêner la circulation des autres véhicules et des piétons. Un vélo qui empêche une poussette ou un fauteuil roulant d'avancer, voire qui bloque le passage, constitue un stationnement gênant. Son propriétaire peut, pour cela, être sanctionné d'une amende de 35 €. Par ailleurs, le vélo doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers (art. R. 417-9 du code précité). À défaut, son propriétaire encourt une amende de 135 €. En résumé, le mobilier urbain peut servir à attacher un deux-roues si cela ne gêne ni l'accès, ni la circulation, ni la visibilité.

INFRASTRUCTURES OBLIGATOIRES DANS LE NEUF

La loi Grenelle de 2010 a instauré l'obligation de créer des espaces sécurisés pour stationner les vélos dans les bâtiments neufs – une mesure renforcée depuis, notamment par l'arrêté du 30 juin 2022. Sont concernés :

> **Les bâtiments d'habitation** Un emplacement par logement comprenant jusqu'à deux pièces principales, ou deux emplacements à partir de trois pièces principales;

> **Les locaux à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail** Au minimum, un nombre de places correspondant à 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment;

> **Les bâtiments accueillant un service public** Au minimum, un nombre d'emplacements équivalant à 15 % de l'effectif total des agents du service public et à 15 % de l'effectif total des usagers accueillis simultanément;

> **Les locaux constituant un ensemble commercial ou accueillant un cinéma** Au minimum, un nombre de places atteignant 10 % de la capacité du parc de stationnement.

HERRENECK/ADOBE STOCK

En ville, des solutions pour garer et abriter les vélos se développent.

À NOTER La verbalisation reste rare: faute d'immatriculation identifiant son propriétaire, un vélo mal garé ne peut être sanctionné que si le cycliste est présent et refuse de le déplacer.

Stationnement abusif et fourrière

Un cycle correctement stationné mais immobilisé plusieurs jours au même endroit peut être considéré comme en stationnement abusif (art. R. 417-12 du Code de la route). On parle alors de véhicule «ventouse». Cette infraction est punie de 35 € d'amende et d'une mise en fourrière. Par ailleurs, lors d'événements particuliers dans la ville ou à l'occasion de travaux, il est fréquent que le maire prenne un arrêté municipal demandant aux usagers de ne pas stationner leur vélo à certains endroits durant une période donnée, sous peine d'enlèvement. Un affichage est en général assuré sur place quelques jours avant. Si vous ne respectez pas cette mesure, vous vous exposez à la destruction de votre antivol et à la mise en fourrière. Enfin, dans les cas extrêmes où votre bicyclette semble abandonnée sur la voie publique et hors d'usage (roue manquante, freins ou selle absents, etc.), elle peut être qualifiée d'épave et enlevée pour destruction par les services municipaux.

Bon à savoir

À Paris, vous pouvez signaler un vélo abandonné via l'appli DansMaRue: prenez une photo, validez la géolocalisation et envoyez le signalement. La ville vérifie et enlève les cycles qui sont considérés comme des épaves, libérant ainsi les arceaux.

Solutions dans les gares

De plus en plus de gares proposent une gamme de solutions de stationnement sécurisées. Les consignes fermées, accessibles sur abonnement, offrent un bon niveau de protection (badge ou code pour y pénétrer, local abrité et parfois vidéosurveillance). Certaines métropoles, comme celle d'Aix-Marseille-Provence, ont mis en place un réseau d'abris vélos gratuits près des gares ferroviaires et routières ou des pôles d'échange, avec pompes pour gonfler ses pneus, vidéosurveillance et même des prises pour recharger la batterie de son deux-roues. En région parisienne, les parkings vélos Île-de-France Mobilités (ancien dispositif Véligo) offrent deux types de stationnement: des espaces gratuits en libre accès, sous forme d'arceaux abrités, et d'autres fermés et sécurisés avec vidéoprotection, gratuits pour les détenteurs de pass Navigo annuel, Senior annuel, Imagine'R scolaire et Imagine'R étudiant, et payants à 2 €/jour, 10 €/mois ou 30 €/an pour les autres.

Des aides pour les copropriétés

Certaines collectivités vont plus loin en facilitant aussi le stationnement à domicile. L'Eurométropole de Strasbourg subventionne ainsi la création d'abris et locaux à vélos à hauteur de 50% de leur coût hors taxe (le plafond est de 20000€), ce qui permet à des copropriétés antérieures à 2016 de s'équiper sans supporter seules la charge financière. Ces initiatives tendent à se développer. Disposer d'un espace protégé proche de son logement demeure le meilleur moyen de prévenir les vols. ■

ACCIDENT DE LA CIRCULATION : QUI EST RESPONSABLE ?

À vélo, le risque d'accident est bien plus élevé qu'en voiture. Heureusement, le cycliste bénéficie des règles d'indemnisation très protectrices de la loi Badinter.

La voie publique est un espace partagé par de multiples usagers. Au guidon de votre vélo, vous croisez voitures, motos, camions, trottinettes électriques, scooters, etc. Et tout peut arriver. En cas d'accident, pour déterminer la responsabilité et les règles d'indemnisation, la question essentielle est de savoir si un véhicule terrestre à moteur (VTM) est impliqué. Si c'est le cas, la loi Badinter vous protège presque en toutes circonstances.

RESPONSABILITÉ DU CONDUCTEUR DU VÉHICULE À MOTEUR

La loi sur l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation, portée par Robert Badinter, alors ministre de la Justice, et adoptée en 1985, assure une indemnisation quasi-automatique du cycliste. Ce texte, vieux de 40 ans, prévoit en effet que n'importe quelle victime de la route (autre que le conducteur du véhicule à moteur) doit être indemnisée de l'intégralité de ses préjudices corporels dès lors qu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué. Concrètement, un cycliste (mais aussi un piéton, le passager d'une voiture, une personne sur un skate, en rollers, etc.), reçoit une indemnisation de la part de l'assurance du conducteur du VTM pour couvrir tous ses dommages corporels: blessures, handicap, préjudices esthétiques… Un véhicule terrestre à moteur, au sens du Code de la route (art. L. 110-1), est *«tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails».*

INDEMNISATION PRESQUE SYSTÉMATIQUE DU CYCLISTE

Le VTM peut donc être une voiture, un bus, un camion, une moto, un scooter et même une trottinette électrique, mais ni un train ni un tramway. Selon la loi Badinter, dès lors qu'un VTM est impliqué dans l'accident, la responsabilité de son conducteur est engagée. Même si la victime, en l'occurrence la personne à vélo, a commis une faute, cela ne compte pas: malgré son comportement fautif, elle a droit à l'indemnisation de ses dommages corporels.

Si une voiture est impliquée, le cycliste a droit à la prise en charge de ses dommages corporels, même s'il a commis une faute.

Bon à savoir

Les vélos à assistance électrique (VAE) ne sont pas des véhicules terrestres à moteur (VTM), car le moteur ne vient qu'en soutien de la force musculaire du conducteur (Cour de justice de l'Union européenne, 12/10/23, aff. C-286/22). En cas d'accident impliquant un VAE et une voiture, une moto, un bus, etc., le régime protecteur de la loi Badinter s'applique donc et protège le cycliste.

Concrètement, si le cycliste a fait preuve d'imprudence, par exemple en se déportant sur la chaussée, ou même s'il a commis une infraction, en brûlant un stop ou un feu rouge, en téléphonant tout en roulant, en écoutant de la musique au casque… cela n'a aucune incidence. Le conducteur du véhicule à moteur est toujours en tort et doit indemniser.

Il existe toutefois deux exceptions. Premièrement, si la victime a recherché volontairement le dommage subi, dans le cas d'un suicide ou d'une tentative de suicide, la faute peut lui être reprochée et exclure son indemnisation. Deuxièmement, si elle a commis une faute volontaire d'une exceptionnelle gravité à l'origine exclusive de l'accident – mais les tribunaux retiennent rarement cette hypothèse, et la loi précise que cette faute n'est pas opposable à certaines victimes en raison de leur vulnérabilité. Il s'agit des personnes âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans et celles titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 % (art. 3 de la loi Badinter).

DÉDOMMAGEMENT RAPIDE DE L'ASSUREUR

La loi Badinter offre une autre protection aux victimes de la circulation, et par conséquent aux cyclistes: celle de pouvoir être indemnisées rapidement puisqu'elle encadre les délais et prévoit des sanctions en cas de non-respect. Ainsi, l'assureur qui garantit la responsabilité civile du fait du véhicule à moteur est tenu de présenter une offre de dédommagement à la victime dans un délai maximum de huit mois à compter de la date de l'accident (en cas de décès du cycliste, elle est faite à ses héritiers). Si l'état de la victime n'est pas consolidé dans les trois mois suivant l'accident, l'offre d'indemnisation est formulée dans les cinq mois suivant la date à laquelle l'assureur a été informé de la consolidation. La victime est toujours libre de refuser la proposition de l'assureur et de demander une contre-expertise médicale ou de saisir le tribunal judiciaire. Dans l'hypothèse où le conducteur responsable a pris la fuite ou n'est pas assuré, le cycliste est protégé, car il peut être indemnisé par le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO).

SIMONSKAFAR/ISTOCK

DÉGÂTS MATÉRIELS MOINS INDEMNISÉS

Dans le cadre de la loi Badinter, les atteintes aux biens ne sont pas indemnisées de la même façon que celles à la personne. Ainsi, les dommages subis par le vélo et les accessoires (casque, porte-bagages, etc.) ne sont pas automatiquement ni intégralement pris en charge. Tout dépend, cette fois-ci, des circonstances de l'accident (lire aussi L'importance du constat amiable, p. 74). Si le cycliste victime a commis une faute, l'indemnisation de ses dommages matériels peut-être limitée ou exclue. Sauf pour les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale tels que prothèses dentaires ou auditives, lunettes de vue, etc., qui sont pris en compte comme préjudices corporels. ■

221 MORTS, 2 500 BLESSÉS

Ce sont, respectivement, le nombre de cyclistes qui ont perdu la vie en 2023 dans un accident de la route et l'effectif de ceux qui ont été blessés gravement. Parmi les morts, 52 % avaient 65 ans ou plus. Le risque, pour une personne circulant à vélo, d'être victime d'un accident est trois fois plus grand que pour un automobiliste. Et celui d'être gravement blessé, 16 fois plus haut.

Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

LES SOLUTIONS D'ASSURANCE

Chuter tout seul, s'accrocher avec un piéton, se faire voler son vélo… Quand aucun véhicule motorisé n'est en cause, le cycliste sort du champ protecteur de la loi Badinter. L'indemnisation dépend alors des garanties souscrites.

Un accident à vélo ne se résume pas à un choc avec une voiture, et heureusement ! Dans les faits, dès lors qu'aucun véhicule motorisé n'est impliqué, on revient aux règles de droit commun. Autrement dit, ce sont la responsabilité civile du cycliste et, le cas échéant, ses assurances spécifiques qui peuvent être mobilisées pour l'obtention d'un dédommagement.

Lorsque vous êtes responsable

Contrairement aux véhicules à moteur, les vélos musculaires ou à assistance électrique ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance dédiée. Si vous n'en avez pas, vous n'êtes pas pour autant complètement sans filet, car la garantie responsabilité civile de votre multirisque habitation (MRH) couvre les dommages matériels et corporels que vous causez à des tiers: piétons, cyclistes, etc. Elle ne protège donc que les autres, ce qui signifie que si vous êtes blessé ou que votre vélo est endommagé, elle ne vous indemnisera pas.

Quand vous êtes hors de cause

À l'inverse, si vous êtes victime d'un tiers identifié, sa garantie responsabilité civile doit prendre en charge vos préjudices, corporels comme matériels.

Bon à savoir

Si vous possédez un vélo électrique rapide, communément appelé speedbike, vous êtes soumis à l'obligation d'assurance et d'immatriculation. Ce type de cycle, dont le moteur délivre une puissance supérieure à 250 watts et fournit une assistance jusqu'à 45 km/h, est assimilé à un cyclomoteur.
À l'inverse, pas d'obligation d'assurance pour les VAE, dont l'assistance électrique se coupe à 25 km/h.

En revanche, si vous chutez tout seul ou que l'on vous vole votre vélo, par exemple, aucun dispositif d'indemnisation automatique n'existe. En l'absence de souscription d'une garantie complémentaire, vous assumez la casse du vélo ou vos pertes financières, hors prise en charge de la Sécurité sociale et d'une complémentaire santé.

L'importance du constat amiable

En cas de collision entraînant des dégâts matériels, avec une voiture, un scooter, un autre vélo, une trottinette ou un piéton, remplissez un constat amiable. Le document n'est pas obligatoire, mais il s'avère précieux pour décrire les circonstances de l'accident. Il servira à établir les responsabilités et à déclencher l'indemnisation. La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) milite pour un modèle d'e-constat adapté aux accidents impliquant des cyclistes, afin de faciliter la déclaration et le traitement des sinistres. En attendant, utilisez le constat prévu pour les automobilistes. En outre, gardez en tête que si un véhicule terrestre à moteur est impliqué, vos dommages corporels sont indemnisés (lire p. 72-73), mais pas forcément les dégâts matériels car, là, tout dépend de vos éventuelles fautes.
Sur le constat, veillez notamment à:
> **Cocher** soigneusement les cases (elles l'emportent sur le croquis en cas de contradiction);
> **Indiquer** les sens de circulation et le point de choc initial avec votre vélo;
> **Mentionner** votre assurance habitation et, si vous en avez une, votre assurance vélo;
> **Décrire** les dégâts apparents avec la mention «sous réserve», car certains d'entre eux n'apparaissent qu'après coup (problème de transmission, de changement de vitesse…).

ISMAGILOV/ISTOCK

Les garanties complémentaires

Si vos préjudices ne sont pas indemnisés par un tiers, seules vos propres assurances sont susceptibles d'intervenir. L'enjeu est d'évaluer, en amont, l'intérêt de souscrire des garanties supplémentaires. Si un vol, une casse importante ou des blessures graves surviennent, vous serez heureux d'avoir prévu une protection adaptée. À l'inverse, multiplier les contrats peut se révéler inutile. Chacun doit trouver son équilibre bénéfice-risque en fonction de son rapport au risque, de ses moyens financiers et, surtout, de l'usage qu'il fait de son vélo. Les conseils de Christophe Corbel, chargé de mission à la FUB (lire l'interview p. 76), vous y aideront.

> **Une assurance spécifique vélo** peut couvrir le vol et la casse. Chaque contrat fixe ses garanties, conditions (nécessité d'une effraction du local, de l'antivol…) et exclusions, plafonds et franchises.

> **Une garantie accident de la vie (GAV)** indemnise les préjudices patrimoniaux (perte de revenus, aide humaine, frais médicaux restant à charge, aménagement du logement, etc.) et extra-patrimoniaux (souffrances endurées, préjudice esthétique, déficit fonctionnel permanent…). Vérifiez que les accidents de vélo sont couverts. Attention, une GAV ne se déclenche qu'au-delà d'un certain seuil de gravité, exprimé en pourcentage de déficit fonctionnel permanent (souvent entre 10 et 30%). Elle coûte entre 10 et 15 € par mois. ■

ACCIDENT, VOL, CASSE : QUELLES GARANTIES ?

L'assurance qui entre en jeu dépend du type d'événement et de ses circonstances. Voici quatre cas de figure.

1 ACCIDENT AVEC UN VÉHICULE MOTORISÉ

Exemple : une voiture vous renverse

> **Dommages corporels :** assurance auto du conducteur, qui est automatiquement responsable (loi Badinter, lire p. 72-73) ;

> **Dommages matériels :** assurance auto du conducteur ou, si le cycliste est fautif, son assurance vélo (garantie casse).

2 CHUTE SANS TIERS

Exemple : vous glissez tout seul sur la chaussée

> **Dommages corporels :** Sécurité sociale et complémentaire santé, assurance vélo (garantie corporelle), garantie accident de la vie (GAV) ;

> **Dommages matériels :** assurance vélo (garantie casse).

3 COLLISION AVEC UN PIÉTON OU UN AUTRE CYCLISTE

Exemple : vous heurtez un piéton et brisez ses lunettes

> **Dommages au piéton (corporels et matériels) :** la garantie responsabilité civile de votre multirisque habitation ;

> **Vos blessures :** Sécurité sociale et complémentaire santé, assurance vélo (garantie corporelle) garantie accident de la vie (GAV) ;

> **Casse de votre vélo :** assurance vélo (garantie casse).

4 VOL DE VOTRE VÉLO

> **Dans votre garage avec effraction :** multirisque habitation ;

> **Dans votre jardin ou balcon sans effraction :** assurance vélo ;

> **Sur la voie publique ou un parking public :** assurance vélo ;

> **Dans votre voiture :** assurance auto (garantie vol d'objets personnels).

Interview

CHRISTOPHE CORBEL Chargé de mission à la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)

« AVANT DE VOUS ASSURER, ÉVALUEZ LES BESOINS »

Faut-il souscrire une assurance vélo ?

C. C. Aucune assurance spécifique n'est obligatoire. La responsabilité civile de votre multirisque habitation couvre déjà les dommages causés à autrui. En revanche, elle ne prend pas en charge le vol, la casse ni vos propres blessures. Souscrire une assurance vélo dédiée peut donc s'avérer utile, selon la valeur de votre bicyclette et l'usage que vous en faites. À la FUB, on distingue la valeur marchande (prix d'achat) de la valeur utilitaire (importance dans le quotidien). Un vélo électrique utilisé chaque jour et stationné dehors mérite sans doute d'être assuré. Pour un engin moins essentiel, gardé au garage, ou un vélo d'occasion, à la valeur marchande peu élevée, mieux vaut investir dans un bon antivol, voire deux. Avant de signer, évaluez vos besoins réels: type de vélo, fréquence d'usage, lieux de stationnement, risques, budget. Ainsi, vous déciderez soit de vous assurer en connaissant les limites de la couverture, soit de renforcer autrement votre protection.

Combien coûte une telle couverture ?

C. C. Il faut compter autour de 125 € par an, soit une dizaine d'euros par mois, selon l'étude comparative réalisée par la FUB, en 2023, à partir de 37 contrats. Une dizaine d'euros par mois ce n'est pas négligeable, surtout quand la valeur du vélo est modeste. Au bout de quelques années, les primes cumulées peuvent dépasser le prix du vélo ! Le coût doit donc être mis en regard du risque et de l'usage.

Les contrats se valent-ils tous ?

C. C. Pas du tout ! Contrairement à une multirisque habitation, dont les garanties sont globalement similaires d'un assureur à l'autre, les assurances vélo s'avèrent très disparates. Certaines ne couvrent que le vol, d'autres incluent la casse ou la protection corporelle du cycliste. Il existe aussi des garanties d'assistance (dépannage, prêt d'un vélo de courtoisie) ou la possibilité d'assurer tous les cycles d'un foyer sur un contrat. Certaines polices excluent les bicyclettes de plus de cinq ans ou limitent la prise en charge si le vélo n'était pas dans un local fermé, ou encore si le cycliste ne portait pas un casque. Il faut, par conséquent, être très attentif aux garanties proposées avant de souscrire.

Pourquoi la FUB veut-elle faire évoluer l'indemnisation ?

C. C. Parce que les assureurs appliquent au vélo le même calcul de vétusté qu'aux voitures, ce qui pénalise les cyclistes. Un vélo bien entretenu perd très peu de valeur par rapport à un véhicule motorisé: vous remplacez la transmission, optimisez la sécurité, électrifiez parfois l'engin. Il conviendrait que ces dépenses d'entretien et d'amélioration comptent dans l'indemnisation. De même, un cycliste devrait pouvoir réparer lui-même son vélo ou passer par un atelier associatif. Ce serait à la fois plus juste, plus économique et plus cohérent avec l'esprit du vélo, moyen de transport durable, accessible et responsable.

UN PÉPIN EN ALLANT TRAVAILLER

Un accident survenu en vous rendant à vélo au travail ouvre droit à des prestations renforcées.

Si vous chutez sur le chemin du bureau, vous avez les mêmes droits que pour un accident du travail.

TOMML/ISTOCK

QU'EST-CE QU'UN ACCIDENT DE TRAJET ?

Pour un «vélotafeur», c'est-à-dire un salarié qui se rend au travail à vélo, il s'agit d'un accident survenu lors du trajet aller ou retour entre le domicile et le lieu de travail; ou entre le lieu de travail et l'endroit où il prend habituellement ses repas. Le domicile s'entend par la résidence principale, un logement secondaire ou tout autre lieu où le salarié se rend régulièrement pour des raisons familiales.

COMMENT LE SALARIÉ CYCLISTE EST-IL PROTÉGÉ ?

Le salarié qui rejoint son entreprise à vélo bénéficie d'un régime protecteur similaire à celui qui couvre les accidents du travail:

> **Prise en charge à 100 %** des soins sur la base des tarifs de la Sécurité sociale;

> **Indemnités journalières,** sans jour de carence, à un taux supérieur à celui d'un arrêt maladie, soit 60% du salaire journalier brut pendant les 28 premiers jours (dans la limite de 235,69 €/jour), puis 80% (dans la limite de 314,25 €/jour);

> **Complément versé par l'employeur** dès un an d'ancienneté pour atteindre 90% de la rémunération brute pendant les 30 premiers jours d'arrêt (déduction faite des indemnités journalières), puis 66,66% à partir du 31e jour.

UNE INDEMNISATION ANNEXE EST-ELLE POSSIBLE ?

Oui, cela est possible si un véhicule terrestre à moteur (voiture, moto, scooter…) est impliqué dans l'accident. Dans ce cas, le régime protecteur de la loi Badinter s'applique (lire p. 72-73). L'intégralité des préjudices corporels subis peut être indemnisée: blessures, handicap, préjudice esthétique…

QUELLES DÉMARCHES FAUT-IL ACCOMPLIR ?

Il faut prévenir l'employeur dans les 24 heures et préciser le lieu, les circonstances de l'accident et l'identité des témoins éventuels. L'état de santé doit être constaté par un médecin, qui établit un certificat médical envoyé à la caisse primaire d'assurance maladie (CPAM). L'employeur dispose, de son côté, de 48 heures pour déclarer l'accident à la caisse d'assurance maladie. Et il doit remettre à son salarié une «feuille d'accident» qui le dispense d'avancer les frais. La CPAM dispose de 30 jours pour reconnaître le caractère professionnel de l'accident (90 jours en cas d'investigation). Si elle refuse, il est possible de solliciter la commission de recours amiable, puis d'aller devant le tribunal judiciaire.

DES DÉTOURS SUR LE TRAJET SONT-ILS ADMIS ?

Oui, dès lors qu'ils restent limités et liés aux exigences de la vie courante ou à l'emploi: courses alimentaires, arrêt bref en pharmacie, retrait d'un colis… À l'inverse, un détour pour une activité personnelle (visite à un proche, loisir, sport…) peut exclure la reconnaissance en accident de trajet. ■

Au quotidien ou en vacances

UWE/ADOBE STOCK

Le vélo se prête à de multiples usages, du trajet quotidien à l'aventure sur plusieurs semaines en passant par la performance sportive. Pour toutes ces activités, votre bien-être dépendra des investissements publics destinés à l'aménagement de pistes cyclables sûres et confortables. Si vous avez la chance d'habiter une région volontaire en la matière, n'hésitez plus à vous lancer ! D'autant que de nombreuses associations offrent des cours afin de (ré)apprendre à contrôler sa monture et mieux lire la signalétique routière.
Côté matériel, les recycleries sportives comme les magasins spécialisés disposent de tous les accessoires nécessaires. Une fois équipé et remis en selle, vous n'aurez plus qu'une envie: partir vers des horizons proches ou plus lointains, en pédalant tout de suite ou en prenant d'abord le train. Justement, nous vous suggérons quelques itinéraires…

SOMMAIRE

(Re)monter en selle	80
Plus d'infrastructures, une volonté politique	82
Bien s'organiser avant de partir	84
Prendre le train avec sa monture	87
Itinéraires : suivez le guide !	92

(RE)MONTER EN SELLE

Vous n'avez jamais utilisé un vélo de façon régulière, ou vous avez arrêté d'en faire depuis longtemps ? Avec un peu de méthode, (re)prenez le chemin des pistes et déplacez-vous à bicyclette au quotidien ou en vacances.

C'est l'une des grandes révolutions de ces dernières années dans nos communes: entre 2018 et 2024, la longueur cumulée des pistes cyclables a été multipliée par deux en France, pour atteindre désormais près de 80 000 km. La fréquentation a suivi, avec une hausse de 40% du nombre de passages recensés par les compteurs automatiques dans les centres-villes. Cependant, beaucoup de personnes n'osent toujours pas se lancer, faute de matériel adapté, par peur de tomber ou de rouler en zone urbaine.

Près de 200 vélos-écoles en France

Si vous faites partie de ceux qui hésitent encore, de nombreuses structures proposent désormais des séances d'apprentissage ou de remise en selle, afin de découvrir ou de réviser le maniement du vélo, de revoir le Code de la route et de circuler en toute sécurité. Selon la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), près de 200 «vélo-écoles» sont prêtes à vous accueillir partout sur le territoire national. Animées par des bénévoles, ces initiatives associatives reçoivent majoritairement des femmes citadines, souvent en conservant un lien avec des centres d'action sociale.

Les vélos-écoles proposent des séances d'apprentissage en toute sécurité.

À Grenoble (38), Bernard Navet fait partie des volontaires de l'association ADTC-Se déplacer autrement, qui anime une vélo-école pour le compte de la ville. Les cours, encadrés par un moniteur mobilité, se déroulent sur une ancienne piste ayant servi lors des Jeux olympiques de 1968. *«On ne peut pas lâcher les débutants ou les personnes n'ayant pas pratiqué le vélo depuis un certain temps directement dans la rue, entre les voies cyclables qui s'arrêtent brutalement et tous les éléments qu'il faut surveiller»,* insiste ce retraité. Il s'agit là du premier conseil à suivre: on doit s'habituer ou se réhabituer doucement sur un site éloigné de la route, comme une voie verte de campagne, un parking désert ou une place piétonne où il y a peu de monde.

Plusieurs niveaux de formation

La vélo-école de l'ADTC assure trois formations: «1ers coups de pédales» est dédié à ceux qui n'ont jamais appris à faire de la bicyclette; «Remise en selle» s'adresse aux personnes ayant délaissé leur monture durant plusieurs années; «Circuler en ville» est destiné aux cyclistes maîtrisant techniquement et physiquement le vélo, mais qui redoutent de pédaler en milieu urbain. Chaque niveau relève d'une organisation particulière, avec un nombre spécifique de modules de deux heures. *«Notre priorité est d'enseigner le contrôle du vélo: comment trouver l'équilibre, freiner, s'arrêter et contourner un obstacle. Dès que les gens sont à l'aise, nous les emmenons sur des axes fréquentés et, à la fin de la formation, nous organisons toujours une balade collective jusqu'à la gare»,* raconte Bernard Navet.

Apprendre à pédaler, c'est gagner en liberté et en autonomie !

Étant donné que les profils des élèves diffèrent beaucoup – étudiants, retraités, personnes précaires récemment arrivées en France, professeurs d'université, etc. –, la rapidité de l'apprentissage varie tout autant, selon les capacités physiques des uns et des autres et la facilité à surmonter leurs craintes. *« Certains trouvent leur équilibre dès le deuxième jour, d'autres ont besoin de plusieurs années. Chacun à son rythme. Mais tout le monde finit par y arriver »,* souligne Bernard Navet. La principale récompense, pour les bénévoles qui font vivre l'association ADTC, ce sont les messages émouvants que leur écrivent les stagiaires ayant réussi à maîtriser leur bicyclette à l'issue de leurs sessions de formation. *« C'est toujours une grande victoire »,* appuie le retraité.

Sachez que les ateliers de ce type ne sont pas exclusivement proposés par des associations et des collectivités. La Fédération française de cyclisme a développé un module pouvant être proposé dans le cadre d'une animation de séminaire. *« Quelques marques de cycles présentent aussi des programmes en lien avec la location et l'achat »,* précise Florence Gall, déléguée générale de l'interprofession France Vélo. Pensez également à vérifier les offres de votre assureur en la matière. Enfin, en ce qui concerne les enfants, des initiations sont souvent organisées sur les temps scolaires ou pendant les vacances par des associations ou des centres de loisirs.

TROUVER DE L'AIDE AUPRÈS DE SES PROCHES

« *Lors d'une première sortie, n'hésitez pas à prévoir un trajet avec une connaissance qui fait régulièrement du vélo. Elle sera en mesure de vous guider sur le parcours »,* conseille Florence Gall, de France Vélo. Surtout, ne vous découragez pas ! Après plusieurs années sans pédaler, il faut un peu de temps avant d'être physiquement et psychologiquement à l'aise sur une bicyclette. Commencez par choisir le moment le plus propice. Par exemple, profitez de vacances à la campagne ou près de la mer pour en louer une à la journée et vous lancer sur une voie verte ou une vélo-route près de votre hébergement. L'augmentation de la longueur des pistes ne se constate pas qu'en centre-ville, et rouler en sécurité au milieu de paysages agréables sera très motivant pour renouer avec la petite reine…

À noter: après des années comme piéton ou automobiliste, il n'est pas nécessaire d'acheter immédiatement un vélo pour vous (re)mettre en selle. Les services de location des villes, métropoles ou régions ainsi que les offres de leasing des constructeurs et des magasins de cycles peuvent vous permettre de tester du matériel afin de vérifier vos capacités et vos besoins. ■

B. HANNA/REA ; J.-F. FORT/HANS LUCAS-AFP

PLUS D'INFRASTRUCTURES, UNE VOLONTÉ POLITIQUE

Grenoble et Strasbourg sont les villes les plus accueillantes pour le vélo. Son usage s'y est fortement développé grâce des actions tous azimuts en sa faveur.

Ce carrefour au cœur de Grenoble, entre le boulevard Agutte-Sembat et le cours Lafontaine, symbolise peut-être la révolution à venir de l'espace urbain en France. Sous l'impulsion de la municipalité, les anciennes voies à double sens très passantes et bordées de stationnements en plein centre-ville ont été réaménagées, pour laisser plus de place aux bicyclettes, aux piétons et à la végétalisation. *«On ne refait jamais la chaussée uniquement pour les vélos. L'aménagement d'une piste est toujours lié à un projet plus général, comprenant trottoirs et espaces verts»,* indique Gilles Namur, l'adjoint au maire de Grenoble en charge des transports.

Le succès des « chronopistes »

Depuis 2018, les cyclistes empruntent la large piste à double sens isolée de la route pour tourner vers la gare et le centre-ville, et rejoindre l'une des principales artères commerçantes de Grenoble, le cours Berriat. La localité a fait école avec ce type d'infrastructures, que les élus qualifient de «chronopistes» quand d'autres les nomment improprement «autoroutes à vélo». Le croisement Sembat-Lafontaine a aussi été *«un exemple digne des manuels en matière de concertation locale*, ajoute Gilles Namur. *Certains magasins et les lobbies de la voiture étaient contre le projet, en nous prédisant la fin du commerce. Or, depuis l'aménagement, la vacance commerciale a été divisée par deux, pour passer sous les 8 %.»* Pourquoi ces équipements sont-ils apparus ici plus tôt qu'ailleurs? *«Grenoble est une ville très plate, et la plupart des déplacements peuvent être réalisés simplement à vélo»,* note l'édile. Selon la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), près de 25 % des trajets quotidiens des Grenoblois s'effectuent désormais sur les pistes cyclables, loin devant la moyenne nationale de 4 % – qui chute en dessous de 1 % dans les zones rurales ou les agglomérations peu engagées.

LES VILLES ET VILLAGES LES PLUS CYCLABLES DE FRANCE (1)

	Bourgs et villages	CLIMAT VÉLO	NOTE SUR 6
1	Notre-Dame-de-Monts (85)	A+	4,77
2	Vieux-Boucau-les-Bains (40)	A+	4,67
3	Soulac-sur-Mer (33)	A	4,45
4	Le Verdon-sur-Mer (33)	A	4,44
5	Le Touquet-Paris-Plage (62)	A	4,44
6	Le Trait (76)	A	4,43
7	Bram (11)	A	4,41
8	Leucate (11)	A	4,40
9	Montmorot (39)	A	4,36
10	Portiragnes (34)	A	4,35

	Petites villes	CLIMAT VÉLO	NOTE SUR 6
1	Andernos-les-Bains (33)	A	4,52
2	Brétignolles-sur-Mer (85)	A	4,45
3	Val-de-Reuil (27)	A	4,44
4	Acigné (35)	A	4,37
5	Mèze (34)	A	4,35
6	Lacanau (33)	A	4,32
7	Saint-Cyprien (66)	A	4,32
8	Tarnos (40)	B	4,30
9	Saint-Jean-de-Monts (85)	B	4,27
10	Lège-Cap-Ferret (33)	B	4,27

	Communes de banlieue
1	Saint-Aubin-de-Médoc (33)
2	Le Teich (33)
3	Le Bourget-du-Lac (73)
4	Lieusaint (77)
5	Le Soler (66)
6	Meylan (38)
7	Coudekerque-Branche (59)
8	Oberhausbergen (67)
9	Séné (56)
10	Jacou (34)

(1) La note obtenue s'exprime de deux manières: par une lettre (de A+ à G) ou de 1 à 6. ***A+*** *Excellent* ***A*** *Très favorable* ***B*** *Favorable*

F. HENRY/REA

Principaux leviers de cette réussite ? L'aménagement de 500 km en tout (dont 45 de chronopistes), le soutien aux vélo-écoles, les aides à l'achat ou à la location, les formations à l'entretien des cycles et l'instauration d'une répression adaptée, avec des policiers à bicyclette sensibilisant les cyclistes et les verbalisant au besoin. *«Pour que les gens fassent du vélo, il faut mettre en place un "système vélo", qui comporte des dimensions individuelles et collectives»,* résume Céline Scornavacca, coprésidente de la FUB.

Convaincre les communes réticentes

Si Grenoble et Strasbourg se disputent, depuis des années, la première place du classement des villes cyclables de la FUB, établi à partir des réponses des utilisateurs (lire ci-dessous), Marseille, elle, est très loin derrière, notamment à cause de son manque d'infrastructures. *«Engager un changement afin de rééquilibrer la répartition de l'espace entre voitures, vélos et piétons est souvent difficile à accepter pour certaines personnes très dépendantes de l'automobile, et suppose une forte volonté politique»,* analyse Céline Scornavacca.

À la veille des élections municipales, la FUB souhaite mettre en avant les bonnes pratiques afin de convaincre les dernières collectivités réticentes. *«La transformation de l'espace ne coûte pas vraiment cher: des études montrent que le prix d'un seul kilomètre de voirie de type autoroute urbaine permet de créer près de 250 km de pistes sécurisées»,* illustre Axel Lambert, chargé de plaidoyer à la FUB. Le baromètre vélo, qui alimente le palmarès de l'association, est un outil majeur au service des élus, souligne-t-il. Sur des questionnaires remplis en ligne, les collectivités découvrent l'ensemble des points d'amélioration de leur «système vélo». Les utilisateurs identifient les carrefours les plus dangereux sur des cartes, évaluent la disponibilité des stationnements, la vitesse des voitures, la lisibilité des itinéraires et les capacités d'acquisition ou de location de vélos. *«Si aménager est nécessaire, cela suffit pour encourager une pratique»,* observe Axel Lambert.

Vous estimez que votre ville ne dispose pas assez d'équipements dédiés aux cyclistes ? Répondre à ces questionnaires peut constituer une première étape. N'hésitez pas, ensuite, à pousser la porte de l'une des 530 associations du réseau FUB. *«Il y a beaucoup de gens très mobilisés au niveau local, et ils sont prêts à accueillir toutes les bonnes volontés»,* conclut Axel Lambert. Si aucune association d'usagers n'existe près de votre domicile ou de votre lieu de travail, la fédération est en mesure de vous accompagner pour en créer une, et organiser votre plaidoyer auprès des maires et des adjoints. ■

À l'occasion de l'édition 2025 du baromètre vélo * de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), plus de 330 000 personnes ont répondu à un sondage en ligne. Thèmes abordés : sécurité, confort, efforts de la commune, équipements, ressenti général.

	CLIMAT VÉLO	NOTE SUR 6
	A+	4,72
	A+	4,67
	A+	4,64
	A	4,49
	A	4,40
	A	4,32
	B	4,29
	B	4,29
	B	4,26
	B	4,24

Villes moyennes		CLIMAT VÉLO	NOTE SUR 6
1	Bourg-en-Bresse (01)	A	4,32
2	Gujan-Mestras (33)	B	4,16
3	La Rochelle (17)	B	4,15
4	Cherbourg-en-Cotentin (50)	B	4,11
5	Chambéry (73)	B	4,06
6	Château-Gontier-sur-Mayenne (53)	B	3,99
7	La Flèche (72)	B	3,91
8	Épinal (88)	B	3,90
9	Dunkerque (59)	C	3,90
10	Les Herbiers (85)	C	3,89

Grandes villes		CLIMAT VÉLO (1)	NOTE SUR 6
1	Grenoble (38)	A	4,37
2	Strasbourg (67)	B	4,15
3	Rennes (35)	B	4,05
4	Lyon (69)	B	4,03
5	Annecy (74)	C	3,90
6	Tours (37)	C	3,89
7	Nantes (44)	C	3,88
8	Bordeaux (33)	C	3,72
9	Caen (14)	C	3,70
10	Besançon (25)	C	3,67

** Barometre-velo.fr/2025/documents/dossier-presse-web.pdf.*

C *Plutôt favorable* **D** *Moyennement favorable* **E** *Plutôt défavorable* **F** *Défavorable* **G** *Très défavorable*

BIEN S'ORGANISER AVANT DE PARTIR

Quand on décide de voyager à vélo, il faut prévoir son itinéraire et son équipement, afin de diminuer la facture. Matériel neuf ou de récupération, nuit sous les étoiles ou en Relais & Châteaux… tout est possible.

À la Recyclerie sportive de Boulogne-Billancourt (92), Nina Lorenzo voit fréquemment arriver, au retour des beaux jours, des gens… pressés. « *Dès qu'il fait chaud, beaucoup de monde se remet au vélo. Ces personnes nous disent qu'elles partent deux jours plus tard, ou la semaine suivante* », s'amuse la jeune femme. Or, pour bien s'équiper, surtout avec du matériel d'occasion, mieux vaut ne pas le faire à la dernière minute. Par conséquent, prenez le temps, dès l'hiver, d'organiser votre départ avec le plus grand soin, de regarder les itinéraires, de comparer les différents équipements sur des sites spécialisés ou en boutique, et surtout de parler à des amis qui se sont déjà lancés sur les pistes en France ou à l'étranger.

N'hésitez pas à demander conseil en magasin.

« *La préparation fait partie du voyage* », appuie Olivier Razemon, journaliste spécialiste du vélo (lire également son interview p. 86).

Une fois la durée du périple et les étapes du trajet bien définies, l'une des priorités demeure, évidemment, de disposer d'un vélo approprié. Dans les régions les plus touristiques, grâce au développement de l'offre de location, vous accéderez à de l'équipement pas trop ancien. Et vous n'aurez pas besoin de le transporter (lire aussi p. 87-89). Pour ceux qui souhaiteraient acheter un modèle spécialement destiné à leur escapade, les recycleries commercialisent également des références intéressantes à bas coût. « *On peut partir avec vraiment n'importe quel type de cycle, à condition d'être patient ou peu regardant sur le confort. Dans les ressourceries, nous n'avons jamais de montures très récentes, mais nous suggérons souvent au client de transformer un VTT des années 2000 en vélo de voyage pourvu d'un porte-bagage et de sacoches. Cela permet d'obtenir quelque chose d'adapté à moins de 150 €* », explique Nina Lorenzo.

SOIGNEZ VOTRE ASSISE

« *Quand on part à vélo, il y a deux solutions: soit on fait du cyclotourisme, proche de la randonnée, soit du* bikepacking, *qui correspond plutôt au trail* », détaille Damien Van Kote, vendeur et producteur de contenus numériques Au Vieux Campeur. Dans le premier cas de figure, on couvre des distances quotidiennes plus faibles, d'environ 50 km, et le matériel sera plus robuste mais plus lourd. La seconde option plaît davantage aux sportifs, qui se doteront d'un équipement plus onéreux afin d'avaler plus de 100 km à la journée.

Dans tous les cas, pour respecter le parcours prévu et ne pas s'arrêter en route à cause de douleurs, mieux vaut soigner son assise. *«Ce que l'on doit éviter avant tout, ce sont les frottements»,* insiste Nina Lorenzo. Afin de ne pas tomber dans cet écueil, il importe de sélectionner une bonne selle. Fuyez celles avec du gel, qui aggravent les problèmes. Certains magasins proposent des «bibliothèques de selles»; vous pourrez essayer plusieurs modèles avant de faire votre choix.

VISEZ UN MAXIMUM DE CONFORT

Investissez aussi dans un short de type cycliste avec une peau de chamois. S'il est possible d'en trouver d'occasion à quelques euros, certains cuissards neufs atteignent, eux, plus de 200 €, à l'instar des modèles «déclipsables» qui facilitent le lavage. *«La peau de chamois est un élément de confort important: ceux qui s'y mettent reviennent rarement en arrière»,* abonde Damien Van Kote. Une fois vos fesses bien protégées, réfléchissez à tout le reste de l'équipement. *«J'attire toujours l'attention des clients sur le poids et le confort, mais également sur le fait que l'on ne réussit pas toujours du premier coup, et qu'il faut un peu s'adapter»,* glisse Damien Van Kote. Pour un voyage d'une ou plusieurs semaines, des sacoches de 30 à 40 litres peuvent suffire. Toutefois leur contenu plus ou moins lourd dépendra, bien entendu, des options retenues. Par exemple, dormir sous une tente et être obligé de cuisiner soi-même tous les soirs nécessite davantage de matériel que si vous décidez de séjourner à l'hôtel.

FAITES LE TRI ENTRE L'UTILE ET LE SUPERFLU

«Tout est une question de choix personnel. Il convient d'identifier ce dont on ne pourra pas se passer et ce qui représentera un poids inutile», résume Damien Van Kote. Les sacoches les plus solides et les moins chères restent celles qu'utilisaient les postiers, débarrassées de leur logo, vendues à moins de 15 € dans les recycleries et les magasins d'occasion. Les cyclistes désirant s'équiper en neuf avec de beaux sacs imperméables pourront, eux, dépenser jusqu'à 200 € environ. Ces derniers devront être assez grands pour contenir vêtements, nourriture et surtout de l'eau (une des priorités !).

Dans des régions avec peu de couverture réseau, la carte papier est indispensable.

En matière d'orientation géographique, l'acquisition d'une carte en papier de la région où vous envisagez de pédaler demeure l'option la plus simple – et elle peut se révéler fort utile en cas de batterie à plat ou de faible réseau sur la route. *«Beaucoup de gens complètent leur panoplie avec des guides. Ceux d'Ouest-France, de Chamina ou du Routard sont plutôt bien faits»,* analyse Julien Picq, acheteur livres au Vieux Campeur. Pour ceux qui se lancent, les coffrets Recto Verso, qui comportent fiches, cartes et suggestions d'itinéraires, donnent des idées et des clés afin de voyager sans risque. Par contre, les outils numériques séduisent peu, puisque la plupart des cyclistes se servent de leur smartphone.

In fine, pour l'achat comme pour l'entretien, la facture globale dépend de vos choix. Vous équiper correctement avec du matériel d'occasion est possible à partir de 200 €. *«Tente, matelas et sac de couchage se louent aussi, d'ailleurs il existe de nombreuses offres sur Leboncoin»,* suggère Nina Lorenzo, de la Recyclerie sportive. Mais la note peut également grimper jusqu'à plus de 2 000 € (hors vélo) si vous privilégiez des accessoires neufs et haut de gamme. ■

RH2010 ; AROCHAU/ADOBE STOCK

Trois questions à...

OLIVIER RAZEMON Journaliste spécialisé [1]

« UN VOYAGE À VÉLO N'EST JAMAIS RATÉ ! »

Comment se lancer en voyage à vélo ?

O. R. Vous devez vous poser un certain nombre de questions. Partez-vous pour découvrir des paysages ou pour le sport ? Comment accéderez-vous à votre destination ? Comment allez-vous vous loger, vous nourrir ? Quand ferez-vous ce périple ? Tout le monde rêve de pédaler lorsque les températures sont douces et les journées sans pluie… Tout est possible, et c'est la grande richesse d'un voyage à vélo : dormir à la belle étoile ou dans un château, partir un jour ou trois semaines, près ou loin de son domicile… C'est ce qui est passionnant, et qui attire des gens très différents. Cependant, si ces interrogations et/ou l'aventure elle-même vous font peur, organiser d'abord une escapade d'une journée, à partir de chez vous ou d'une gare proche, peut constituer une bonne entrée en matière.

Que faire pour éviter de rater son périple ?

O. R. Un voyage à vélo n'est jamais raté ! On en garde forcément des souvenirs. Ce que je regrette, le plus souvent, c'est de ne pas avoir suffisamment pris le temps. De n'avoir pas planifié assez de pauses pour lire, ou bien découvrir les produits de la région. À vélo, il n'est pas possible de tout voir non plus, alors, il faut faire des choix entre les sites touristiques. Avec un peu d'organisation, on peut en tout cas facilement échapper à certains problèmes, par exemple en partant plus tôt en été, afin de ne pas pédaler sous la chaleur. J'évite aussi de prévoir de trop longues distances, pas plus de 50 ou 60 kilomètres par jour. Et, pour les cyclistes qui veulent voir de beaux paysages, longer un fleuve ou suivre une véloroute aménagée sur une ancienne voie ferrée n'est pas toujours judicieux. On risque de rapidement trouver le chemin répétitif, ou de se retrouver dans une vallée encaissée.

De quelle façon choisissez-vous votre itinéraire et vos équipements ?

O. R. Il faut se montrer inventif. Les sites internet de l'AF3V, l'association des véloroutes et des voies vertes, et de France Vélo Tourisme sont très bien faits, et recensent beaucoup de choses. En ce qui concerne l'orientation, j'achète des cartes et j'utilise l'application OpenStreetMap. Néanmoins, je ne ressens pas l'envie d'accrocher mon téléphone au guidon. Je trouve que l'on est parfois un peu trop fasciné par la technologie et je préfère préserver ma batterie en cas de situation vraiment compliquée. À vélo, on peut toujours s'arrêter pour trouver son chemin, contrairement à la voiture. Côté équipement, je porte un cuissard de cycliste lorsque je prévois de parcourir beaucoup de kilomètres, et je mets le strict nécessaire dans les sacoches arrière. Avec un volume suffisant, pas besoin d'avoir d'autres sacs sur le guidon ou le cadre.

(1) Journaliste indépendant, ce spécialiste des transports est un collaborateur régulier au Monde. *Il a écrit plusieurs ouvrages dédiés au vélo, dont* Le pouvoir de la pédale *(Éd. Rue de l'échiquier, 2018) et* Chronique impatiente de la mobilité quotidienne *(Rue de l'échiquier, 2019).*

PRENDRE LE TRAIN AVEC SA MONTURE

Pour partir plus longtemps ou plus loin avec votre vélo, vous pouvez l'emporter dans le train. Mais, avant le départ, il faudra bien connaître les règles et faire preuve d'organisation.

Ça y est, c'est décidé ! Vous allez vous lancer dans l'aventure et partir avec votre bicyclette, par exemple lors d'un week-end ou de vos prochaines vacances. Que votre destination soit située à une dizaine de kilomètres de votre domicile ou que vous souhaitiez rallier une région beaucoup éloignée, n'hésitez pas à emprunter les transports ferroviaires en prenant votre fidèle monture, afin de gagner du temps ou de rejoindre votre point de départ. Attention, selon le type de votre deux-roues, le train choisi et la période du voyage, il sera parfois nécessaire d'adapter votre itinéraire.

RESPECTER LES CONDITIONS

De manière générale, seuls les formats standards sont autorisés. Vous conduisez un vélo-cargo, un *longtail,* un tandem, un vélo couché ou un tricycle ? Vous serez obligé de renoncer à votre projet. De même, les remorques, destinées à transporter enfants, valises ou animaux de compagnie, ne sont pas les bienvenues dans les rames, sauf si vous optez pour une version pliante qui répond à des normes spécifiques. Si votre biclou est en mesure de vous suivre dans vos pérégrinations, ce sera sous votre entière responsabilité, car la grande majorité des compagnies de chemin de fer ne couvrent pas ces engins en cas de dégradation ou de vol. Soyez donc vigilant et munissez-vous toujours d'un ou plusieurs antivols afin de le sécuriser durant le trajet. Veillez également à l'étiqueter de manière visible avec vos coordonnées, c'est obligatoire à l'instar des bagages.

Attention à ne pas gêner le passage dans la rame...

Les conditions d'embarquement diffèrent non seulement en fonction des opérateurs, mais aussi de l'état du vélo. À bord d'une rame de la SNCF, le cycle, démonté ou plié, doit être placé dans une housse étiquetée et normée de 130 x 90 x 50 cm au maximum pour être considéré comme un bagage. Il vous sera alors possible de monter dans tous les trains. La compagnie espagnole Renfe, elle, impose une housse aux dimensions de 140 x 90 x 40 cm, et Trenitalia, de 110 x 80 x 45 cm. Avec la Deutsche Bahn (DB), cela varie. Toutefois, si vous partez de France et que votre vélo est rangé dans une housse aux normes SNCF, il sera

E. SOUDAN/ALPACA-ANDIA

VOYAGER AVEC UN VÉLO NON DÉMONTÉ

TYPE DE TRAIN	ACCEPTÉ/INTERDIT	RÉSERVATION POUR LE VÉLO	TARIF
Grande vitesse en France			
OUIGO GRANDE VITESSE	Interdit	-	-
TGV	Sur certains trajets	Obligatoire	10 €
DEUTSCHE BAHN *(DB)*	Sur certains trajets	Obligatoire	Variable
RENFE *(AVE)*	Interdit	-	-
TRENITALIA *(Frecciarossa)*	Interdit	-	-
Classique en France			
INTERCITÉS	Autorisé	Obligatoire	10 € (1)
OUIGO CLASSIQUE	Autorisé	Obligatoire	10 €
Régional en France			
RER ÎLE-DE-FRANCE	Autorisé (2) (3)	Non obligatoire	Gratuit
TER (4)	Autorisé	Parfois (5) (6)	Variable, 3 € max.
TRANSILIEN ÎLE-DE-FRANCE	Autorisé (2) (3)	Non obligatoire	Gratuit
International			
EUROSTAR *(Londres, Bruxelles...)*	Interdit	-	-
ICE *(Allemagne)*	Sur certains trajets	Obligatoire	De 8 à 15 €
LYRIA *(Suisse)*	Interdit	-	-

(1) 5 € sur les lignes Toulouse - Hendaye, Nantes - Lyon, Nantes - Bordeaux et Nancy - Lyon. (2) Du lundi au vendredi avant 6 h 30, entre 9 h 30 et 16 h 30 et après 19 h 30 ; les samedis, dimanches et jours fériés : sans restriction d'horaire. (3) Sauf en cas de forte influence. (4) Des règles spécifiques s'appliquent selon les régions, les trains et les saisons (5) Conseillée en période estivale. (6) Dans la limite des places disponibles.

Certaines voitures disposent d'un espace dédié aux vélos, identifié par un pictogramme.

Selon les trains empruntés, les conditions d'embarquement avec un vélo diffèrent. Si vous souhaitez le prendre avec vous démonté, vous devrez le placer dans une housse normée ; il sera alors considéré comme un bagage (excepté dans l'Eurostar, sur la ligne Paris-Londres, où il est interdit). Il voyage gratuitement dans la majorité des cas, sauf dans les Ouigo où sa prise en charge est payante. Emporter un vélo non démonté est autorisé en respectant certaines règles (lire le tableau ci-dessus).

D. BORDIER/LA NOUVELLE REPUBLIQUE-MAXPPP

probablement accepté. Dans tous les cas, il faudra auparavant bien respecter les étapes de démontage (lire l'encadré ci-contre)… et conserver une trousse à outils afin de pouvoir le remonter (lire le chapitre 3) ! Il est aussi envisageable de voyager sans avoir mis son deux-roues en pièces détachées: les règles dépendent alors de la catégorie du train emprunté (lire le tableau p. 88). Logique, car suivant les périodes et les destinations, les places réservées aux bicyclettes fluctuent. Seul point commun ? Vous devrez souvent payer un billet afin d'avoir le droit de la charger à bord.

RÉSERVER UNE PLACE ET ACCÉDER AU TRAIN

Attention, cette option n'est accessible qu'au moment de l'achat de votre siège passager, vous ne pourrez pas l'ajouter plus tard. Astuce intéressante, sous réserve d'éviter les trains à grande vitesse: *« Pour nous renseigner sur les lignes et les conditions de voyage avec un vélo, nous consultons toujours les sites présentant l'offre de TER d'une région, tels que Breizhgo.bzh (le réseau breton) ou Viamobigo.fr (celui de Bourgogne-Franche-Comté) »*, recommande Léa Schiettecatte, cofondatrice de Voiesrecyclables.fr et cyclo-voyageuse.

Un conseil: arrivez en avance à la gare ! Surtout en période de forte affluence (notamment aux mois de juillet et d'août), car le monde rend la circulation avec un cycle plus difficile. Cela vous permettra, en outre, de vous positionner juste en face de la porte d'une des voitures disposant d'un espace vélo, identifiable par un pictogramme collé sur le wagon. Rappelez-vous que si votre deux-roues n'est pas démonté, un contrôleur est susceptible de vous interdire de monter à bord, même quand vous avez réservé un billet dédié. *« C'est pourquoi il vaut mieux ne pas prendre le dernier train de la journée, car si la motrice est pleine et la bicyclette refusée, il n'existe pas de solution de secours »*, indique Léa Schiettecatte.

Si vous vous retrouvez dans cette situation, tentez de négocier de vous asseoir en première classe en réglant un éventuel supplément. Néanmoins, il reste préférable de réserver des voyages à des horaires moins prisés, en milieu de journée et hors week-end. Autre astuce, accéder au train depuis le dernier arrêt de la ligne. Par exemple, sur la côte basque, si vous voulez prendre un TER de Biarritz à Bordeaux en plein été, pédalez jusqu'à Hendaye, et vous serez assuré d'avoir de la place pour vous et votre monture.

ANTICIPER POUR APPRÉHENDER LES DIFFICULTÉS

Tenez également compte des contraintes suivantes. D'abord, comme toutes les gares ne sont pas équipées de plateformes et que les trains peuvent comporter un étage, vous avez parfois besoin de plusieurs minutes pour grimper dedans avec le vélo, les sacoches et les bagages; d'où l'intérêt d'être sur le quai suffisamment tôt. Ensuite, si vous n'allez pas jusqu'au terminus, installez-vous dans le sas très en amont de l'arrivée en station afin d'avoir le temps de sortir. Dans le cas contraire, placez votre vélo le plus loin possible de la porte. Ainsi, les cyclistes qui descendent avant vous seront capables de manœuvrer plus facilement. Votre trajet compte une correspondance ? Prévoyez un délai entre les deux trains assez important. Car si certaines gares sont dotées d'ascenseurs, ils ne permettent pas toujours d'accueillir une bicyclette, leur largeur ou leur profondeur étant insuffisante. Vous n'aurez donc pas d'autre choix que de porter votre vélo et vos sacoches dans des escaliers pour changer de quai. Enfin, à l'intérieur du train, il ne doit en aucun cas gêner la sécurité ou la circulation des voyageurs dans la rame. ■

COMMENT DÉMONTER SON CYCLE ?

Enlevez la roue avant et les éventuels porte-bagages et garde-boue. Vous devrez souvent faire de même avec la roue arrière. Identifiez chaque élément avec des morceaux de ruban adhésif de différentes couleurs avant de les ranger dans la housse ; cela vous aidera à remonter le vélo. Pour faciliter le stockage, retirez les pédales et fixez-les au cadre afin de ne pas les perdre. Il est presque toujours nécessaire de tourner le guidon en le plaçant dans l'axe du vélo. Enfin, calez le dérailleur avec de la mousse ou un vieux torchon, cela évitera qu'il s'abîme.

Témoignage

ANTOINE, 34 ans, ingénieur

« GRÂCE AU VÉLO, JE ME SUIS SENTI LIBRE »

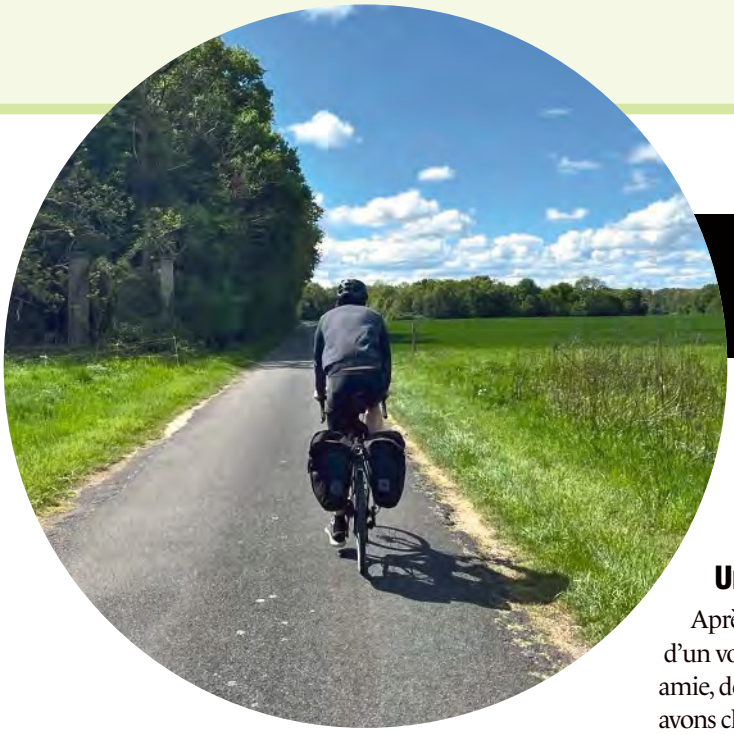
J'ai visité beaucoup de pays, notamment en Amérique du Nord et du Sud, en prenant à chaque fois l'avion. À l'approche de la trentaine, je me suis questionné sur mon besoin de «consommer» le dépaysement, c'est-à-dire de partir loin sur de courtes périodes pour être certain de passer de «bonnes» vacances. Afin de mettre davantage d'écologie dans ma vie, j'ai essayé le Vélib', le service de vélos en libre-service parisien. Au bout de six mois, j'avais gagné en autonomie et pris confiance en ma conduite. Depuis, j'effectue tous les trajets domicile-travail à vélo, soit 30 km par jour, sauf en cas de météo difficile ou de grande fatigue. Au départ, il s'agissait d'un défi, mais je me suis rendu compte que cela permettait de faire de l'exercice sans efforts insurmontables, et surtout d'aller beaucoup plus vite qu'en transports en commun. Il est donc devenu mon moyen de locomotion privilégié pour mes déplacements du quotidien à Paris.

Premier voyage en solitaire

En 2017, a germé l'idée d'une escapade à vélo et j'ai décidé de rallier seul Lyon (69) depuis Paris. J'ai acheté un modèle rudimentaire, embarqué quelques affaires de rechange, un peu de matériel de camping, des tendeurs et un téléphone qui m'a servi de GPS. J'avais planifié un voyage de cinq jours pour atteindre la Bresse, région où vivent mes grands-parents. J'ai aimé cette première expérience, qui s'est bien passée, hormis un épisode de froid intense, par rapport à la moyenne des températures en août, qui m'a obligé à dormir tout habillé sous ma tente. Grimper les côtes avec un cycle basique a aussi été difficile, et j'ai parfois eu un peu de mal physiquement. Quand je suis revenu, j'ai raconté mon périple à mes amis. Certains m'ont interrogé sur la différence entre un voyage à bicyclette et en auto. À mon avis, cela n'a rien à voir. La voiture, c'est comme de la téléportation: on monte dedans, on roule, on parvient à destination. En revanche, grâce au vélo, je me suis senti libre et j'ai profité de chaque instant. J'ai sillonné des endroits inaccessibles aux automobilistes, comme des pistes perdues dans la nature ou des forêts dans lesquelles des chevreuils m'ont coupé la route. À mon arrivée, j'étais heureux et j'ai eu l'impression de mériter ce petit bonheur. Rien à voir avec mes précédents séjours de «consommateur». Cette fois, j'ai eu le sentiment de prendre part au voyage…

Partir avec du matériel plus adéquat

Cela m'a incité à organiser d'autres circuits à vélo: quatre jours dans le Perche, avec retour en train, puis quatre jours dans le sud de la Bourgogne sous la canicule. J'ai découvert la beauté des paysages français et des régions que je connaissais mal ou pas du tout. Petit à petit, je me suis mieux équipé, en acquérant d'abord un vélo plus performant et un vrai GPS. À force d'être dithyrambique sur mes cyclo-aventures, j'ai converti des proches et, en 2022, j'ai pédalé, en compagnie d'une amie, sur une partie de la Vélodyssée, qui va de Roscoff (29) à Saint-Sébastien, en Espagne. Étant donné que nous n'avions qu'une semaine



Combiner vélo et train permet de découvrir une région ou un pays sous un autre angle. C'est très dépaysant !

de congé, nous avons pris le train pour Bordeaux et longé l'Atlantique jusqu'à Saint-Jean-de-Luz (64), d'où nous sommes rentrés en TGV. Nous nous étions mis d'accord sur des trajets d'environ 70 km par jour, avec un itinéraire défini grâce au GPS et à l'application Komoot. Nous avons passé tous deux des superbes vacances. Mon amie, elle, a apprécié la liberté qu'offrait ce moyen de transport et, moi, j'ai appris à m'adapter à un autre rythme que le mien et à faire des choses que je n'aurais jamais testées seul, comme du surf (une paillote où nous avions déjeuné était située à côté d'un club qui proposait une initiation). Ensuite, nous avons préparé un parcours de 15 jours en Espagne, sur la Costa Brava, avec Perpignan (66) comme point de départ. À cette occasion, nous avons embarqué avec nous un couple d'amis. Cette pause à quatre a été chouette, tout le monde a adoré. Toutefois, la qualité des infrastructures espagnoles était largement inférieure à celle des françaises.

« J'ai découvert la beauté des paysages français et des régions que je connaissais mal »

Un périple en couple inoubliable

Après toutes ces expériences, en 2023, l'idée d'un voyage à vélo de deux mois a germé. Avec mon amie, devenue entre-temps ma compagne, nous avons choisi les routes les plus agréables et des trajets dépaysants. Nous avons commencé par suivre l'EuroVelo 6, qui sillonne l'Europe de l'Atlantique à la mer Noire. En partant de Bâle (Suisse), nous avons traversé l'Allemagne, l'Autriche, la Slovénie, la Hongrie, la Serbie et la Croatie, soit 2000 km en 30 jours. Lors de nos haltes à Vienne, Brastislava ou Budapest, nous avons visité les quartiers à vélo, encore une expérience enrichissante et différente de celle d'un piéton. Nous avons ensuite pris un train pour l'Albanie, puis un bateau jusque dans les Pouilles, en Italie. Le deuxième mois, nous avons remonté la côte adriatique et avons atteint Milan, soit 1000 km, d'où nous sommes rentrés en train. Pour ce périple, nous avions réservé les premières nuits d'hôtel, nos titres de transport et au bout d'une semaine, nous déterminions l'étape suivante la veille. Nous gardons un souvenir extraordinaire de ces vacances, car là aussi, nous sommes allés dans des endroits improbables, telle une gargote en Serbie où le menu n'était écrit qu'en cyrillique, et où les locaux nous ont accueillis avec étonnement et joie. Le voyage en Italie a aussi été incroyable, car la piste cyclable borde la mer, alors que la route pour les voitures s'éloigne souvent de la côte. Ces paysages magnifiques resteront à jamais gravés dans ma mémoire. ■

ITINÉRAIRES SUIVEZ LE GUIDE !

Vous cherchez un itinéraire adapté à votre profil, pour un week-end ou les vacances ? Selon que vous vous déplacez en famille, que vous êtes débutant ou sportif confirmé, voici quelques suggestions de parcours, avec des pauses culturelles possibles.

EN FAMILLE

Une famille roule environ 50 km/jour sur terrain plat, soit 8 jours pour un itinéraire de 405 km. Certaines étapes peuvent être rallongées pour profiter des richesses culturelles du parcours.

Les châteaux de la Loire

Partez d'Orléans, faites un arrêt à Saint-Dyé-sur-Loire, petite cité de caractère, puis poursuivez vers la ville royale de Blois, via Chambord. Ensuite, pédalez jusqu'au château de Chaumont-sur-Loire. Vous pourrez aussi admirer ceux d'Amboise et de Chenonceau avant l'étape de Montlouis-sur-Loire, près de Tours. Continuez vers Azay-le-Rideau, Saumur et Angers. Dernière étape à Ancenis, avant d'arriver à Nantes.

Nos conseils Voyager avec des enfants et des ados exige des infrastructures de qualité et un large choix d'hôtels, chambres d'hôtes et campings pour passer la nuit et des endroits où vous restaurer sans avoir à sortir de la piste. Sur cet itinéraire, vous pourrez visiter des châteaux moins connus grâce à des bifurcations.

Patrimoine Des joyaux architecturaux, des jardins à la française et une balade tranquille sur un itinéraire largement plat et sécurisé.

AUTRE SUGGESTION *En Bourgogne*

Un itinéraire agréable mêlant histoire, paysages bucoliques, villages de charme et grands crus. Démarrez à Montbard et suivez le canal de Bourgogne en passant par le muséoparc Alésia, puis Pouilly-en-Auxois et la vallée de l'Ouche pour arriver à Dijon. Traversez les vignobles à Nuits-Saint-Georges, Beaune... Vous pouvez finir à Mâcon.

Patrimoine Abbaye de Fontenay, château de Commarin, Châteauneuf-en-Auxois.

DÉBUTANT

Un débutant roule entre 30 et 40 km/jour, soit 8 jours pour un itinéraire de 307 km. Les étapes sont plus courtes quand la route grimpe, et plus longues en terrain plat, le long du canal en Belgique.

De la baie de Somme à la Belgique

Débutez à Saint-Valéry-sur-Somme, poursuivez à Noyelles-sur-Mer, puis faites une étape à Fort-Mahon-Plage. Continuez vers Berck, puis Le Touquet et Boulogne-sur-Mer. La route grimpe, faites une étape à Wissant avant de redescendre vers Calais et Dunkerque. Passez en Belgique avec une étape à Nieuport (Nieuwpoort), puis longez la mer et à Ostende (Oostende). Récupérez le canal vers Bruges (Brugge).

Nos conseils Débuter en longeant les grandes plages du nord est relativement simple, à condition d'éviter les périodes très venteuses. Si vous prévoyez de passer plusieurs nuits dans une même étape, beaucoup d'attractions sportives sont proposées (char à voile, kayak, kitesurf, etc.).

Patrimoine De magnifiques réserves naturelles, des panoramas splendides, des villes à l'architecture flamande typique, une gastronomie renommée et l'ambiance conviviale du Nord.

AUTRE SUGGESTION
Sur la côte normande

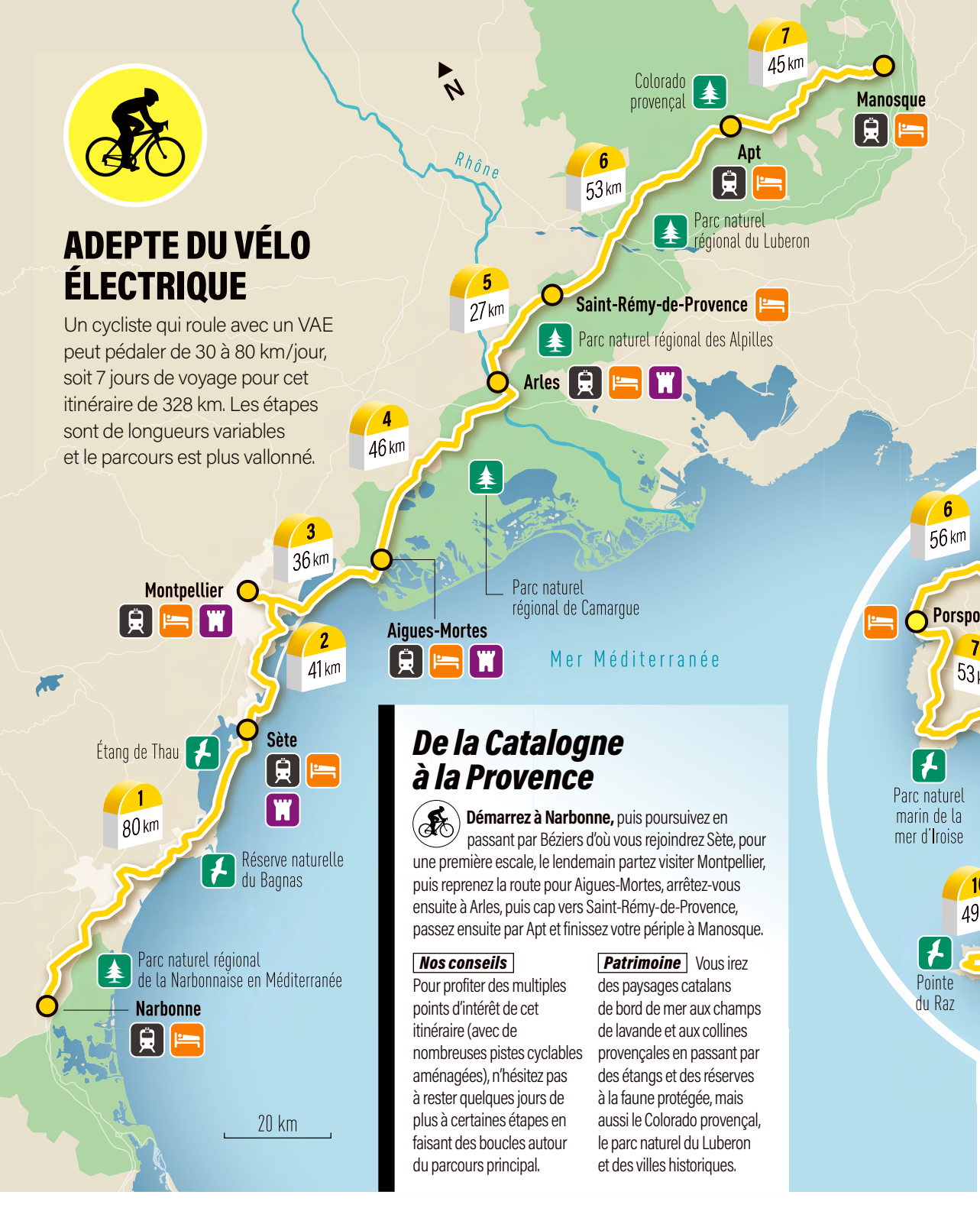
De Caen, allez à Cabourg, Deauville, Pont-l'Évêque et Honfleur. Le bus n° 122 traverse la Seine (liaison Caen-Honfleur-Le Havre avec vélo). Depuis Le Havre, longez les falaises de la côte d'Albâtre jusqu'à Dieppe.

Patrimoine Stations balnéaires et villages typiques de la Côte fleurie et du pays de Caux.

ILLUSTRATIONS : ANTOINE LEVESQUE

ADEPTE DU VÉLO ÉLECTRIQUE

Un cycliste qui roule avec un VAE peut pédaler de 30 à 80 km/jour, soit 7 jours de voyage pour cet itinéraire de 328 km. Les étapes sont de longueurs variables et le parcours est plus vallonné.



De la Catalogne à la Provence

Démarrez à Narbonne, puis poursuivez en passant par Béziers d'où vous rejoindrez Sète, pour une première escale, le lendemain partez visiter Montpellier, puis reprenez la route pour Aigues-Mortes, arrêtez-vous ensuite à Arles, puis cap vers Saint-Rémy-de-Provence, passez ensuite par Apt et finissez votre périple à Manosque.

Nos conseils Pour profiter des multiples points d'intérêt de cet itinéraire (avec de nombreuses pistes cyclables aménagées), n'hésitez pas à rester quelques jours de plus à certaines étapes en faisant des boucles autour du parcours principal.

Patrimoine Vous irez des paysages catalans de bord de mer aux champs de lavande et aux collines provençales en passant par des étangs et des réserves à la faune protégée, mais aussi le Colorado provençal, le parc naturel du Luberon et des villes historiques.

AUTRE SUGGESTION *La véloroute Rhin*

Débutez côté français à Huningue, près de Bâle (Suisse). Poursuivez vers Ottmarsheim et Neuf-Brisach, avec un crochet pour visiter Colmar, puis direction Marckolsheim, Strasbourg… Traversez la frontière allemande et pédalez vers Karlsruhe, Mannheim, Mayence et Cologne.

Patrimoine Entre coteaux et vallées, vous suivrez un fleuve mythique bordé de villes historiques, avec la possibilité de traverser le Rhin en chemin.

ILLUSTRATIONS : ANTOINE LEVESQUE

Le tour de Bretagne

Débutez à Saint-Brieuc, longez la côte vers Paimpol passez par Perros-Guirec et Lannion, avec une halte à Saint-Michel-en-Grève. La suivante se fait à Morlaix puis Roscoff, d'où vous suivez la côte avec des arrêts à Guissény, Porspoder et Brest. Continuez à Landerneau puis Crozon et Morgat, revenez vers Douarnenez, puis la pointe du Raz d'où vous longez la côte sud depuis Audierne vers Bénodet, Guidel, dormez à Port-Haliguen sur la presqu'île de Quiberon et terminez à Vannes.

Nos conseils Vous longerez des côtes très diverses avec de la lande, des plages, des falaises, des abers... Apportez du matériel contre le vent et la pluie, toujours présents en Bretagne, et pensez aussi aux lunettes de soleil et à la crème !

Patrimoine Des merveilles naturelles, un mélange de sites touristiques et d'endroits très sauvages, des bâtiments historiques (phares notamment), une gastronomie qui revigore après une longue étape.

AUTRE SUGGESTION

Les contreforts des Pyrénées

Partez de Toulouse vers Pamiers et Foix, puis Bagnères-de-Luchon via des cols. Passez par Arreau, Lourdes, Oloron-Sainte-Marie et finissez à Biarritz.

Bonne condition physique et expérience exigées. Les chemins ne sont pas tous bien balisés

Patrimoine Un parcours entre mer et montagne.

Skal din virksomhed have

Et demain, quel vélo ?

CARO/PICTURE ALLIANCE

Même s'il a fait du chemin en quelques années, le vélo est encore trop souvent considéré comme un moyen de développer le tourisme, voire comme une entrave aux automobiles. Pourtant, ce mode de déplacement est loin d'être réservé aux citadins écologistes ou aux bikepackers en vacances ! Lors des confinements liés à la pandémie de covid, les « coronapistes », ces voies dédiées aux cycles et protégées par des potelets temporaires jaunes, ont connu un succès de fréquentation sans précédent. Demain, ce cercle vertueux devrait se développer encore : la sécurisation des itinéraires poussera un plus grand nombre de personnes à pédaler, prouvera aux chefs d'entreprise qu'il est possible d'intégrer le vélo au quotidien pour leurs salariés, permettra aux associations de faire davantage de lien autour de ce moyen de transport… et incitera peut-être les décideurs à créer plus d'infrastructures.

SOMMAIRE

Ces villes qui se lancent	98
Le vélo du futur	100
Les entrepreneurs se laissent séduire	105
Naissance d'une communauté	107

CES VILLES QUI SE LANCENT

De plus en plus d'agglomérations, grandes ou moyennes, créent des itinéraires cyclables biens conçus et sécurisés. À la clé : une ville plus agréable pour tous, usagers du vélo ou non.

Réchauffement climatique, pics de pollution, dépendance au pétrole… la liste des facteurs qui devraient nous pousser à adopter un autre mode de transport que l'automobile est longue. Pourtant, beaucoup de Français hésitent encore à franchir le cap et à s'équiper d'une bicyclette pour effectuer leurs trajets quotidiens. La raison ? En grande partie, le manque d'infrastructures sécurisées protégeant les cyclistes en les isolant des véhicules motorisés (deux-roues, voitures, camions, bus…). *« Même si la situation a beaucoup évolué ces dernières années, des élus locaux comme nationaux tardent toujours à remettre en perspective les modes de déplacement »,* regrette Altis Play, créateur de contenus liés au vélo sur les réseaux sociaux. En effet, bien qu'il ait prouvé son efficacité durant le confinement, ce moyen de transport peine parfois à être pris au sérieux. Quand il n'est pas seulement considéré comme une alternative à la voiture… ce qui crée des crispations entre cyclistes et automobilistes. *« Le vélo doit demeurer une solution parmi d'autres pour se déplacer. Une même personne peut effectuer certains trajets à pied ou à vélo, et utiliser les transports publics ou la voiture pour d'autres »,* rappelle l'influenceur.

RECONQUÉRIR L'ESPACE

Partout en France, l'espace consacré aux déplacements est encore marqué par la politique pro-auto menée par Georges Pompidou dans les années 1970. *« Les Français aiment la bagnole »,* disait l'ancien président de la République. Même si les choses progressent, la place dévolue aux voitures sur la voirie reste très importante, comparée à celle des transports en commun, des cycles et des piétons (qui représentent pourtant le plus gros des modes de mobilité urbains). Une telle situation amplifie le risque d'accidents mortels. Selon l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (Onisr), 456 piétons et 224 cyclistes ont perdu la vie en 2024 dans un accident de la route en France métropolitaine (outre 1518 automobilistes et 597 motards). Afin d'améliorer la sécurité des plus fragiles, il est possible de repenser nos cités avec des aménagements intelligents, utiles à un maximum de monde. À ce titre, la transformation rapide de Paris en ville cyclable est assez exemplaire.

Dans le sillage de la capitale, d'autres grandes métropoles (Bordeaux, Grenoble, Lyon, Nantes, Strasbourg…) ont accéléré leur transition et construit de larges pistes protégées par un petit muret chanfreiné (pour éviter les chutes). Dès que ces infrastructures prennent place sur un itinéraire avec de bonnes connexions, les vélos affluent. Et cela ne profite pas qu'aux cyclistes: comme les voitures ne peuvent plus franchir les séparateurs, elles ont l'impossibilité de se garer en double file sur le trottoir. Cela permet de supprimer les potelets métalliques installés au-dessus des caniveaux pour éviter ces incivilités – et, donc, d'agrandir l'espace dédié aux piétons. Autre innovation utile à tous, le report sur la voirie des arrêts de bus qui croisent une piste cyclable. L'intérêt

Les pistes cyclables ne sont pas les seuls aménagements qui permettent de sécuriser la circulation des vélos.

pour les vélos ? Ils ne sont plus bloqués derrière un bus chargeant et déchargeant ses passagers, et ne tentent plus de dépassements dangereux. Avantage pour les piétons : le passage surélevé créé au niveau du trottoir pour accéder à l'arrêt de bus facilite la montée à bord des personnes à mobilité réduite et de celles avec un caddie, une valise, une poussette… Cela fait également ralentir le flux des cyclistes.

Enfin, troisième innovation importante, la création de «rues-écoles». Cette solution vise à neutraliser le trafic automobile dans les artères devant les établissements scolaires. Les parents peuvent ainsi déposer et récupérer leurs enfants en toute sécurité, à pied ou à vélo, sans créer d'embouteillage ni risquer de se faire heurter par un véhicule >>

suite p. 102

DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PERFORMANTS

En zone urbaine, des infrastructures destinées aux déplacements à vélo sécurisent les cyclistes, mais aussi les piétons. Les principales sont :

> **Le panneau M12** De forme triangulaire, ce panneau blanc entouré de rouge est accroché aux feux tricolores et intègre un pictogramme vélo avec une ou plusieurs flèches de direction. Il permet aux cyclistes de franchir le feu rouge en le transformant en cédez-le-passage. Ceux-ci peuvent donc continuer à rouler, même si le feu n'est pas vert, mais uniquement en suivant la direction de la flèche du M12, et seulement après avoir laissé la priorité aux véhicules engagés et aux piétons.

> **Le sas vélo** Positionné sur la voirie, juste devant un feu tricolore, ce sas est délimité par une ligne pointillée et un pictogramme vélo au sol. Les véhicules à moteur ne doivent pas l'empiéter et ont l'obligation d'attendre derrière. Il laisse le temps aux cyclistes de démarrer avant les voitures et de tourner pour éviter les conflits de trajectoire.

> **L'oreille de trottoir** Cet aménagement urbain consiste en un trottoir avancé sur un carrefour ou positionné sur la voirie, en amont d'un passage piéton. Les véhicules qui tournent sont alors obligés de ralentir fortement et de prendre un angle de braquage plus large. Leur visibilité est augmentée, ce qui évite les chocs avec les piétons ou les cyclistes.

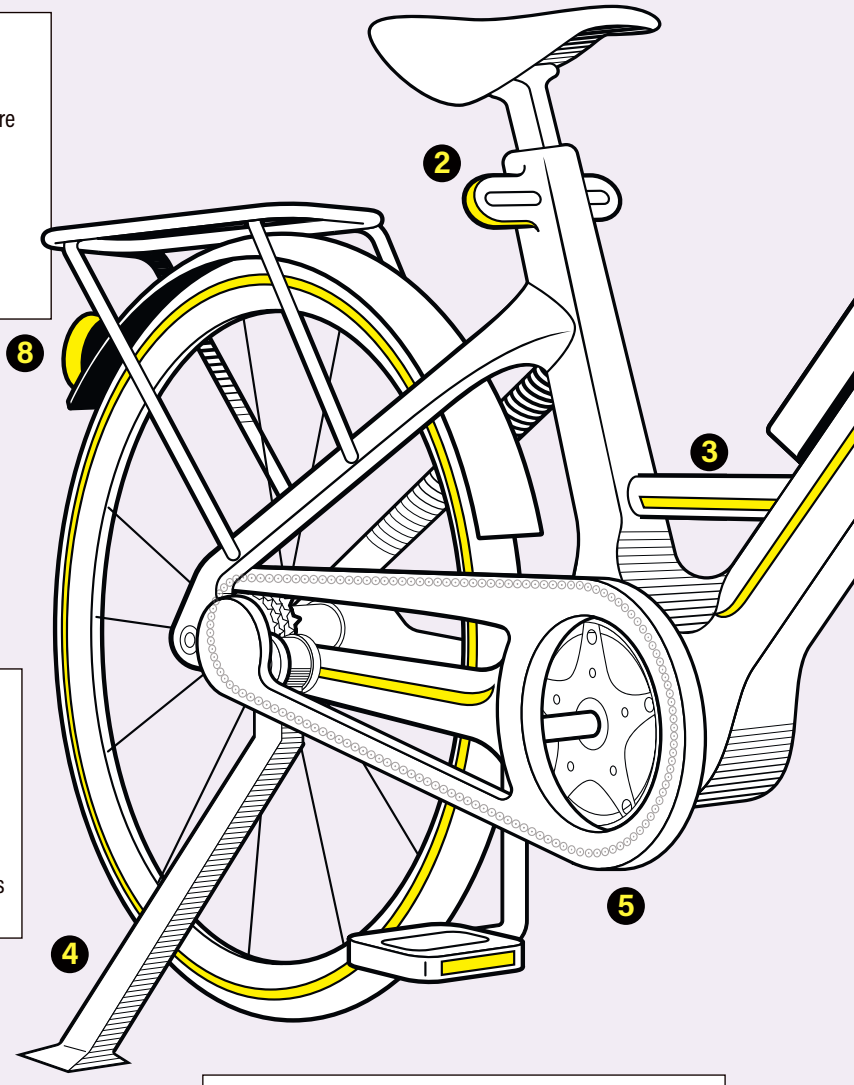
> **Le carrefour à la hollandaise** Très usité aux Pays-Bas, il consiste à séparer les flux de circulation en créant des pistes cyclables sécurisées par un muret et des îlots protecteurs à chaque entrée ou sortie de carrefour. Cela protège les cyclistes des angles morts lors des rotations. Sans feu tricolore, les automobiles doivent céder le passage aux vélos et aux piétons.

> **Le trottoir traversant** Cet aménagement prolonge un trottoir au-dessus d'une artère. Il oblige ainsi les automobiles à ralentir lorsqu'ils le franchissent (puisqu'il est en hauteur par rapport à la chaussée) et leur indique parfois qu'ils entrent en zone partagée, et qu'ils doivent par conséquent rouler au pas.

E. TSCHAEN/REA

LE VÉLO DU FUTUR

Il est difficile de savoir à quoi ressemblera le vélo à l'avenir… mais des pistes se dessinent. Loin de la performance sportive, notre bicyclette roulera sur de longues distances, sera accessible à tous et alliera sécurité, fiabilité et simplicité, pour devenir une réelle alternative à la voiture.



2 CLIGNOTANTS DANS LE CADRE DE SÉRIE

Des clignotants LED seront intégrés au cadre et activables depuis le guidon. Le cycliste pourra ainsi signaler qu'il tourne sans avoir à lâcher son guidon ni tendre le bras.
Avantages Indiquer clairement ses intentions aux autres véhicules quand on roule et sécuriser sa conduite.

8 CAMÉRA ARRIÈRE

L'installation d'une caméra arrière, avec un écran sur le guidon, permettra au cycliste de visualiser la route derrière lui d'un simple coup d'œil, d'anticiper les doublements et donc de mieux adapter ses manœuvres.
Avantages Une sécurité accrue et un confort de conduite amélioré.

3 CADRE ABAISSÉ

Un cadre vélo adapté à tous les cyclistes – y compris ceux de taille hors norme et/ou ne pouvant lever haut la jambe par dessus une barre latérale – sera adopté.
Avantages L'accessibilité à tous, notamment aux personnes avec des soucis d'articulation, de souplesse ou de taille.

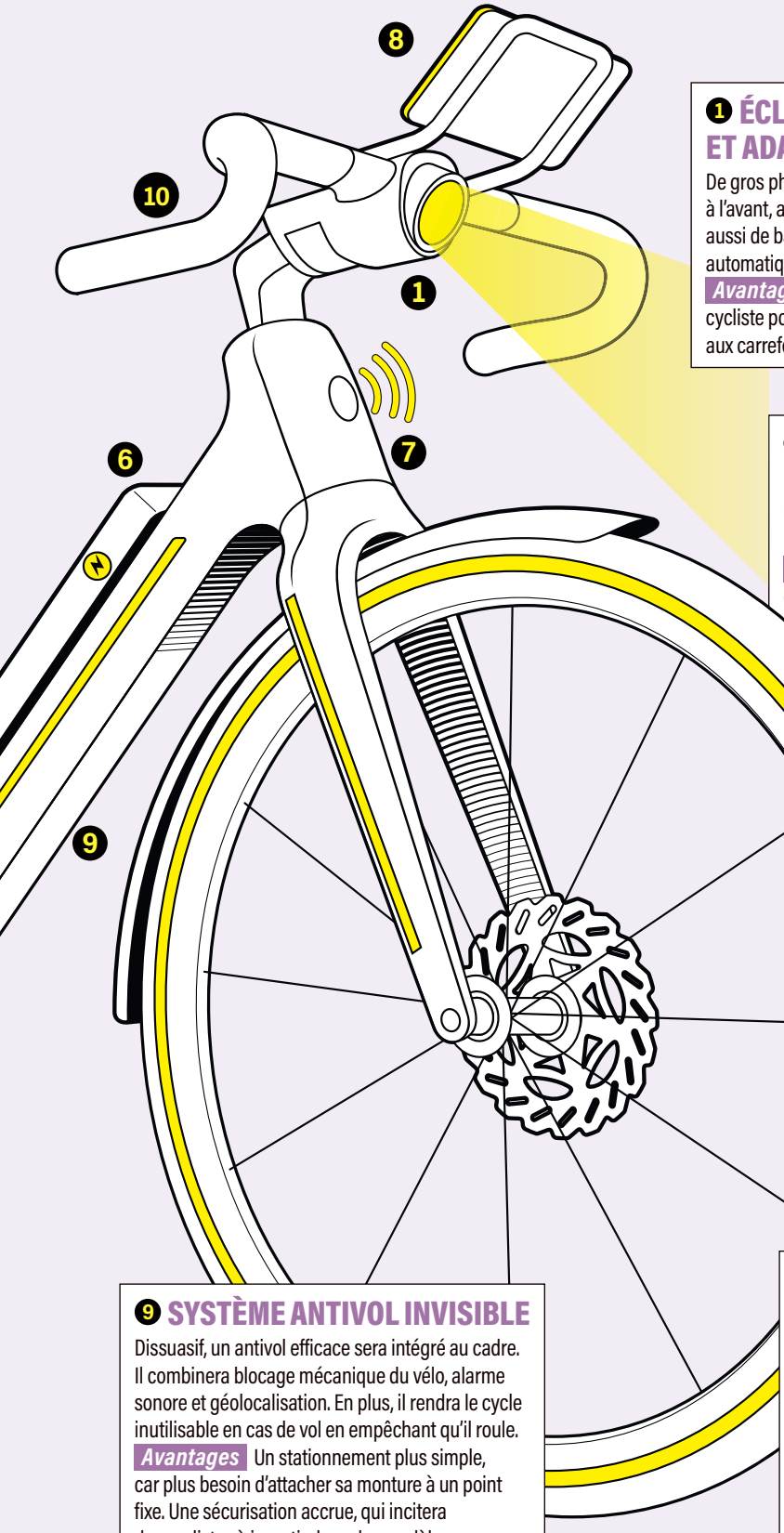
4 BÉQUILLE INTELLIGENTE

Une large béquille sera fournie, empêchant le cycle de basculer à l'arrêt lorsqu'il transporte des charges lourdes. Elle pourra être intelligente et gyroscopique, avec des capteurs détectant les phases de ralentissement ou d'arrêt et la déployant automatiquement.
Avantages Des cyclistes débutants sécurisés par leur vélo tenant tout seul et un gain de confort pour tous.

5 TRANSMISSION CARÉNÉE

Le système sera couvert d'un carter de protection étanche, qu'il s'agisse d'une transmission avec courroie (privilégiée pour les trajets quotidiens) ou d'une chaîne (afin de répondre à plusieurs usages).
Avantages Une transmission qui ne salit pas les vêtements (notamment s'il pleut), et un mode de transport compatible avec les déplacements professionnels.

ILLUSTRATION : ANTOINE LEVESQUE



1 ÉCLAIRAGE LARGE ET ADAPTATIF

De gros phares, de type moto, équiperont le vélo à l'avant, afin d'éclairer la chaussée devant, mais aussi de balayer les bas-côtés. Ils s'allumeront automatiquement dès le début du pédalage.
Avantages Augmenter la visibilité latérale du cycliste pour minorer les accidents, notamment aux carrefours, la nuit et par faible luminosité.

7 ASSISTANCE ÉLECTRIQUE PRÉDICTIVE

Grâce à la géolocalisation et à des capteurs, l'assistance anticipera pentes et trafic dense.
Avantages Un pédalage plus fluide et naturel, sans à-coups ni surconsommation d'énergie au redémarrage.

10 CONCEPTION DURABLE

Le vélo du futur devra durer longtemps. Il sera conçu avec des matériaux recyclables et recyclés, et ses pièces seront standardisées pour optimiser et faciliter les réparations.
Avantages Cet objet ne sera plus un produit jetable au bout de quelques années d'utilisation.

9 SYSTÈME ANTIVOL INVISIBLE

Dissuasif, un antivol efficace sera intégré au cadre. Il combinera blocage mécanique du vélo, alarme sonore et géolocalisation. En plus, il rendra le cycle inutilisable en cas de vol en empêchant qu'il roule.
Avantages Un stationnement plus simple, car plus besoin d'attacher sa monture à un point fixe. Une sécurisation accrue, qui incitera des cyclistes à investir dans des modèles plus performants… et sans doute plus chers.

6 BATTERIE À RÉCUPÉRATION D'ÉNERGIE

Toujours amovible et compacte, la batterie sera plus performante (temps de charge plus rapide, durabilité plus grande) grâce à une technologie de récupération d'énergie pendant les phases de roulage via le frein moteur.
Avantages Plus de confort et d'autonomie. En outre, les batteries à supercondensateurs hybrides (innovation d'Anod) éviteront l'emballement thermique et le risque d'incendie.

Des artères étroites peuvent devenir des vélo-rues où les cycles ont la priorité.

S. AUDRAS/REA

>> qui déboîte. D'autres possibilités existent encore, comme les trottoirs surélevés, ou «oreilles de trottoirs», qui rendent les promenades urbaines plus sûres et plus agréables (lire l'encadré p. 99).

DES AMÉNAGEMENTS POUR LES VÉLOS

Toujours pour limiter les accidents en zone urbaine, l'un des articles de la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée fin 2019, interdit de conserver, à compter du 1er janvier 2027, un emplacement de stationnement automobile sur la chaussée dans une zone de cinq mètres en amont d'un passage piéton. Tous les maires doivent mettre leur voirie en conformité. Concrètement, cette place neutralisée peut être remplacée par des arceaux à vélo, des potelets, des barrières, des pots de fleurs ou un trottoir agrandi. Cette mesure vise d'abord à renforcer la sécurité des piétons, qui bénéficieront ainsi d'une meilleure visibilité sur la route et ne s'engageront pas si un véhicule arrive trop vite. Cela évitera aussi aux automobilistes à l'approche de se faire surprendre par un enfant ou une poussette déboulant derrière une voiture garée. Si, pour être dans les clous, les maires installent des places de stationnement dédiées au vélo devant tous les passages piétons, cela favorisera aussi ce mode de déplacement, notamment dans les grandes villes où les cyclistes cherchent parfois des points fixes pour garer leur monture.

«La transformation intégrale d'une voirie nécessite des investissements importants, mais d'autres moyens peu coûteux permettent d'apaiser la ville», précise Clotilde Imbert, directrice du bureau d'études Copenhagenize. Et de la rendre plus sûre pour les cyclistes. Ainsi, un élu local est en mesure de modifier un plan de circulation et de complexifier certains itinéraires automobiles. Notamment ceux conseillés par les GPS, qui poussent les voitures à traverser des petites rues résidentielles, afin de leur faire gagner quelques minutes, au lieu de rester sur les grands axes. Autre solution envisagée: créer des vélo-rues dans les artères étroites et y donner la priorité aux véhicules lents sur les automobiles, qui ne pourraient pas doubler. *«Il n'est pas question d'interdire la voiture en ville, mais de rééquilibrer les modes de déplacement, de façon que les petites rues qui concentrent les habitations*

connaissent une circulation plus apaisée », expose Clotilde Imbert. Enfin, abaisser la vitesse, en créant des zones où les automobiles roulent au pas, rend la ville plus accessible et inclusive.

PENSER LES VILLES AUTREMENT

Au-delà des équipements et des aménagements, donner plus de place au vélo, c'est aussi repenser la voirie sous la forme d'un réseau continu. Ainsi, les pistes cyclables, qui auparavant étaient implantées sur les axes les plus passants et disparaissaient aux carrefours (pourtant accidentogènes), ou ne permettaient pas de sortir ou d'entrer facilement dans la ville, visent désormais la cohérence et la lisibilité. *« Une politique publique en faveur du vélo impose de réfléchir en amont à ses usages. Et de se débrouiller pour qu'il puisse être utilisé pour tous ces derniers, qu'il s'agisse d'aller au travail, de passer chercher les enfants à l'école, de faire les courses du quotidien ou de se rendre au spectacle »,* martèle Clotilde Imbert. De fait, un réseau cyclable logique et connecté, doté d'une signalisation simple et unifiée, est largement plus emprunté que de multiples pistes construites en pointillé. Les grandes métropoles l'ont compris, puisqu'elles se lancent toutes dans l'implantation de réseaux express vélo s'inspirant des logiques ferroviaires, avec des itinéraires directs, larges et prioritaires.

Faire en sorte que la signalisation des pistes et des directions soit facilement compréhensible pour les cyclistes est également un point essentiel. Ce n'est pas toujours le cas: parfois, dans une même ville, différents panneaux coexistent. À titre d'exemple, certaines installent des M12 (lire l'encadré p. 99) sous leurs feux, quand d'autres choisissent de poser des systèmes de flèches lumineuses permettant de tourner ou des feux dédiés aux cycles.

DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT

Enfin, il faut créer un nombre suffisant de places où garer les vélos partout en ville. Déjà, grâce à la loi LOM, les arceaux sont de plus en plus nombreux. Mais d'autres acteurs repensent aussi le stationnement. La SNCF installe de larges parkings sécurisés dans ou devant ses gares. Elle permet ainsi à ses usagers de s'y rendre à bicyclette pour ensuite monter dans un train à destination de leur lieu de travail, puis de reprendre leur monture au retour. Des gestionnaires de tramways font de même dans certaines localités, aux terminus ou aux croisements des lignes afin de faciliter l'intermodalité. Enfin, de plus en plus de parkings publics transforment des stationnements automobiles en places de vélos, avec souvent un accès à une prise pour recharger sa batterie. Les citadins possédant un vélo-cargo ou un longtail, qui peinent à se garer sur la voirie, plébiscitent ces solutions.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET MUTATION SOCIALE

En réduisant le bruit et la pollution de l'air, la bicyclette joue un rôle clé dans la transition écologique des agglomérations. Son impact est également >>

UNE REMORQUE INGÉNIEUSE ET DURABLE

Si se déplacer à vélo au quotidien est bon pour votre santé et celle de la planète, trimbaler de lourdes courses, des colis ou des bagages sur un cycle reste compliqué. À moins… d'avoir une remorque. Il en existe de toutes sortes, mais celle d'une start-up française installée à Saint-Malo, Globe for You, se démarque. Construite en fibres de lin et résine, via un processus breveté, la Maïna est légère – 5,5 kg, contre 12 kg en moyenne – et très résistante. De plus, *« son matériau a des propriétés amortissantes qui minorent les vibrations et facilitent sa conduite »,* explique Titouan Sessa, président et cofondateur de l'entreprise. Disponible en plusieurs tailles, elle coûte de 495 à 595 € selon le modèle. Vous avez la possibilité d'y ajouter des accessoires, de 30 à 80 € (béquille, charlotte de protection, rack pour transporter des éléments longs…), afin d'optimiser son usage. Enfin, comme son système de fixation au vélo est rapide et universel, elle peut passer d'un cycle à un autre en quelques secondes ou être retirée pour se transformer en caddie.

NOTRE AVIS QC Conçue par des cyclistes, la remorque Maïna est un produit durable fabriqué en France, dont la conception innovante permet un pliage intégral à plat pour faciliter son stockage chez vous, sur votre lieu de travail ou dans le train.

>> social, d'abord parce que le vélo s'adresse à un public très vaste, incluant les mineurs et les personnes qui n'ont jamais passé le permis de conduire auto, ensuite parce qu'il s'avère toujours bien plus accessible financièrement qu'une moto ou une voiture, même d'occasion. Mais *« pour que son usage se développe à grande échelle, outre les pistes sécurisées et les lieux de stationnement, il est nécessaire de lancer des aides à l'achat »*, assure Guillaume Gouffier Valente, député du Val-de-Marne et vice-président du Club des élus nationaux pour le vélo et la marche (lire l'encadré ci-dessous). De fait, acquérir un vélo neuf demande de *« disposer d'au minimum 300 € pour un cycle mécanique made in France, et de 1 500 € au moins si vous voulez acheter un modèle à assistance électrique (VAE) »*, constate Florence Gall, déléguée générale de France Vélo. Concernant les VAE, de nombreuses collectivités proposent aujourd'hui des subventions, et vous pourrez aussi trouver des références de seconde main chez les vélocistes ou dans les brocantes spécialisées (lire p. 20-21). Côté entretien, à condition d'adopter les bons gestes au quotidien (nettoyage, graissage de chaîne, protection contre la pluie…), une simple révision annuelle suffira; elle vous coûtera une centaine d'euros. Bien choisie, c'est-à-dire adaptée à votre profil et à vos besoins, une bicyclette peut par conséquent remplacer avantageusement une deuxième voiture et servir pour les trajets de tous les jours, en complément des transports en commun. Si vous hésitez à investir directement, des sociétés proposent la location de VAE performants sur des durées moyennes; d'autres, d'acheter des vélos en leasing. Un bon moyen de vérifier si cet engin est susceptible de devenir l'allié de vos déplacements… ■

Trois questions à…

GUILLAUME GOUFFIER VALENTE Député du Val-de-Marne [1]

« LE VÉLO SERAIT AUSSI OPTIMAL EN ZONE RURALE »

Q C Le premier Plan national vélo (2018) a-t-il eu un impact positif ?

G. G.V. Lancé pour cinq ans et reconduit en 2023, il a permis aux villes de repenser leurs plans de circulation en développant des infrastructures dédiées au vélo et aux circulations piétonnes. Grâce à des pistes sécurisées et à une bonne continuité cyclable, beaucoup de citadins sont passés au vélo pour leurs trajets du quotidien. Ce mode de transport permet de faire du sport et donc de se maintenir en bonne santé, ce qui est bon à titre individuel, mais aussi du point de vue de la politique publique de santé. Enfin, le vélo est un moyen de déplacement écologique, qui évite la pollution au dioxyde de carbone et contribue à apaiser les villes.

Q C L'usage du vélo ne reste-t-il pas très urbain ?

G. G.V. Oui, il est encore trop peu utilisé dans les zones rurales, car pour le moment, les infrastructures y sont très peu développées. Pourtant, ce mode de transport serait aussi optimal dans les petites agglomérations et à la campagne, à condition que les cyclistes puissent circuler de façon sécurisée. Il permettrait, en outre, d'œuvrer pour le pouvoir d'achat des Français, car même le plus performant des vélos à assistance électrique coûte moins cher qu'un véhicule, et ils sont tous plus économiques à l'usage.

Q C Pourra-t-on un jour se passer de la voiture ?

G. G.V. Ce qui est sûr, c'est qu'il faut sortir d'une vision des transports exclusivement liée à la voiture. Certaines personnes n'ont pas de permis, d'autres, pas de véhicule… avec un vélo, elles pourraient se déplacer facilement. Rappelons qu'aujourd'hui, 40 % des trajets effectués en voiture font moins de 3 km, une distance très facile à couvrir en pédalant !

(1) Et vice-président du Club des élus nationaux pour le vélo et la marche.

LES ENTREPRENEURS SE LAISSENT SÉDUIRE

L'essor du vélo en ville incite de nombreux patrons à l'adopter pour développer leur activité, voire intégrer une filière en pleine croissance.

Depuis un peu plus de 10 ans, des entrepreneurs volontaires relancent la filière vélo tricolore, de la conception à l'assemblage en passant par la fabrication des pièces. *«Quelques pépites historiques avaient conservé leurs ateliers sur le territoire, et elles ont été rejointes par des sociétés qui se sont créées en misant sur le made in France »,* précise Florence Gall, déléguée générale France Vélo. Selon une étude de l'association parue en juin 2024, 2 231 000 cycles ont été écoulés en 2023, dont 671 000 vélos à assistance électrique (VAE), pour un chiffre d'affaires s'élevant à 3,4 milliards d'euros (en additionnant cycles, composants et maintenance). Économiquement, la filière pèse donc lourd. Même si elle connaît actuellement une évolution contrastée – la vente de vélos neufs a reculé d'environ 12 % entre 2023 et 2024 – sur le long terme, le chiffre d'affaires du secteur demeure supérieur de plus de 30 % à celui de 2019.

UN SECTEUR QUI CRÉE DE L'EMPLOI

Dans cet écosystème, aucune grande société ne domine. Il y a une multitude de petits acteurs spécialisés, que ce soit dans la fabrication, la vente, la réparation, les aménagements cyclables, le tourisme ou le transport et la logistique. Toujours selon France Vélo, en intégrant l'ensemble des métiers (de la production à la prestation de services), la filière représentait plus de 64 000 emplois en 2024, contre 47 000 en 2022. Autre source de réjouissance: le marché de la réparation enregistre une croissance de 119 % depuis 2019, d'après l'interprofession Union Sport & Cycle. Une bonne >>

LES RAISONS QUI MOTIVENT LES ENTREPRISES

> **Topographie** Si la commune présente peu de reliefs, il y est plus facile et plus rapide d'y pédaler pour se déplacer.
> **Qualité des aménagements** Une métropole construisant des voies cyclables express voit les entreprises à vélo se développer.
> **Flux automobile** Dans une ville congestionnée, les entrepreneurs passent plus facilement au cycle.
> **Prix du foncier** Quand l'immobilier coûte cher, les places dédiées au stationnement sont limitées. Garer une flotte de vélos sera plus aisé et moins onéreux que des véhicules motorisés.

LA ROUE LIBRE

>> nouvelle pour les mécaniciens, mais aussi pour l'environnement, puisque les consommateurs privilégient désormais l'entretien et la réutilisation.

DES RELAIS DE CROISSANCE

Côté entreprises, le vélo commence également à s'imposer dans la tête des dirigeants. Ils y voient un moyen de transport souvent plus efficace, et bien moins onéreux, qu'une flotte automobile. *« Notre association représente un réseau d'entrepreneurs ayant fait le choix du vélo comme outil de travail,* confie Yolaine Urvoy, directrice des Boîtes à vélo. *Nos membres sont présents dans près d'une cinquantaine de métiers, et pas uniquement la logistique et la livraison. »* Ce réseau agit aussi comme collectif d'entraide, ses adhérents s'unissant pour se faire entendre des collectivités locales et partageant leurs retours d'expérience. Il faut dire que, contrairement à une idée reçue, toutes les professions peuvent passer au cycle…

« Passionné de vélo, j'ai suivi une formation pour devenir pizzaïolo. Au lancement de mon entreprise, j'ai voulu conjuguer mes deux passions. Plutôt que d'acheter un food truck pour vendre mes pizzas, j'ai placé un four sur un tricycle avec une caisse réfrigérée dans laquelle je range les ingrédients, et je me suis lancé. Je dispose de 0,75 m² où étaler ma pâte et cuisiner », confie Luc Beduchaud, fondateur de la pizzéria ambulante La roue libre, à Lille. L'intérêt, selon lui, de travailler à bicyclette ? Un rayon d'action de 6 km, qui lui suffit largement pour toucher sa clientèle d'habitués, et un vélo-pizza capable de se faufiler partout, y compris dans les rues ou sur les places bloquées par des chaînes ou des potelets empêchant les voitures de stationner les jours de marché.

Dans le même ordre d'idées, Eddie Pineau, jardinier-paysagiste chez Sicle, à Angers, raconte: *« Nous avons pensé notre activité pour travailler avec des VAE à remorque. Nous intervenons à plusieurs pour transporter tout notre matériel, puis nous broyons les végétaux sur place afin qu'ils servent de paillage, plutôt que de les apporter en camion à la déchetterie. »* Une démarche écologique qui séduit les clients. Elle bénéficie aussi d'un atout particulier dans cette ville historique: *« Il est très compliqué et cher de trouver, en plein centre, des parkings destinés aux camionnettes, alors que nous garons facilement tous nos vélos et remorques dans un garage »,* souligne Eddie Pineau. Deux exemples parmi d'autres d'une compatibilité avantageuse vélo-métier. ■

Témoignage

CAROLINE FAUCON Directrice de Baguette à bicyclette, à Lyon

« NOUS AVONS REVENDU NOTRE VOITURE ÉLECTRIQUE »

« Lorsque j'ai lancé ma société de livraison de petits-déjeuners à domicile, en 2018, je ne disposais que de 500 €. J'ai investi dans un vélo car ce moyen de transport était adapté, et rentable, pour réaliser de petites courses. Quand mon activité s'est développée, j'ai acheté un vélo-cargo électrique, bien plus confortable et, surtout, disposant d'une plus large capacité de chargement, ce qui permettait une meilleure conservation des produits. Cela a changé ma façon de travailler ; j'ai pu faire des tournées plus longues et aller plus loin, dans un rayon de 7 à 10 km, au lieu de 3 à 5 km avec un vélo musculaire. Comme, en parallèle, des voies larges, rapides et bien conçues ont été créées à Lyon, la livraison à vélo a gagné en efficacité, et les livreurs ont vu leur confort de conduite s'améliorer. Aujourd'hui, mon entreprise est équipée de cinq vélos-cargos et livre petits-déjeuners, plateaux-repas et cocktails dans toute l'agglomération en partant du cœur de ville, où nous sommes installés. Un système optimal ! Nous avons même revendu la voiture électrique qui était destinée aux grosses livraisons, car il est bien moins coûteux de les effectuer à plusieurs vélos-cargos. »

GOW

NAISSANCE D'UNE COMMUNAUTÉ

Alors que la société se fracture, associations et organisations agissent pour créer du lien. Regroupant des citoyens engagés, elles œuvrent dans tous les domaines… avec le vélo comme outil de rencontre.

Tandis que beaucoup de gens se désolent de la polarisation des débats et des polémiques violentes sur les réseaux sociaux, des associations utilisent le vélo pour tisser des liens, redonner confiance à des personnes en précarité et en sortir d'autres de l'isolement. Car cet engin n'est pas qu'un simple moyen de déplacement: il sert aussi d'outil social, grâce à l'action d'associations et de collectifs plus informels. Leur but ? Lancer des projets – parfois avec l'aide de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB – lire l'encadré p. 108) – afin de rapprocher des publics très différents autour de la pratique. Pour cela, toutes les initiatives sont bonnes…
L'une vise à créer des promenades urbaines, dont les lieux de rendez-vous sont indiqués sur les réseaux sociaux. À Paris, les Girls on Wheels (ou GOW, «filles à vélo») sont des précurseures. «*Nous accueillons des cyclistes en mixité choisie pour les inciter à se réapproprier l'espace urbain. Lors des sorties, nous ne sommes pas dans la performance. Tout le monde s'attend et les plus expertes aident les débutantes*», explique Anne-Louise, membre du collectif. La même philosophie de partage anime d'autres groupes ailleurs en France (Girls on Wheelsh à Lille, Les Rennes de la ride à Rennes, Grav'Elles à Montpellier…); une carte les répertorie sur le site internet Pampam.city.
Si des associations ont une approche différente, leur objectif commun demeure de fédérer toutes sortes de cyclistes, du débutant avec sa vieille bicyclette au sportif détenteur d'un modèle de compétition. «*La balade à vélo est l'occasion de croiser des publics très divers et de terminer par un dîner tous ensemble. Si le courant passe, cela crée des liens d'amitié et d'entraide*», souligne Nicolas, cofondateur de Mayo jaune, à Paris.

TISSER DU LIEN

Le vélo est aussi employé de façon plus «professionnelle» par des associations au travers d'actions concrètes. Ainsi, L'Heureux Cyclage est >>

L'association À vélo sans âge offre des balades aux séniors.

>> un réseau d'ateliers participatifs et solidaires implantés partout en France, dont le but est d'encourager les particuliers à remettre en circulation des bicyclettes délaissées. Néophytes et experts y partagent leur savoir-faire et suivent des formations mécaniques (lire notre reportage p. 60-61).

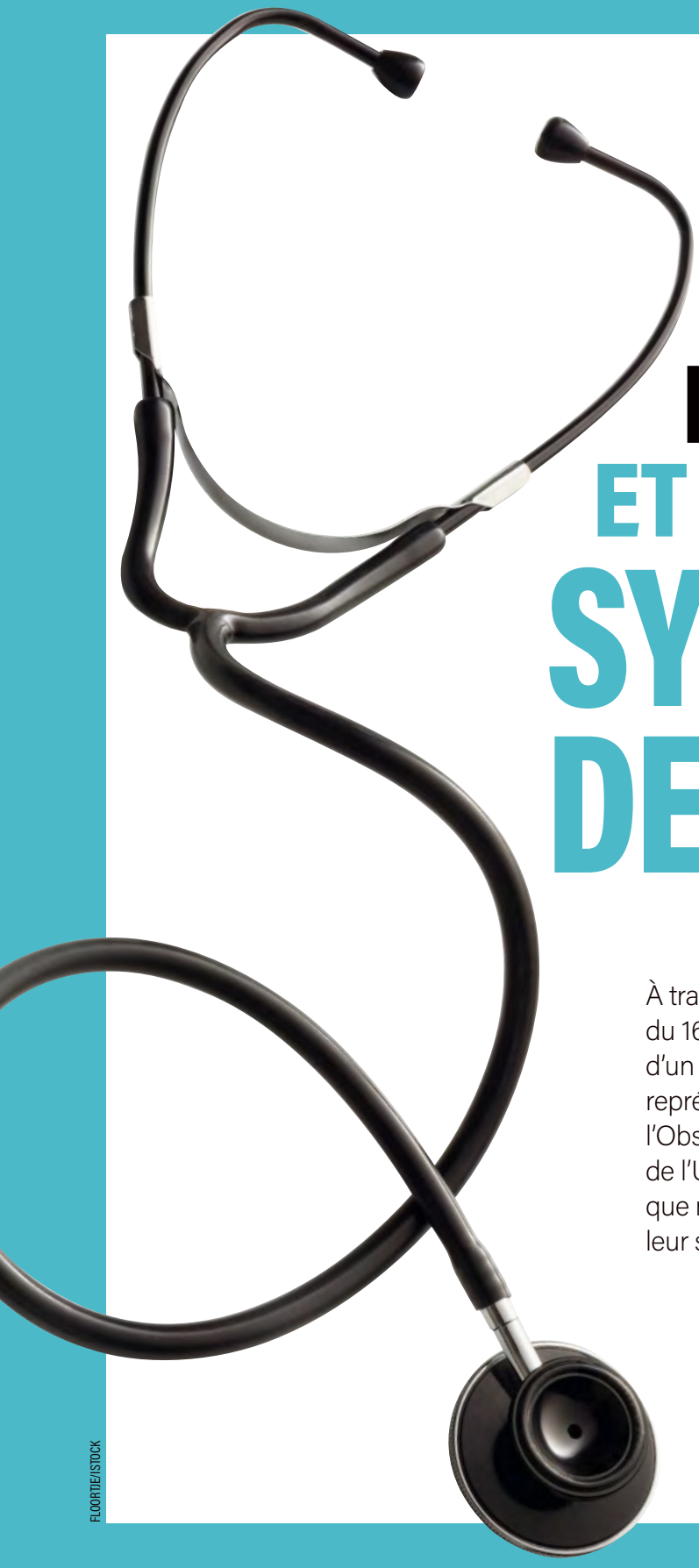
D'autres structures se servent de la pratique cycliste pour aider des gens à sortir de la précarité. CyclAvenir, par exemple, dispense des séances d'apprentissage du vélo à des personnes isolées ou en difficulté, en particulier des femmes réfugiées. *« La France est dotée d'un réseau de vélo-écoles dédiées à l'apprentissage des plus petits, mais il n'y a rien pour le public adulte. Nous avons essayé de combler ce vide »*, affirme Maryline Robalo, directrice de l'association. N'oubliant pas les mamans, qui se trouvent souvent dans une situation encore plus vulnérable, CyclAvenir leur propose une solution de garde pour leurs jeunes enfants afin qu'elles puissent se rendre aux activités. À terme, les nouvelles cyclistes, qui ont suivi le parcours d'apprentissage puis de perfectionnement, ont la possibilité de participer à des visites guidées culturelles tout en pédalant. *« L'objectif est de permettre à des personnes n'ayant ni accès aux loisirs ni à la culture de se servir de la liberté qu'offre le vélo pour concilier les deux. Lors de nos formations, des liens très forts d'amitié se nouent entre des femmes qui ne se seraient jamais côtoyées autrement »*, ajoute Maryline Robalo.

Toujours dans l'objectif de créer du lien, les bénévoles de l'association À vélo sans âge baladent des personnes âgées ou à mobilité réduite dans des triporteurs électriques. Selon les villes, des sorties hebdomadaires sont, en général, organisées et permettent à des résidents d'Ehpad ou des séniors isolés de profiter du plein air, tout en échangeant avec les conducteurs plus jeunes pour rompre la solitude propre au grand âge. ■

L'INCONTOURNABLE FÉDÉRATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUB)

Créée en 1980, la FUB est le principal réseau associatif du vélo en France. Elle milite pour que ce moyen de transport devienne un mode de déplacement du quotidien accessible et sûr en s'appuyant sur plus de 580 associations et antennes locales. Ses objectifs sont multiples, mais son but premier est de défendre les cyclistes et leurs intérêts face aux pouvoirs publics. Ainsi, elle met en lumière les aménagements cyclables de qualité comme elle pointe les moins sécuritaires, en se mobilisant à chaque accident grave. Elle essaie d'inciter les décisionnaires à intégrer le vélo dans leurs politiques publiques, au niveau des infrastructures, mais également des aides à l'achat et de la communication. Elle a, en outre, pour vocation d'informer le public et de fédérer les cyclistes autour de grands projets (campagnes de sensibilisation et d'apprentissage du vélo à tout âge…). Enfin, la FUB agit auprès des entreprises, afin de les pousser à mener des politiques pro-vélo pour leurs salariés, et soutient associations locales et bénévoles dans leurs actions liées au vélo (ateliers collaboratifs, formation à la balade en ville…). La fédération est aussi connue pour son baromètre des villes cyclables. Lors de la quatrième édition (février-juin 2025), 334 563 cyclistes ont noté les communes dans lesquelles ils roulent. Les résultats de ce sondage, transmis aux élus locaux, sont consultables en ligne (Barometre-velo.fr/2025).

À VELO SANS ÂGE ORLEANS



FLOORTJE/ISTOCK

LES FRANÇAIS ET LE SYSTÈME DE SOINS

À travers ce sondage, réalisé en ligne du 16 au 19 décembre 2025 auprès d'un échantillon de 1004 personnes représentatif de la population française, l'Observatoire de la consommation de l'UFC-Que Choisir dessine le rapport que nos concitoyens ont avec leur santé et le système de soins.

Par ***Pascale Barlet*** *et* ***Grégory Caret, de l'ODLC***

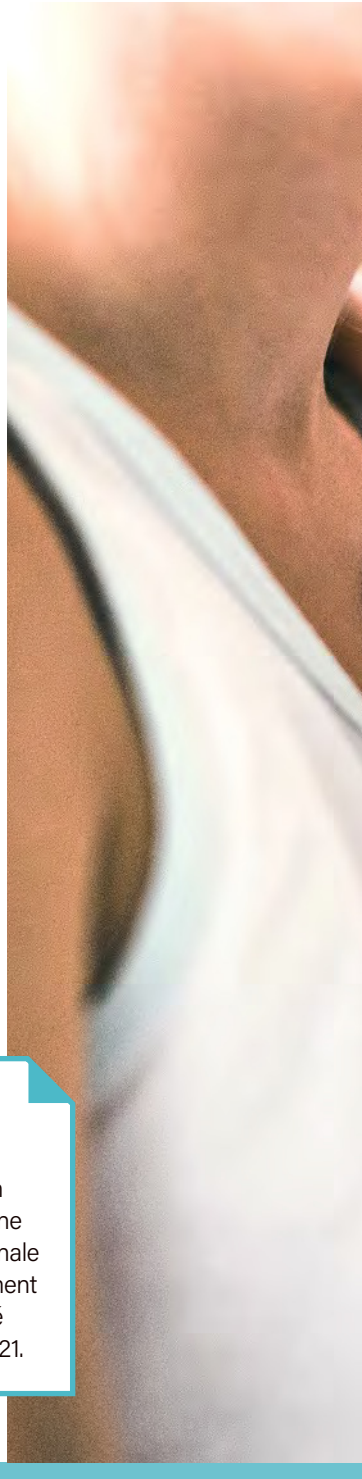
1 Comment jugez-vo

Si la perception de l'état de santé dépend bien sûr de l'âge, elle diffère également en fonction du lieu d'habitation et… du niveau de revenus.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. 17% de nos concitoyens ne se trouvent pas en bonne forme physique. Cette impression touche autant les hommes que les femmes, et toutes les catégories de Français. Sans surprise, le sentiment de santé se détériore avec l'âge, mais cette perception est aussi plus marquée chez les personnes aux ressources modestes. Ainsi, 22% de celles ayant des revenus inférieurs à 24000 € par an se considèrent en mauvaise forme; un résultat plus que divisé par deux chez les ménages gagnant plus de 48000 € annuels.

Parcours de soins inadapté

Le Code de la Sécurité sociale fixe, comme condition au remboursement des soins par l'Assurance maladie, la désignation par un patient d'un médecin traitant. Or, un rapport sénatorial de 2022 intitulé « Rétablir l'équité territoriale en matière d'accès aux soins » avertissait déjà que 11% des Français de plus de 17 ans n'en avaient pas, soit presque 6 millions d'assurés. La pénurie de praticiens explique en partie cette situation (lire aussi p. 112). Dans ces conditions, le parcours de soins tel qu'il est mis en place aujourd'hui ne correspond plus à la réalité quotidienne des citoyens. Faute de médecin traitant, ils vont consulter n'importe quel praticien disponible – ce qui est déjà loin d'être évident, car décrocher un rendez-vous chez un généraliste est souvent une gageure – et pâtissent d'une surfacturation des soins, pour lesquels la prise en charge diminue drastiquement (de 70 à 30%). Et c'est encore pire s'agissant de l'accès aux spécialistes. ■

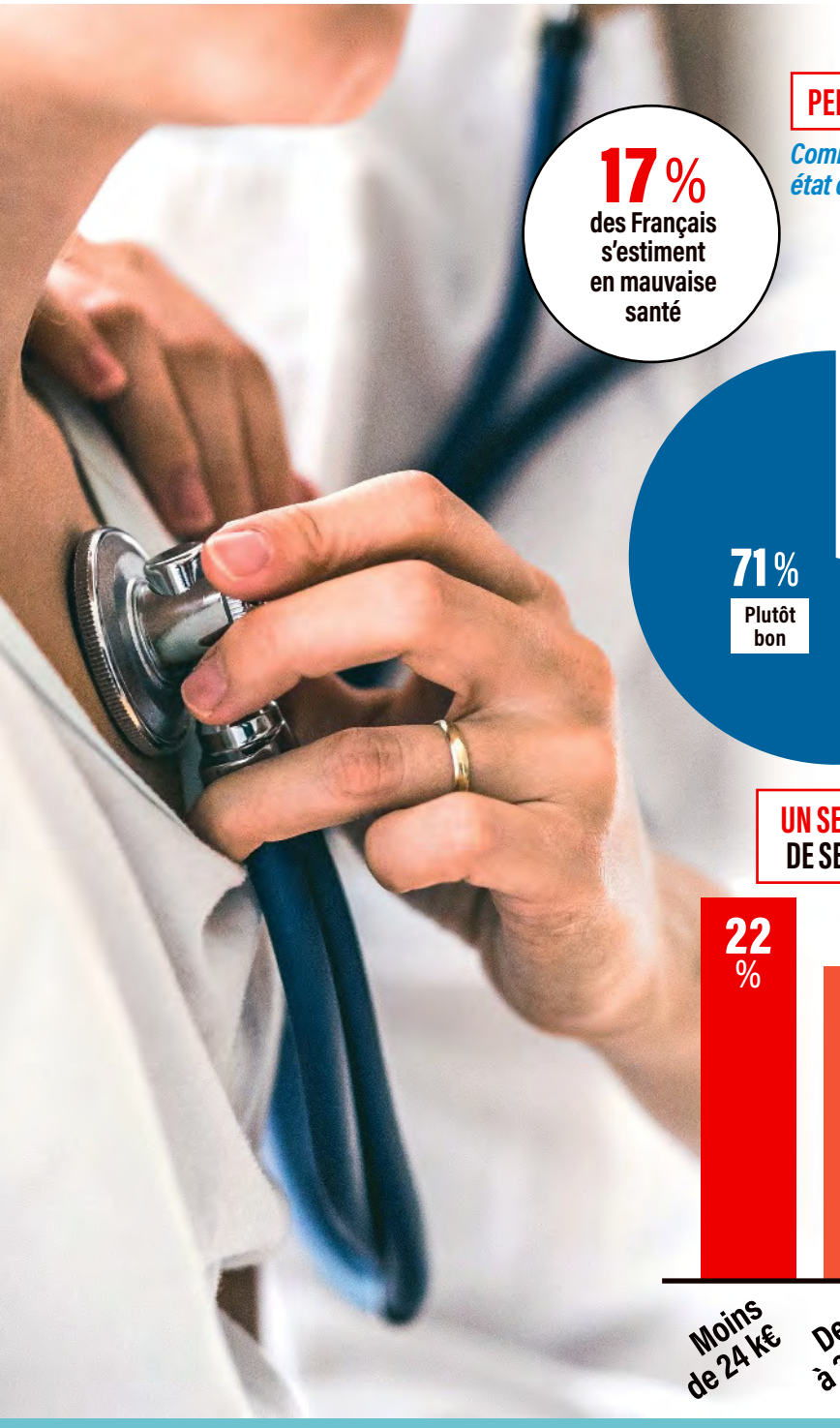


HALPOINT/ISTOCK

LA MAIN LOURDE SUR LES MÉDICAMENTS

Selon l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm), en 2021, les enfants français consommaient cinq fois plus d'antibiotiques que les jeunes Norvégiens. Plus généralement, les Français semblent avoir la main lourde sur les médicaments. Un sur cinq prend en effet des doses plus fortes que celles prescrites, ou mélange plusieurs traitements en même temps, d'après une étude de l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM), toujours en 2021.

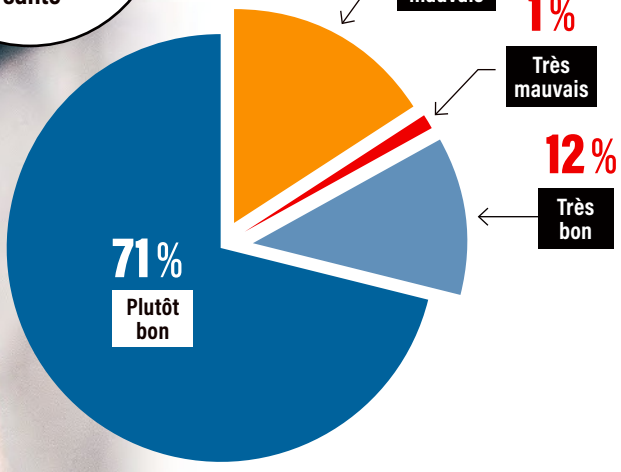
us votre santé ?



17 % des Français s'estiment en mauvaise santé

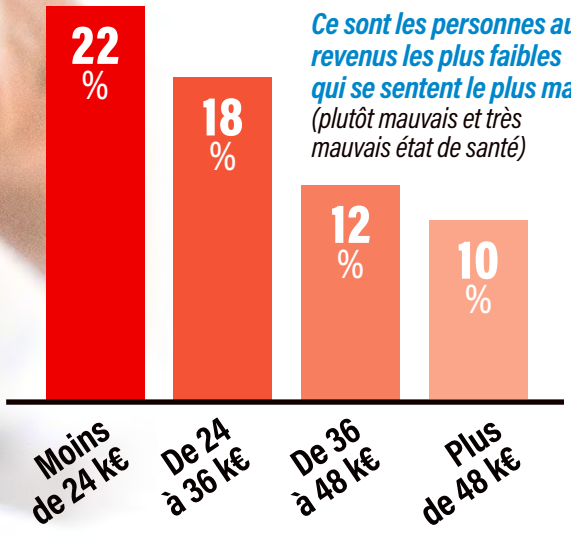
PERCEPTION QUE L'ON A DE SOI

Comment qualifiez-vous votre état de santé physique ?



UN SENTIMENT QUI DÉPEND DE SES REVENUS ANNUELS

Ce sont les personnes aux revenus les plus faibles qui se sentent le plus mal (plutôt mauvais et très mauvais état de santé)



2 Pourquoi renonce

D'après notre étude, les Français sont de plus en plus nombreux à renoncer aux soins faute d'obtenir un rendez-vous ou pour des raisons financières.

Quels que soient leurs revenus, nos sondés voient leur généraliste trois à quatre fois par an en moyenne (12%, jamais). Ils consultent également deux spécialistes par an, excepté les personnes les plus modestes, qui se rendent moins souvent chez ces derniers ou chez le dentiste. S'agissant des dispositifs médicaux, 37% ont acheté des lunettes de correction, 7%, des lentilles et 5%, des audioprothèses.

Inégalités territoriales

En 2025, davantage de Français ont renoncé aux soins par rapport à 2023. La première raison? Le manque de médecins, notamment de spécialistes comme les dermatologues, les gynécologues ou les pédiatres. Le baromètre santé-social de l'Association des maires de France (AMF) et de la Mutualité française, présenté en 2023, révélait en effet que dans notre pays, 87% de la population vivait dans un désert médical. Pourtant, selon les dernières données de la Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (Drees), on compte actuellement en France 100 000 généralistes et 137 200 spécialistes en activité. Problème, la densité médicale varie fortement entre les régions et départements. Si la moyenne s'établit à 346 médecins pour 100 000 habitants, l'Île-de-France compte, par exemple, 128 généralistes pour 100 000 habitants, et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 169. Second motif avancé: les foyers les plus modestes renoncent aux soins même quand l'offre existe. Un grand nombre de spécialistes pratiquent des dépassements d'honoraires qu'ils n'ont pas les moyens de payer. ■

FRACTURE SANITAIRE L'UFC-QUE CHOISIR ACCUSE L'ÉTAT D'INACTION

Depuis plus de 10 ans, l'association de défense des consommateurs pointe du doigt l'aggravation des inégalités territoriales face à l'accès aux soins en France. Aussi, fin 2023, elle a saisi le Conseil d'État pour faire constater et sanctionner l'inaction gouvernementale, et enjoindre l'exécutif de prendre les mesures à la hauteur des enjeux. Dans les faits, de nombreuses régions sont touchées par la désertification médicale. Certaines communes n'ont même pas un généraliste pour 10 000 habitants… Si le phénomène de désert médical concerne moins la médecine générale (2,6% de la population touchée), 23,7% des usagers ont tout de même d'énormes difficultés à accéder à un médecin traitant, pilier du parcours de soins, à moins de 30 minutes de chez eux. Autre paramètre regrettable: la dimension financière. Compliqué, en effet, de trouver un praticien qui n'applique pas de dépassements d'honoraires. C'est le cas notamment en ce qui concerne les spécialistes, et ce tant en zone rurale qu'urbaine. Les politiques publiques menées jusqu'à présent, fondées sur de coûteuses incitations, échouent à endiguer ce fléau. Aussi, l'UFC-Que Choisir a demandé une régulation de l'installation des médecins.

T. TUNGATEJA/ISTOCK

-t-on aux soins ?

NOMBRE MOYEN DE VISITES PAR INDIVIDU EN 2025

6 consultations médicales

6 visites en pharmacies

1,7 consultation dentaire

USAGES DU SYSTÈME DE SANTÉ EN 2025

17 % Hospitalisation

37 % Lunettes correctrices

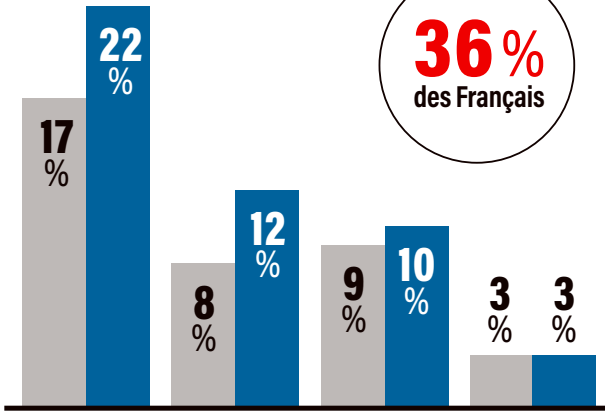
7 % Lentilles correctrices

24 % Médecines alternatives

5 % Appareillage auditif

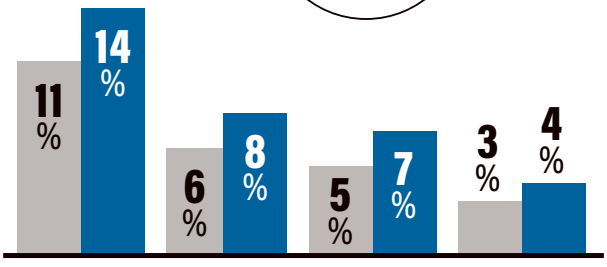
RENONCEMENT FAUTE DE RENDEZ-VOUS

36 % des Français



RENONCEMENT POUR RAISONS FINANCIÈRES

23 % des Français



2023 **2025**

Interview

BRUNO PALIER Directeur de recherche du CNRS à Sciences Po, travaille sur la protection sociale. Il est notamment l'auteur d'un *Que sais-je ?* intitulé *La réforme des systèmes de santé,* réédité en avril 2025.

« NOTRE SYSTÈME DE SANTÉ N'EST PLUS ÉGALITAIRE »

QC Notre étude révèle que 36 % des Français renoncent aux soins. Les raisons invoquées sont le manque de disponibilité des praticiens mais aussi, parfois, les faibles revenus des malades. Qu'en pensez-vous ?

B. P. On parle beaucoup du renoncement aux soins dû à l'absence de praticiens, et à ce que l'on appelle aujourd'hui les déserts médicaux. Mais bien moins de ce que votre étude a le mérite de montrer, à savoir le « refus de soin » alors que l'offre existe – ce dont il s'agit parfois. Avec la complémentaire santé solidaire (CSS, ex-CMU-C*), c'est l'État qui joue le rôle d'une mutuelle et prend en charge le coût non remboursé par la Sécurité sociale. Toutefois, les patients qui bénéficient de ce système sont considérés comme non « rentables » par certains médecins, qui refusent de les prendre en rendez-vous parce qu'ils ne peuvent pas leur appliquer de dépassements d'honoraires. Or, de plus en plus de professionnels de santé souhaitent recourir aux dépassements d'honoraires… Ils sont en effet autorisés, sous certaines conditions, à facturer des actes pratiqués au cours d'une consultation ou d'une intervention au-delà des tarifs conventionnels fixés par l'Assurance maladie. Cette mesure crée une médecine à deux vitesses, entre ceux qui peuvent payer et les autres. Forcément, un certain nombre de Français se sentent exclus par ces pratiques. Ils finissent par renoncer aux soins, parce qu'ils coûtent trop cher ou qu'on refuse de les recevoir.

QC Vous revenez, dans le *Que sais-je ?*, sur la possibilité de libre tarification qu'ont les médecins libéraux. Ils ont fait grève, début janvier, pour défendre entre autres cette liberté… au détriment de notre système de soin ?

B. P. Être soigné quelle que soit sa fortune, quel que soit son état de santé, est un droit fondamental. Il est d'ailleurs inscrit comme tel dans notre constitution. Pourtant, comme on le voit à travers votre étude, notre système libéral (libre installation des médecins, libre tarification…) exclut une partie des Français d'un accès aux soins. Selon que vous habitez au bon endroit et que vous avez les moyens de payer plus cher, vous trouvez sans problème un professionnel pour vous soigner. Sinon, c'est au mieux une longue attente, au pire un renoncement.

Être soigné quels que soient sa fortune et son état de santé est un droit fondamental

ALEXIS LECOMTE

Outre la Sécu, nombre de Français payent une complémentaire santé. Or, notre étude montre qu'un tiers d'entre eux ignorent le montant de leurs cotisations, et que 82 % ne savent pas combien ils sont remboursés. Par manque d'intérêt ? Ou par défaut de transparence des organismes mutualistes ?

B. P. Il faut dire que le fonctionnement de notre système de santé national est devenu très complexe. Je pense que les principaux acteurs, à commencer par le gouvernement et la Sécu, ne font pas suffisamment de pédagogie auprès des citoyens. Il y a des zones d'ombre. Les complémentaires santé se sont améliorées dans la lisibilité de leurs contrats, mais cela reste insuffisant. Votre étude montre, par exemple, que les Français estiment toujours les mutuelles utiles pour une prise en charge à l'hôpital, alors que c'est un cas où l'on est déjà très bien couvert par l'Assurance maladie… C'est moins vrai pour les dépenses d'optiques ou les appareils auditifs, qui restent peu pris en charge et assez onéreux. Les concernant, l'intervention des mutuelles est cruciale !

Comment expliquer, par ailleurs, la hausse de 7 % des cotisations en 2026 pour certains assurés ? C'est énorme !

B. P. L'écart a été spectaculaire en 2024, avec des primes qui ont bondi de plus de 8 % pour des prestations en hausse de 5,4 %. Les mutuelles invoquent plusieurs raisons à cela. D'abord, l'augmentation de l'impôt les concernant – elle est d'environ 2 %. Ensuite, la concurrence avec les assurances privées, qui leur fait de plus en plus peur. En réalité, pour faire face à cette rivalité, elles cherchent à diversifier leurs revenus et à investir dans des cliniques ou des centres médicaux, par exemple. Ce qui revient à dire qu'elles dégagent en réalité une marge assez importante…

Dernier point : notre étude indique que jeunes et séniors sont les plus touchés par le renoncement aux soins. Comment analysez-vous ce phénomène ?

B. P. Parmi les plus jeunes et les plus âgés, ce sont aussi les plus pauvres les plus touchés. Concernant les retraités, rappelons que la plupart des complémentaires leur coûtent beaucoup plus cher qu'aux actifs, car ils ne sont plus couverts par un contrat collectif, où l'employeur prend en charge la moitié de la cotisation. À l'arrivée, force est de constater que notre système de santé n'est plus égalitaire. La France est le pays d'Europe où l'écart entre l'espérance de vie d'un homme cadre et celle d'un ouvrier est le plus important… Une partie des inégalités sociales de santé s'expliquent par les difficultés d'accès aux soins des plus démunis, du fait des déserts médicaux, des dépassements d'honoraires et du coût des mutuelles. C'est ce que confirme votre enquête. ■

Propos recueillis par Pascale Barlet

** CMU-C : couverture maladie universelle complémentaire.*

3 Combien coûte vot

Notre système de soins offre une couverture à chacun. Mais celle-ci ne suffit pas toujours à couvrir l'ensemble des dépenses. Les complémentaires comblent tout ou partie du reste à charge si l'assuré fait un effort financier.

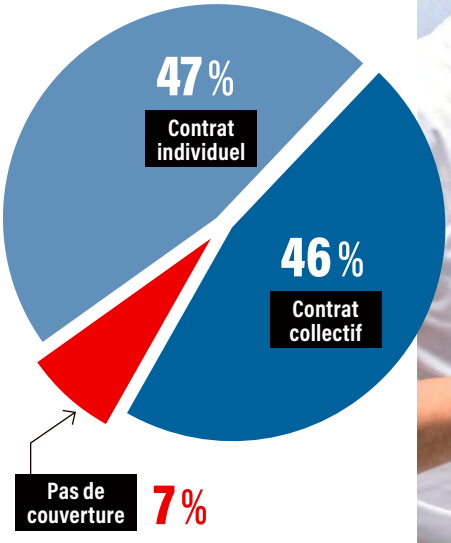
Notre couverture santé est un modèle unique au monde. La Sécurité sociale, créée par les ordonnances des 4 et 19 octobre 1945, a pour vocation de protéger l'ensemble des résidents du territoire français. Le régime général est constitué de six branches: famille, maladie, retraite, accidents du travail/maladies professionnelles, recouvrement et autonomie. Il existe des régimes spéciaux comme celui dédié aux exploitants et salariés agricoles.

Un reste à charge plus ou moins élevé

L'Assurance maladie rembourse une part des frais de santé. La somme restante, appelée «ticket modérateur» reste à la charge des particuliers. Toutefois, ce reste peut varier selon les soins (maladie, maternité, invalidité, dépassements d'honoraires liés à l'accident du travail, etc.), l'acte médical (frais d'hospitalisation, appareillage auditif, etc.) ou le traitement ainsi que le respect ou non du parcours de soins coordonné. Pour réduire ses dépenses, il est possible de souscrire une complémentaire santé, mais elle-même coûte cher et augmente avec l'âge. ■

PRISE EN CHARGE COMBIEN SONT ASSURÉS ET COMMENT

Quel type de contrat avez-vous souscrit ?



CONNAÎTRE LE MONTANT DES COTISATIONS

36 % des assurés ignorent combien leur coûte leur mutuelle

ARTISTGND/ISTOCK

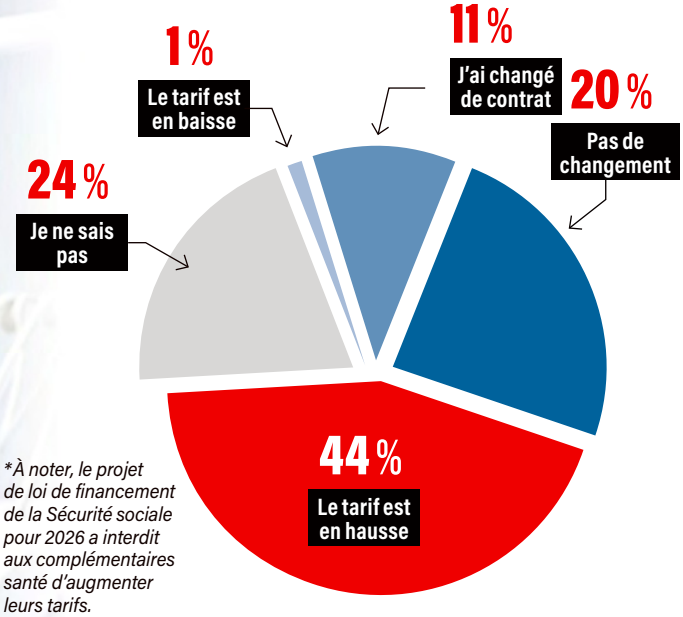
re complémentaire ?

4,5 %
De hausse moyenne des tarifs en 2026

93 %
des Français ont une complémentaire santé

VARIATION DES COTISATIONS

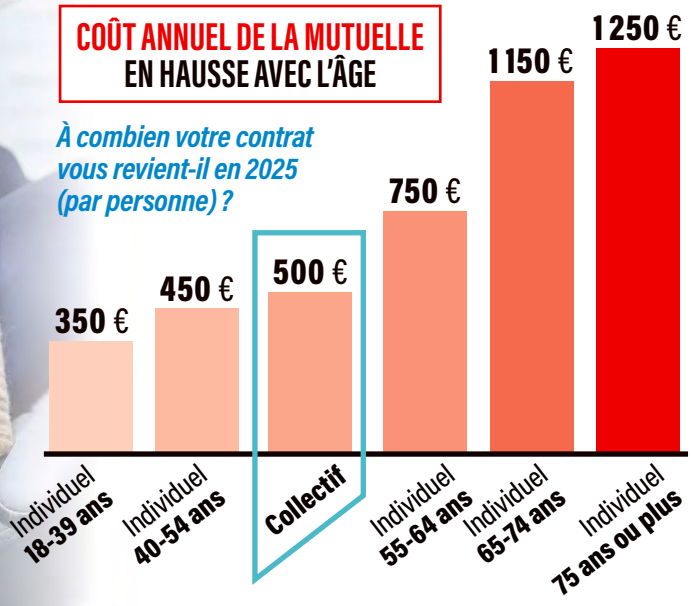
*Comment vont évoluer vos primes en 2026 ? **



**À noter, le projet de loi de financement de la Sécurité sociale pour 2026 a interdit aux complémentaires santé d'augmenter leurs tarifs.*

COÛT ANNUEL DE LA MUTUELLE EN HAUSSE AVEC L'ÂGE

À combien votre contrat vous revient-il en 2025 (par personne) ?



4 Êtes-vous bien rem

Entre couverture de la Sécu et prise en charge de la complémentaire santé, les Français semblent un peu perdus. Il faut dire que les explications des principaux acteurs ne sont pas toujours limpides.

La base de remboursement de la Sécurité sociale (BRSS 2025), ou tarif de convention, sert à définir les taux de remboursement des actes médicaux. Ils varient selon le type de soin (lunettes, hospitalisation…). Toutefois, le principe reste le même: la prise en charge est calculée à partir de la BRSS, multipliée par un taux de remboursement, auquel on retire généralement une participation forfaitaire. Par exemple, une consultation chez un généraliste de secteur 1 est remboursée à 70% sur une base de 30 €, soit 21 €, moins 2 € de participation forfaitaire.

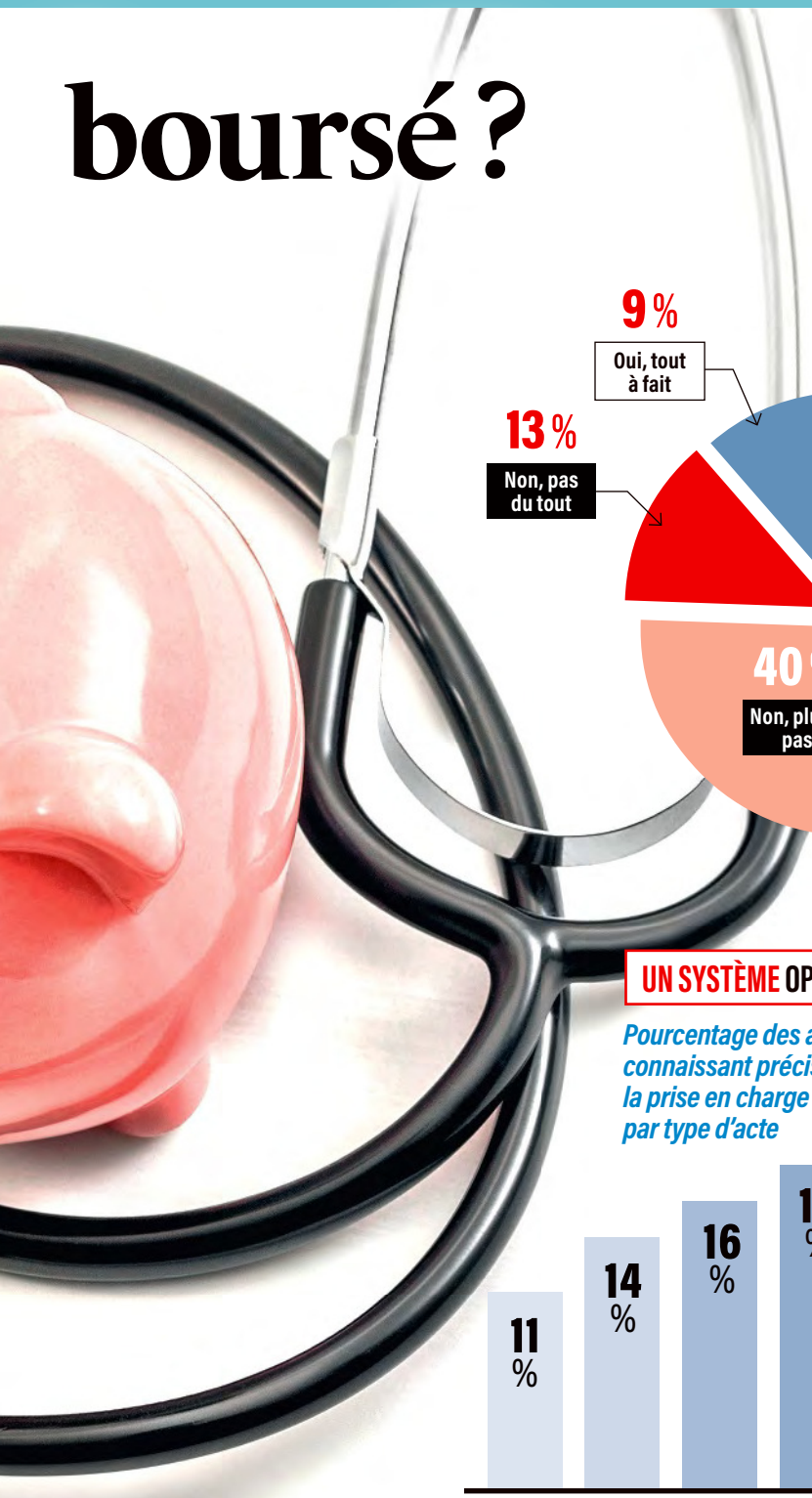
Selon votre profil

Les contrats des complémentaires santé, eux, diffèrent selon votre profil, votre lieu d'habitation et vos besoins. Ils proposent des garanties plus ou moins couvrantes selon les actes médicaux. À vous de confronter les offres afin d'évaluer celle qui vous correspond le mieux. N'hésitez pas à consulter notre comparateur (Quechoisir.org/comparateur-mutuelle-n21207), car il n'est pas toujours facile de les décrypter. À noter, vous pouvez en changer à tout moment.

82 %
des Français ne savent pas combien leur complémentaire rembourse

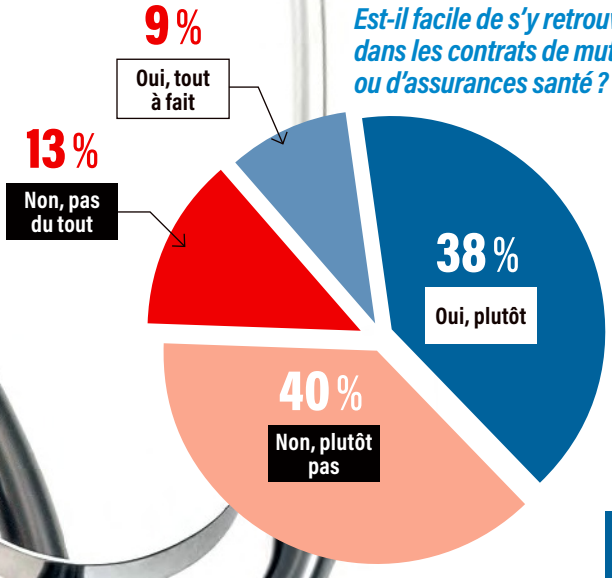
Un assuré paye en moyenne
850 €/an
de cotisations et reçoit
600 €
de remboursement

boursé ?



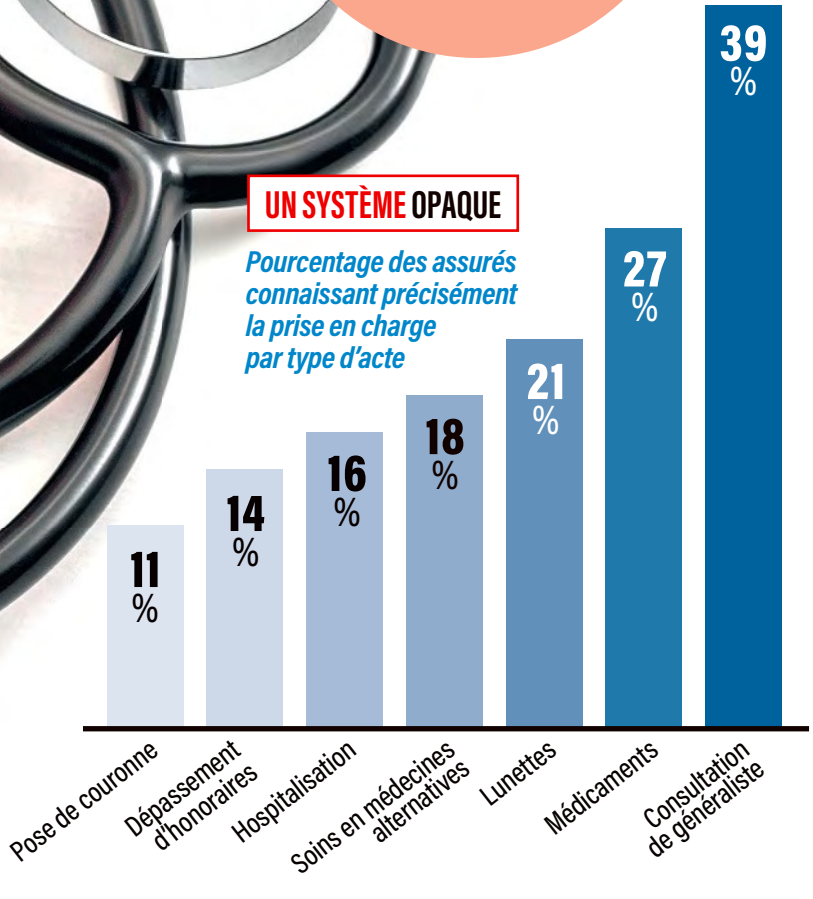
COMPRÉHENSION DES CONTRATS

Est-il facile de s'y retrouver dans les contrats de mutuelles ou d'assurances santé ?



UN SYSTÈME OPAQUE

Pourcentage des assurés connaissant précisément la prise en charge par type d'acte



VICTOR MOUSSA/ADOBESTOCK

Garagiste fautif

Les réparations sont indemnisées dans la limite de la valeur du véhicule

Cour de cassation, 1re chambre civile, 15 octobre 2025, pourvoi n° 24-15.901, cassation partielle.

Monsieur X est propriétaire d'un Mercedes ML 270 CDI, acheté neuf fin 2001. En mai 2014, alors que le véhicule affiche un peu plus de 114000 km, les premiers problèmes surviennent avec l'allumage intempestif du témoin ESP/ABS et du voyant Low Range. Le concessionnaire procède alors au remplacement d'un servomoteur, pour un montant de 733 €. Les difficultés se poursuivent. En juillet 2014, en raison de la persistance de l'allumage du témoin ESP/ABS et de bruits à l'accélération et à la décélération, le garage remplace un injecteur. L'opération est facturée 1476 €. Quelques semaines plus tard, en août 2014, une fuite d'huile moteur très importante impose une nouvelle intervention sur les injecteurs, pour 918 €.

Panne majeure après des réparations successives

Le 1er décembre 2014, le SUV tombe en panne et doit être remorqué. Une expertise judiciaire révélera une rupture de l'arbre à cames d'échappement, imputée à une intervention fautive du garagiste lors du remplacement d'un injecteur. Au cours de cette prestation, une pièce a été endommagée, ce qui a provoqué la circulation de particules métalliques dans le moteur. Sans surprise, les juges retiennent la responsabilité du professionnel, tenu à une obligation de résultat. Il devait restituer un véhicule réparé et en bon état de fonctionnement.

En première instance puis en appel, le concessionnaire est condamné à indemniser son client de l'ensemble de ses préjudices. Les juges accordent à ce dernier près de 18000 € au titre des frais de réparation de la voiture, mais aussi un dédommagement pour les frais de remorquage, d'expertise amiable puis judiciaire, de gardiennage, de cotisations d'assurance payées pendant l'immobilisation du SUV, ainsi que pour le préjudice de jouissance, lié à l'impossibilité d'utiliser le véhicule pendant plus de deux ans, soit un total de près de 37900 €.

La juridiction suprême rappelle un principe fondamental

Saisie par le garagiste, la Cour de cassation valide l'ensemble de ces indemnisations sauf une. Elle censure la condamnation relative aux frais de réparation de la voiture (18000 €). Les hauts magistrats rappellent le principe de la réparation intégrale sans perte ni profit: même si le professionnel est responsable, le droit du consommateur au remboursement des frais liés à la remise en état de son véhicule endommagé est limité à sa valeur de remplacement. Or, le Mercedes ML 270 CDI valait 5952 €. Les juges d'appel ne pouvaient donc pas accorder au client, dont le véhicule était économiquement irréparable, une somme supérieure à ce montant.

Rosine Maiolo

Carte bancaire

Donner ses codes par téléphone suffit-il à autoriser un paiement ?

Cour de cassation, chambre commerciale, 10 décembre 2025, pourvoi n° 24-20.778. Cassation.

Une société civile immobilière (SCI) souhaite réserver une chambre dans un hôtel à l'étranger. Pour garantir la réservation, sa gérante communique par téléphone à l'hôtelier le numéro de sa carte bancaire et son cryptogramme de sécurité. La totalité du séjour est alors débitée sur le compte bancaire de la SCI, ouvert auprès du CIC. Or, la réservation n'est pas honorée, et la société civile immobilière demande la restitution du montant payé à l'établissement hôtelier, lequel refuse. Estimant n'avoir donné ses coordonnées bancaires qu'à des fins de réservation, et non pour un règlement immédiat, la SCI se retourne contre sa banque. Elle lui reproche d'avoir exécuté un paiement à distance sans son accord et dépose une requête en remboursement des sommes prélevées. Par une décision du 20 mars 2023, le tribunal judiciaire de Paris rejette sa demande, considérant qu'une communication volontaire des données de carte bancaire suffit à caractériser une opération autorisée.

Réservation à distance et ordre de paiement

Saisie du litige, la Cour de cassation rappelle le cadre posé par le Code monétaire et financier (art. L. 133-6 et L. 133-7). Un client peut donner un ordre de paiement *« par l'intermédiaire du bénéficiaire »,* comme un commerçant ou un hôtelier. Mais pour que la transaction soit autorisée, il faut que le payeur ait donné son consentement à son exécution, conformément aux modalités convenues avec sa banque. À défaut, elle est réputée non autorisée. La seule communication des données bancaires, notamment par téléphone, ne permet donc pas à elle seule de présumer l'accord du client à un règlement immédiat, distinct de la simple réservation.

La preuve du consentement incombe à la banque

Pour la Cour de cassation, le tribunal ne pouvait pas se contenter de relever que la société civile immobilière avait spontanément communiqué ses données bancaires. Dès lors que la SCI contestait avoir autorisé un paiement immédiat, il appartenait à la banque de démontrer l'existence d'un consentement exprès, donné sous la forme convenue entre les parties, par exemple au moyen de dispositifs de sécurité personnalisés. En s'abstenant de vérifier si la banque rapportait cette preuve, le tribunal privait sa décision de base légale. Le jugement est par conséquent cassé en totalité et l'affaire, renvoyée devant le tribunal judiciaire de Paris autrement composé.

Rosine Maiolo

Vente à distance

Remise sur place d'un contrat signé : la rétractation reste possible

Cour de cassation, 1re chambre civile, 5 novembre 2025, pourvoi n° 23-22.883. Rejet.

Pour préparer sa première année d'études de médecine, une étudiante s'inscrit en septembre 2020 à une prépa privée proposée par le Groupe Capitole, pour un montant de 7 030 €. Après un premier contact téléphonique, l'établissement lui adresse par courriel de la documentation et un dossier d'inscription. La future étudiante imprime les documents, les signe à son domicile, puis se rend, le lendemain, dans les locaux du Groupe Capitole pour déposer son dossier. Quelques jours plus tard, elle exerce son droit de rétractation, dans le délai de 14 jours prévu par le Code de la consommation. L'organisme de formation refuse de la rembourser. Selon lui, le contrat n'aurait pas été conclu à distance, puisque le dossier signé a été remis physiquement dans ses locaux. Le tribunal judiciaire d'Albi, en 2021, puis la cour d'appel de Toulouse, en 2023, donnent raison à l'étudiante, et condamnent l'institut à lui restituer les sommes versées. Groupe Capitole forme alors un pourvoi en cassation.

Un contrat conclu à distance

La Cour de cassation rappelle la définition du contrat conclu à distance, posée par l'article L. 221-1 du Code de la consommation: il s'agit de «*tout contrat conclu entre un professionnel et un consommateur, dans le cadre d'un système organisé de vente ou de prestation de services à distance, sans la présence physique simultanée du professionnel et du consommateur, par le recours exclusif à une ou plusieurs techniques de communication à distance jusqu'à la conclusion du contrat*». En l'espèce, la haute juridiction relève que l'organisme de formation avait mis en place un système organisé de prestation de services à distance: prise de contact téléphonique, envoi par courriel d'une brochure de présentation, mentionnant la possibilité d'effectuer la formation exclusivement à distance, transmission du dossier d'inscription, accompagné d'un formulaire de rétractation. La société ne s'était pas, en outre, réservé un droit d'agrément des candidats.

La cliente disposait bien de 14 jours pour changer d'avis

Le contrat était donc formé dès lors que l'étudiante avait accepté l'offre chez elle, en signant le dossier d'inscription, sans être en présence du professionnel. Le fait que le dossier ait ensuite été déposé physiquement dans les locaux de l'établissement, et sans aucune négociation à ce moment-là, est sans incidence sur la qualification de contrat à distance. Dès lors que le contrat était conclu à distance, l'étudiante disposait d'un délai de 14 jours pour se rétracter, délai qu'elle a respecté en adressant un courrier recommandé, à l'aide du formulaire fourni par l'organisme lui-même. La Cour de cassation rejette donc le pourvoi, la remise sur place d'un contrat signé à distance ne privant pas le consommateur de son droit de rétractation.

Rosine Maiolo

SCANDALE IMMOBILIER

Apollonia : le couple fondateur lourdement condamné

Jean et Viviane Badache, cofondateurs de la société Apollonia, au cœur d'un énorme scandale, ont écopé d'une peine exemplaire. Les banques concernées, pour certaines mises en examen en 2011 puis relaxées en 2023, doivent en tirer les conséquences.

La sanction prononcée contre Jean et Viviane Badache, pour la *« mise en place d'un système de vente d'appartements surévalués basé sur des loyers fictifs et des arguments trompeurs »*, était attendue des parties civiles. Le 15 janvier dernier, le tribunal judiciaire de Marseille (13) a condamné le couple Badache à sept ans de prison, à la confiscation de ses biens, évalués à 20 millions d'euros, ainsi qu'à une amende de 2,5 millions d'euros pour Jean Badache. Les époux ont fait appel. Le jugement retient qu'ils ont commercialisé des appartements largement surévalués (parfois jusqu'à six fois leur valeur). Les loyers envisageables, eux aussi surestimés, se sont par la suite révélés très insuffisants pour rembourser les échéances des prêts contractés par les particuliers acquéreurs, les mettant en situation de ruine. Cette décision judiciaire est donc un élément de satisfaction pour ces clients éprouvés. Elle confirme en effet ce qu'ils n'ont eu de cesse de répéter: ils ont été démarchés puis incités à lourdement s'endetter sur la base d'arguments trompeurs.

Le tribunal a également condamné plusieurs notaires, dont la coopération avait permis de donner, à tort, des gages de sérieux à l'opération. Il n'a malheureusement pas pu statuer sur la responsabilité des banques, qui ont massivement prêté des fonds aux victimes sans jamais les rencontrer, car elles traitaient exclusivement avec Apollonia. Après avoir été mises en examen le 22 juin 2011, les banques ont finalement échappé aux poursuites pénales, sur décision d'un second juge d'instruction, en mars 2022. Pourtant, comme *Que Choisir* l'a plusieurs fois révélé, les propos des responsables bancaires ont, en la matière, été on ne peut plus explicites. *« [Nous ne respections] pas la loi Scrivener ainsi que je l'ai déclaré; au niveau du comité de direction, nous [avions] collégialement accepté les risques liés à ces opérations »*, a reconnu le directeur des engagements de la direction régionale Rhône-Alpes du Crédit immobilier de France (CIF), lors de son interrogatoire de juin 2011.

La loi Scrivener bafouée

Rappelons que le Crédit foncier, qui appartenait à l'État, a été placé en extinction par les pouvoirs publics. Difficile, donc, de le mettre en cause aujourd'hui… mais d'autres établissements sont visés, tels le Crédit agricole et BNP Paribas. Et, là encore, le directeur régional BNP Personal Finance a admis, le 8 novembre 2011: *« On peut dire en effet que la loi Scrivener n'était pas respectée […]. Il s'agissait d'un process au niveau national, comme j'ai pu l'indiquer lors d'une précédente audition. »* Les banques, en vertu de leur devoir de conseil, imposé par la loi dans le cadre de leur activité de prêt, auraient dû avertir leurs clients des risques financiers importants qu'ils prenaient. Cela ne les a pourtant pas empêchées, une fois le scandale révélé, de poursuivre les victimes devant les tribunaux pour saisir leurs biens, y compris leur résidence principale, quand celles-ci ne pouvaient plus payer leur crédit !

Désormais, il y a tout de même un peu d'espoir, pour les parties civiles, avec la condamnation de Jean et Viviane Badache et de leurs complices. La décision influencera très certainement les relations entre les banques et les victimes. De nombreux tribunaux civils ont en effet suspendu, ces dernières années, les saisies des biens ordonnées par les établissements contre leurs clients, dans l'attente du résultat de la procédure pénale.

Élisa Oudin

INFUSIONS

Graines de fenouil : un risque pour la santé

Les préparations à base de graines de fenouil contiennent de l'estragol, un composé naturel aux potentiels effets délétères. Une réévalution est en cours.

L'alerte a été lancée par la Commission européenne. Elle concerne les risques sanitaires liés à un composé naturel génotoxique (susceptible d'endommager l'ADN) et cancérogène: l'estragol. On le trouve dans les préparations à base de graines de fenouil, notamment des infusions. Une expertise des agences sanitaires est en cours. En attendant les conclusions, ces produits sont fortement déconseillés, en particulier aux femmes enceintes ou allaitantes et aux bébés.

Les autorités de santé allemandes se sont inquiétées les premières de la présence d'estragol dans des aliments destinés aux nourrissons (1), car ses potentiels effets délétères étaient déjà connus (2). Par conséquent, Bruxelles a demandé à l'Autorité européenne de sécurité des aliments (Efsa) de procéder à une réévaluation de ces denrées. Celle-ci s'est penchée sur les références comportant des graines de fenouil doux ou amer (couramment utilisées dans les infusions) et d'autres articles comme des mélanges d'épices ou des compléments alimentaires.

Les jeunes enfants plus à risque

Aussi, *«sur la base des données disponibles, les scientifiques de l'Efsa n'ont pas pu établir de niveau sûr d'exposition à l'estragol»,* explique la Commission. Cette dernière estime que *«la consommation de préparations à base de graines de fenouil est susceptible de présenter un risque pour la santé, en particulier pour certains groupes vulnérables tels que les bébés, les jeunes enfants ainsi que les nourrissons et les fœtus lorsque ces préparations sont consommées par des femmes allaitantes ou enceintes».*

Or, les graines de fenouil sont réputées favoriser la lactation chez les mères, et soulager les coliques chez les nourrissons. De nombreuses tisanes dites «galactogènes» en contiennent. Il convient donc de faire le tri dans vos placards, en attendant l'avis définitif de l'Efsa, prévu d'ici à novembre 2026, après l'évaluation des données scientifiques les plus récentes.

Elsa Casalegno

(1) L'estragol est aussi le principal composant de l'huile essentielle d'estragon.
(2) L'Agence européenne des médicaments évoquait déjà, dans un rapport de 2005, la cancérogénicité et la génotoxicité de l'estragol.

Bon à savoir

Certains industriels éliminent l'estragol lors de la fabrication de leurs produits. Ces derniers sont donc considérés comme sûrs par l'Efsa. Reste à en informer clairement les consommateurs.

TRAITEMENTS CONTRE L'OBÉSITÉ

Une efficacité éphémère

Les nouveaux traitements contre l'obésité permettent de perdre du poids. Toutefois, quand on arrête de les prendre, les kilos reviennent aussi vite qu'ils sont partis.

Dès que l'on cesse de prendre un médicament contre l'obésité comme le Wegovy (sémaglutide), le Mounjaro (tirzépatide) et le Saxenda (liraglutide), le poids repart rapidement à la hausse. Voilà ce que révèle une récente étude parue dans la revue médicale britannique *The BMJ*. Or, parmi les personnes qui démarrent un de ces traitements, une sur deux l'interrompt dans l'année, notamment à cause d'effets indésirables trop lourds. La décision mérite donc d'être mûrement réfléchie.

Ces produits injectables, également appelés agonistes du GLP-1, fonctionnent indéniablement. Ils permettent de perdre 15 kg en moyenne. Toutefois, plusieurs études avaient déjà montré que l'effet ne se maintenait que pendant la durée du traitement. Lorsque les patients l'arrêtent, les kilos reviennent très vite: environ 500 grammes par mois. Dans l'année qui suit, ils reprennent les deux tiers de leur poids initial et la totalité en un an et demi. C'est quatre fois plus rapide qu'après un amincissement obtenu par des modifications des habitudes de vie (alimentation, activité physique). Il faut alors quatre ans pour revenir au poids d'avant.

Pas de remboursement en France

L'impact de ces médicaments sur la pression artérielle, le taux de cholestérol et l'hémoglobine glyquée[(1)] disparaît aussi. *«L'obésité étant une maladie chronique et récidivante, un traitement prolongé peut être nécessaire pour en maintenir les bénéfices sur la santé»,* commentent les auteurs à la lumière de ces résultats. C'est tout l'enjeu autour de la prise en charge des agonistes du GLP-1, qui sont vendus très cher. L'Assurance maladie ne les rembourse pas encore. Les patients doivent donc payer de 250 à 500 € par mois de leur poche.

Le coût d'une prise en charge au long cours par la collectivité fait lui aussi débat car jusqu'à 2 millions de personnes seraient susceptibles de bénéficier de ces médicaments. Mais les laboratoires n'ont pas solidement prouvé d'incidence sur la prévention des pathologies associées à l'obésité. En France, les négociations sur le prix entre les fabricants et le Comité économique des produits de santé (CEPS) sont encore en cours. Au Royaume-Uni, cette reprise de poids rapide pourrait constituer un frein au remboursement, les molécules n'offrant pas un assez bon rapport coût/efficacité, indiquent les auteurs de ces travaux.

Création d'un parcours coordonné renforcé en 2026 ?

Le 14 janvier dernier, le ministère de la Santé a présenté sa feuille de route concernant la prise en charge des personnes en situation d'obésité jusqu'en 2030. Plusieurs mesures y sont détaillées comme le repérage précoce chez les enfants à risque, la refonte de la formation des diététiciens ou encore la sensibilisation des médecins. Quelques annonces concrètes sont venues compléter ce plan d'ensemble. Parmi elles, la mise en place d'un parcours coordonné renforcé (PCR) obésité, prévue courant 2026. Fruit d'une expérimentation financée par la Sécurité sociale, il proposerait un accompagnement médical pluridisciplinaire (diététique, psychologie, activité physique adaptée) inclus dans un programme de soins et d'éducation thérapeutique. Si ce PCR s'adressait jusqu'à présent à des adultes souffrant d'obésité complexe, son cadre devrait encore être précisé.

Audrey Vaugrente

(1) Pourcentage d'hémoglobine ayant fixé du sucre dans le sang.

JUSTICE

Google forcé de supprimer les avis négatifs sur une dentiste

Le moteur de recherche Google a été contraint par la cour d'appel de Chambéry (73) à effacer la fiche d'une dentiste, sur laquelle s'accumulaient les avis négatifs. Cette fiche avait été générée automatiquement, sans l'accord de la professionnelle.

Nous avons souvent ce réflexe. Avant de prendre un rendez-vous avec un médecin, on consulte sur Internet les avis rédigés par les patients, car ils donnent un aperçu de ses pratiques et de son comportement au sein d'un cabinet ou d'une structure. Cependant, le praticien n'a pas toujours consenti à la création et à la publication d'une fiche Google «My Business»… Pour la première fois, une chirurgienne-dentiste mécontente a obtenu en justice le retrait de celle à son nom, générée automatiquement par le moteur de recherche, sans information préalable ni accord de sa part. Pour répondre aux commentaires négatifs qui s'y accumulaient, la professionnelle de santé n'avait pas d'autre choix que de se plier à tout l'écosystème Google – notamment, de se créer un compte sur la plateforme et, par la même occasion, de fournir des données personnelles, telles que son adresse électronique.

La cour d'appel donne raison à la dentiste

Les juges de la cour d'appel de Chambéry (73) ont tranché en sa faveur, en invoquant la protection des données personnelles (RGPD). Ils ont estimé que la dentiste était non seulement une professionnelle de santé, mais aussi une personne privée identifiable, disposant entre autres, et comme tout un chacun, d'un droit à l'effacement. Les arguments d'information du public et de liberté d'expression des patients avancés par Google pour se défendre ont été balayés, les magistrats estimant que le site agissait avant tout par intérêt commercial en publiant ces fiches. Et que la transparence des informations était, de toute façon, limitée par le secret médical auquel sont tenus les soignants. Fait intéressant, au cours de la procédure, la dentiste a pu obtenir les noms des personnes ayant posté les avis les plus critiques, et les contacter pour négocier leur retrait.

Cette décision est une première en France. Elle redonne aux médecins la main sur des éléments qui leur reviennent. Reste toutefois en suspens l'épineuse question de l'information des patients sur la qualité des soins. En l'état, il n'existe quasiment aucun moyen, hormis le bouche-à-oreille, de s'assurer d'une bonne prise en charge médicale. Google comble en partie ce besoin, mais très imparfaitement, et dans un objectif mercantile qui n'a pas grand-chose à voir avec l'intérêt des malades.

Anne-Sophie Stamane

AIRBAGS TAKATA

Un constructeur sanctionné

DS Automobiles (groupe Stellantis) a été condamné par la justice après avoir ignoré la demande de véhicule de courtoisie d'un client. Sa voiture, équipée d'airbags Takata devant être remplacés, avait été immobilisée deux mois.

Les airbags Takata sont à nouveau dans l'actualité. Alors que, selon un décompte arrêté fin janvier, déjà 20 personnes ont perdu la vie sur les routes françaises – dont 18 en outremer – et 26 autres ont été grièvement blessées à cause de l'explosion de leur coussin de sécurité, le gouvernement a enfin imposé un rappel des véhicules concernés à marche forcée. Une décision assortie de mesures contraignantes pour les constructeurs. Ces derniers (quasiment tous) ont désormais l'obligation de prendre en charge ces voitures au plus vite, et de procéder rapidement et gratuitement au changement des airbags défectueux. Depuis l'été 2025, si les marques ne sont pas capables de fixer un rendez-vous sous 15 jours à leurs clients dont l'auto fait l'objet d'une procédure d'immobilisation (dite «*stop drive*»), elles sont tenues de leur fournir une voiture de prêt ou toute autre solution de mobilité. Elles doivent aussi prendre en charge les éventuels frais de remorquage jusqu'au garage s'occupant des réparations.

De nombreux automobilistes victimes

En décembre 2025, d'après les chiffres du ministère de la Transition écologique, 1,75 million de véhicules attendaient encore le remplacement de leurs airbags Takata en France. Parmi eux, 1,3 million relèvent d'un *stop drive* et ne doivent plus rouler. En théorie, deux solutions s'offrent à leurs propriétaires. Soit l'auto est remise en état, là où elle se trouve, via le système de réparation à domicile de certains constructeurs – à leurs frais. Soit elle est remorquée jusqu'au garage du concessionnaire le plus proche – aux frais de la marque également. Le ministère de la Transition écologique assure que «*dans la majorité des cas, les dispositions sont bien respectées, et les usagers éligibles ont accès aux véhicules de courtoisie*». Et de prévenir, comme l'avait fait le ministre des Transports auparavant: «*Là où cela n'a pas été le cas, des sanctions financières ont été adressées aux constructeurs.*» Ces mesures, que les autorités ont trop longtemps tardé à prendre malgré les demandes répétées de l'UFC-Que Choisir depuis mi-2024, ne règlent cependant pas la situation de milliers d'automobilistes, lésés par l'immobilisation forcée de leur véhicule. Car ni voiture de prêt ni compensation ne leur ont été allouées.

Le préjudice du client est reconnu

Une décision de justice récente rebat néanmoins les cartes. Le 14 novembre 2025, le tribunal judiciaire de Bordeaux a tranché en faveur d'un client de DS Automobiles. Le fabricant avait refusé de lui fournir un véhicule de courtoisie puis de le dédommager pour ses dépenses – location d'une auto de remplacement et d'un porte-voiture pour remorquer sa DS dotée d'airbags Takata jusqu'au concessionnaire. La marque a été condamnée à verser au plaignant 400 € de dommages-intérêts et 1 104 € destinés à rembourser ses frais pour la location de deux véhicules, mais aussi les échéances du crédit souscrit lors de l'achat de la voiture immobilisée et le coût de son assurance auto. Ce jugement conforte la position de l'UFC-Que Choisir, qui estime que les constructeurs ont commis une faute dans l'exécution de leur obligation de sécurité, cette négligence ayant conduit à des mesures de *stop drive*. Ils doivent, en conséquence, indemniser les consommateurs lésés pour les préjudices subis.

Arnaud Murati

TÉLÉPHONIE MOBILE

Les liens entre ondes et cancers ne sont pas évidents

L'Anses souligne qu'il n'y a, sur la base des connaissances actuelles, aucun lien identifié entre cancers et ondes générées par l'usage de la téléphonie mobile.

En dépit des nombreuses études scientifiques publiées depuis ses avis de 2013 et 2016 sur les ondes liées à la téléphonie mobile, il n'y a toujours pas de preuve solide qu'elles favorisent les cancers, souligne l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) dans sa dernière mise à jour. Les ondes radiofréquences ont pourtant été classées, en mai 2011, comme *«cancérogènes possibles»* par le Centre international de recherche sur le cancer (Circ), notamment pour des effets suspectés sur le cerveau. Depuis, les chercheurs investiguent ce risque, sans grand succès. Si des études basées sur des expérimentations ont bien répertorié l'apparition de gliomes (tumeurs au cerveau) ou de tumeurs cardiaques chez des rats, l'Anses note que les différences avec les animaux non exposés aux ondes ne sont pas significatives. Quant aux recherches en population, seules celles dites «cas témoins», qui ne sont pas les plus solides pour ce type de démonstration, montrent un effet du téléphone portable. L'hypothèse qui s'en dégage n'est pas confirmée par les études plus larges dites «de cohorte».

Limiter ses usages

Rassurante, l'Anses n'en recommande pas moins aux autorités de s'interroger avant de développer tous azimuts de nouvelles technologies (5G, 6G…), et à la population de limiter ses usages, en prenant des précautions. Il vaut mieux, par exemple, téléphoner dans des zones où la réception est bonne. Les enfants, en particulier, méritent d'être préservés. Enfin, toutes les solutions permettant d'éloigner le téléphone du corps, comme l'utilisation du wifi ou de kits mains libres, sont à privilégier.

Anne-Sophie Stamane

L'UFC-QUE CHOISIR DANS VOTRE VILLE

La force de l'UFC-Que Choisir, ce sont ses publications, son site internet et ses associations locales, animées par des bénévoles compétents qui tiennent régulièrement des permanences pour vous conseiller et vous informer. Pour adhérer à l'une d'entre elles, complétez et découpez le coupon ci-dessous, et adressez-le, accompagné d'un chèque de 30 € minimum pour la première adhésion, à :

UFC-QUE CHOISIR – 233, bd Voltaire – 75555 Paris Cedex 11

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

Code postal |_|_|_|_|_| Ville .....

NOS ASSOCIATIONS LOCALES

L'UFC-Que Choisir compte 131 associations locales en France, animées par des militants bénévoles. Ces antennes fournissent à leurs adhérents des conseils juridiques et techniques ainsi que de la documentation sur des questions de vie quotidienne.

01 AIN
• Maison de la culture
et de la citoyenneté
CS 70270
4, allée des Brotteaux
01006 BOURG-
EN-BRESSE CEDEX
04 74 22 58 94

02 AISNE
• 31 bis, rue du Gal-Patton
02880 CROUY
09 70 96 64 93

03 ALLIER
• 52, rue de la Gironde
03100 MONTLUÇON
04 70 05 30 38
• 42, rue du Progrès
03000 MOULINS
04 70 20 96 30

04 ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE
• 22, rue d'Aubette
04100 MANOSQUE
04 92 72 19 01

07 ARDÈCHE
• Maison des associations
11, avenue de la Gare
07200 AUBENAS
04 75 39 20 44

08 ARDENNES
• BP 561
5, rue Jean-Moulin
08000 CHARLEVILLE-
MÉZIÈRES CEDEX
03 24 53 70 17

09 ARIÈGE
• Maison de la citoyenneté
16, rue de la République
09200 SAINT-GIRONS
05 61 66 03 66

11 AUDE
• 118, route d'Amissan
11000 NARBONNE
04 68 32 68 72

12 AVEYRON
• Maison des associations
15, avenue Tarayre
12000 RODEZ
05 65 77 00 01

13 BOUCHES-DU-RHÔNE
• Le Félibrige, bât. B
4, place Coimbra
13090 AIX-EN-PROVENCE
04 42 93 74 57
•11 bis, rue Saint-Ferréol
13001 MARSEILLE
04 91 90 05 52
• 8, boulevard Joliot-Curie
13500 MARTIGUES
04 42 81 10 21
• 6, rue des Grands-Prés
13300 SALON-DE-PROVENCE
04 90 42 19 80

14 CALVADOS
• 19, quai de Juillet
14000 CAEN
02 31 86 32 54

15 CANTAL
• BP 17
19, rue de la Coste
15018 AURILLAC
04 71 48 58 68

16 CHARENTE
• Immeuble George-Sand
83, avenue
de Lattre-de-Tassigny
16000 ANGOULÊME
05 45 95 32 84

17 CHARENTE-MARITIME
• 3, rue J.-B.-Charcot
17000 LA ROCHELLE
05 46 41 53 42

18 CHER
• Maison des associations
28, rue Gambon
18000 BOURGES
02 48 70 48 02

19 CORRÈZE
•13, rue Émile-Duclaux
19100 BRIVE-LA-GAILLARDE
05 55 23 19 37

20 CORSE
• Le Golo, bât. A
Av. de l'Aspirant-Michelin
20090 AJACCIO
04 95 22 69 83

21 CÔTE-D'OR
• Maison des associations
2, rue des Corroyeurs
(boîte n° 14)
21000 DIJON
03 80 43 84 56

22 CÔTES-D'ARMOR
• Espace Volta, bât. B
1, rue André-Marie-Ampère
22300 LANNION
02 96 46 66 09
• 3, rue Pierre-Cléret
22120 YFFINIAC
02 96 78 12 76

23 CREUSE
• BP 242
11, rue Braconne
23005 GUÉRET CEDEX
05 55 52 82 83

24 DORDOGNE
• 1, square Jean-Jaurès
24000 PÉRIGUEUX
05 53 09 68 24

25 DOUBS
• 8, avenue de Montrapon
25000 BESANÇON
03 81 81 23 46

26 DRÔME
• 41, avenue Sadi-Carnot
26000 VALENCE
04 75 42 58 29

27 EURE
• Immeuble Cambrésis
17, rue des Aérostiers
27000 ÉVREUX
02 32 39 44 70

28 EURE-ET-LOIR
• La Madeleine
25, place Saint-Louis
28000 CHARTRES
02 37 30 17 57

29 FINISTÈRE
• Maison
des associations
6, rue Pen-Ar-Creac'h
29200 BREST
02 98 80 64 30
• 3, allée de Roz-Avel
29000 QUIMPER
02 98 55 30 21

30 GARD
• 20, rue du Cdt-Audiber
30100 ALÈS
04 66 52 80 80
• Bât. A
65, avenue Jean-Jaurès
30900 NÎMES
04 66 84 31 87

31 HAUTE-GARONNE
• Siège social
BP62201
31320 CASTANET CEDEX
07 80 01 68 72
• Ass. locale de Toulouse
59, boulevard Lascrosses
31000 TOULOUSE
05 61 22 13 00

32 GERS
• 44, rue Victor-Hugo
32000 AUCH
05 62 61 93 75

33 GIRONDE
• 17, cours
Balguerie-Stuttenberg
33300 BORDEAUX
05 56 79 91 94

34 HÉRAULT
• Maison Daniel-Cordier
Boîte aux lettres n° 15
2, rue Jeanne-Jugan
34500 BÉZIERS
04 67 28 06 06
• BP 2114
3, rue Richelieu
34026 MONTPELLIER CEDEX 1
04 67 66 32 96
• BP 106
53, boulevard
Chevalier-de-Clerville
34207 SÈTE CEDEX
04 30 41 53 30

35 ILLE-ET-VILAINE
• 8, place du Colombier
35000 RENNES
02 99 85 94 23
• Saint-Malo et ses environs
8E avenue de Moka
35400 SAINT-MALO
02 99 56 80 47

36 INDRE
• 34, espace Mendès-France
Avenue François-Mitterrand
36000 CHÂTEAUROUX
02 54 27 43 57

37 INDRE-ET-LOIRE
• 12, rue Camille-Flammarion
37000 TOURS
02 47 51 91 12

38 ISÈRE
• 8, rue brigadier Megevand
38300 BOURGOIN-JALLIEU
04 74 28 02 53
• 24 bis, rue Mallifaud
38100 GRENOBLE
04 76 46 88 45

39 JURA
• 3A, avenue Aristide-Briand
(adresse de visite)
• 27, rue de la Sous-
Préfecture (adresse postale)
39100 DOLE
03 84 82 60 15

40 LANDES
• Association Camille-Pédarré
89 bis, rue Martin-Luther-King
40000 MONT-
DE-MARSAN
05 58 05 92 88

41 LOIR-ET-CHER
• Maison des associations
17, rue Roland-Garros
41000 BLOIS
02 54 42 35 66

42 LOIRE
• 17, rue Brossard
42000 SAINT-ÉTIENNE
04 77 33 72 15

43 HAUTE-LOIRE
• 29, boulevard
Dr Chantemesse
43000 AIGUILHE
04 71 02 29 45

44 LOIRE-ATLANTIQUE
• Maison des associations
2 bis, rue Albert-de-Mun
44600 SAINT-NAZAIRE
02 40 22 00 19
• 1, place du Martray
44000 NANTES
09 53 75 15 94

45 LOIRET
• 39, rue Saint-Marceau
45000 ORLÉANS
02 38 53 53 00
• Maison des associations
32, rue Claude-Debussy
45120 CHALETTE-
SUR-LOING
09 62 03 03 42

46 LOT
• Espace associatif
Place Bessières
46000 CAHORS
05 65 53 91 19

47 LOT-ET-GARONNE
• BP 50301
159, avenue Léon-Blum
47008 AGEN
05 53 48 02 41

49 MAINE-ET-LOIRE
• Espace Frédéric-Mistral,
4, allée des Baladins
49000 ANGERS
02 41 88 56 42

50 MANCHE
• 167, rue Gal-Gerhardt
50000 SAINT-LÔ
02 33 05 68 76

51 MARNE
• Espace entreprises
Saint-John-Perse
2, cour du Gal-Eisenhower
51100 REIMS
03 26 08 63 03

NOS ASSOCIATIONS LOCALES

52 HAUTE-MARNE
• 14, rue de Vergy
52100 SAINT-DIZIER
03 25 56 26 59

53 MAYENNE
• 31, rue Oudinot
53000 LAVAL
02 43 67 01 18

54 MEURTHE-ET-MOSELLE
• 76, rue de La-Hache
54000 NANCY
09 52 19 48 23

56 MORBIHAN
• Maison des familles
2, rue du Pr-Mazé
56100 LORIENT
02 97 84 74 24

57 MOSELLE
• BP 46
1A, impasse de l'École
57470 HOMBOURG-HAUT
03 87 81 67 80
• Association locale
BP 40103
57951 MONTIGNY-LÈS-METZ
03 72 13 73 57
• 2, rue d'Austrasie
57100 THIONVILLE
03 82 51 84 29

58 NIÈVRE
• 2 bis, boulevard
Jacques-Duclos
58000 NEVERS
03 86 21 44 14

59 NORD
• 104, rue d'Esquerchin
59500 DOUAI
03 27 96 05 15
• Terreplein du Jeu de mail
Rue du 11-Novembre-1918
59140 DUNKERQUE
06 16 42 49 10
• 54, rue Jacquemars-Gielée
59000 LILLE
03 20 85 14 66
• Maison des associations
Faubourg-Saint-Quentin
BP40037
13, rue du Progrès
59600 MAUBEUGE
06 47 49 53 81

60 OISE
• BP 80059
60303 SENLIS CEDEX

61 ORNE
• MVA
25, rue Demées
61000 ALENÇON
02 33 26 79 47

62 PAS-DE-CALAIS
• Maison des sociétés
Bureaux 39 à 42
16, rue Aristide-Briand
62000 ARRAS
03 21 23 22 97
• Maison des associations
Élie-Vignon
1, place du Gal-de-Gaulle
62219 LONGUENESSE
03 21 39 81 81

63 PUY-DE-DÔME
• 21, rue Jean-Richepin
63000 CLERMONT-
FERRAND
04 73 98 67 90
• Maison des associations
20, rue du Palais
63500 ISSOIRE
04 73 55 06 76

64 PYRÉNÉES-ATLANTIQUES
• 9, rue Sainte-Ursule
64100 BAYONNE
05 59 59 48 70
• 10, rue du Pt-Kennedy
64300 ORTHEZ
05 59 67 05 80
• 16, rue du Cne-Guynemer
64000 PAU
05 59 90 12 67

65 HAUTES-PYRÉNÉES
• 4, rue Alphonse-Daudet
65000 TARBES
09 62 34 21 21

66 PYRÉNÉES-ORIENTALES
• 45, avenue Marcelin Albert
66000 PERPIGNAN
09 83 87 07 07

67 BAS-RHIN
• 1A, place
des Orphelins
67000 STRASBOURG
03 88 37 31 26

68 HAUT-RHIN
• 4, avenue Clémenceau
68100 MULHOUSE

69 RHÔNE
• 1, rue Sébastien-Gryphe
69007 LYON
04 78 72 00 84

70 HAUTE-SAÔNE
• BP 10357
22, rue du Breuil
70006 VESOUL
03 84 76 36 71

71 SAÔNE-ET-LOIRE
• 2, rue Jean-Bouvet
71000 MÂCON
03 85 39 47 17

72 SARTHE
• 21, rue Besnier
72000 LE MANS
02 43 85 88 91

73 SAVOIE
• 23 BP 10427
25, boulevard des Anglais
73104 AIX-LES-BAINS
07 83 74 12 73
• Maison des associations
21, rue Georges-Lamarque
73200 ALBERTVILLE
04 79 37 11 01
• 67, rue Saint-François-
de-Sales
73000 CHAMBÉRY
04 79 85 27 87

74 HAUTE-SAVOIE
• 48, rue des Jardins
74000 ANNECY
04 50 69 74 67

75 PARIS
• 54, rue de l'Ouest
75014 PARIS
01 56 68 97 48

76 SEINE-MARITIME
• 36, rue du Mal-Joffre
76600 LE HAVRE
09 62 51 94 37
• 12, rue Jean-Lecanuet
76000 ROUEN
02 35 70 27 32

77 SEINE-ET-MARNE
• France Services
22, rue du Palais-de-Justice
77120 COULOMMIERS
01 64 65 88 70
• Centre social
et culturel Brassens
4, patio des Catalpas
77420 CHAMPS-
SUR-MARNE
01 64 73 52 07

78 YVELINES
• 3, avenue des Pages
78110 LE VÉSINET
06 08 90 20 16
• 7, avenue Foch
78120 RAMBOUILLET
01 78 82 52 12
• 5 bis, Grande-Rue
78480 VERNEUIL-
SUR-SEINE
01 39 65 63 39
• 5, impasse des Gendarmes
78000 VERSAILLES
01 39 53 23 69

79 DEUX-SÈVRES
• Hôtel de la vie associative
12, rue Joseph-Cugnot
79000 NIORT
05 49 09 04 40

80 SOMME
• 5, rue Pasteur
80480 SALOUËL
03 22 72 10 84

81 TARN
• 3, place du Palais
81000 ALBI
05 63 38 42 15

82 TARN-ET-GARONNE
• BP 397
25, place Charles-Caperan
82000 MONTAUBAN
05 63 20 20 80

83 VAR
• 1196, boulevard de la Mer
83616 FRÉJUS
09 63 04 60 44
• L'oiseau de feu
113, rue Henri-Poincaré
83000 TOULON
04 94 89 19 07

85 VENDÉE
• 8, boulevard Louis-Blanc
85000 LA-ROCHE-SUR-YON
02 51 36 19 52

86 VIENNE
• 1, rue du 14 juillet 1789
86000 POITIERS
09 87 76 39 91

87 HAUTE-VIENNE
• 4, cité Louis-Casimir-Ranson
87000 LIMOGES
05 55 33 37 32

88 VOSGES
• Maison des associations
BP 1004
6, quartier Magdeleine
88050 ÉPINAL CEDEX 9
03 29 64 16 58

89 YONNE
• 12, boulevard Vaulabelle
89000 AUXERRE
03 86 51 54 87

91 ESSONNE
• La Ferme
91800 BOUSSY-
SAINT-ANTOINE
01 69 56 02 49
• Val d'Orge
Place du 19-Mars-1962
91240 SAINT-MICHEL-
SUR-ORGE
09 67 19 08 13

92 HAUTS-DE-SEINE
• BP 56
92145 CLAMART CEDEX
07 61 07 64 97
• Siège de l'AL
11, rue Hédouin
92190 MEUDON
• BP 60025
92276 BOIS-COLOMBES CEDEX
• Maison de l'Amitié
18, rue des Écoles
92210 SAINT-CLOUD
06 41 06 59 35
• Mairie de Sèvres
54, Grande-Rue
92310 SÈVRES

93 SEINE-SAINT-DENIS
• 19, rue Jules-Guesde
93140 BONDY
06 42 01 07 89
• Centre Salvador-Allende
2, avenue du Dauphiné
93330 NEUILLY-
SUR-MARNE

94 VAL-DE-MARNE
• Centre social Kennedy
36, boulevard J.-F.-Kennedy
94000 CRÉTEIL
01 43 77 60 45
• Centre Marius-Sidobre
26, rue Émile-Raspail
94110 ARCUEIL
01 45 47 74 74

95 VAL-D'OISE
• Espace Nelson-Mandela
82, boulevard du Gal-Leclerc
95100 ARGENTEUIL
01 39 80 78 15
• BP 90001
95471 FOSSES CEDEX
01 34 72 76 87
• Office culturel du Forum
Place François-Truffaut
95210 SAINT-GRATIEN
07 71 71 09 73

LA RÉUNION
• Résidence Les Vacoas
7, rue Paul-Demange
97480 SAINT-JOSEPH
02 62 45 24 44

NOUVELLE-CALÉDONIE
• Résidence du Vallon d'Argent
BP 2357
82, rue Capiez
98846 NOUMÉA CEDEX
06 87 28 51 20

NE REFERMEZ PAS CE NUMÉRO PRATIQUE...

**... sans avoir découvert l'expertise de nos autres publications.
Toute l'année, nous veillons à apporter une information indépendante, pratique et utile pour la défense du consommateur.**

SAVOIR CE QUE L'ON CONSOMME, C'EST CONSOMMER INTELLIGENT

QUE CHOISIR

▶ Chaque mois

Que Choisir vous tient au fait de l'actualité de la consommation. Il informe, teste, analyse et compare. Il prend parti, recommande ou dénonce.

Commandez les derniers numéros parus au prix unitaire de 5 €.

NOUVEAU QUE CHOISIR Budgets !

▶ Chaque trimestre

Succédant à *Que Choisir Argent,* ce hors-série est orienté « dépenses au quotidien ». Réponses, conseils et mises en garde vous attendent via un dossier central, des décryptages, des enquêtes de terrain... sans oublier votre cahier argent.

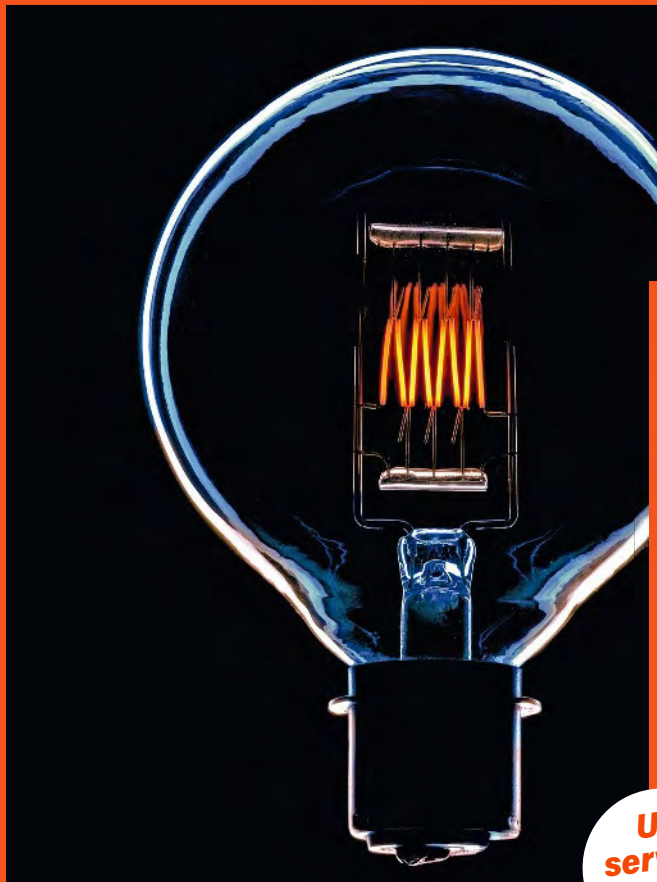
Commandez les derniers numéros parus au prix unitaire de 5,20 €.

Pour commander les anciens numéros et vous abonner, mais aussi connaître les sommaires détaillés, les dossiers abordés ou encore les tests réalisés...

WWW.QUECHOISIR.ORG

ou flashez ce QR code

PAYEZ MOINS CHER
LE GAZ ET L'ÉLECTRICITÉ



Examinez les offres

Grâce à notre comparateur des fournisseurs de gaz et d'électricité, **réduisez votre facture annuelle** en optant pour le meilleur contrat !

Ufcqc.link/energieqcp147

Un service gratuit !

Pour accéder au comparateur, **copiez l'URL ci-dessus ou flashez le QR code**

UNION FÉDÉRALE DES CONSOMMATEURS – QUE CHOISIR

DANHEIGHTON/ADOBE STOCK