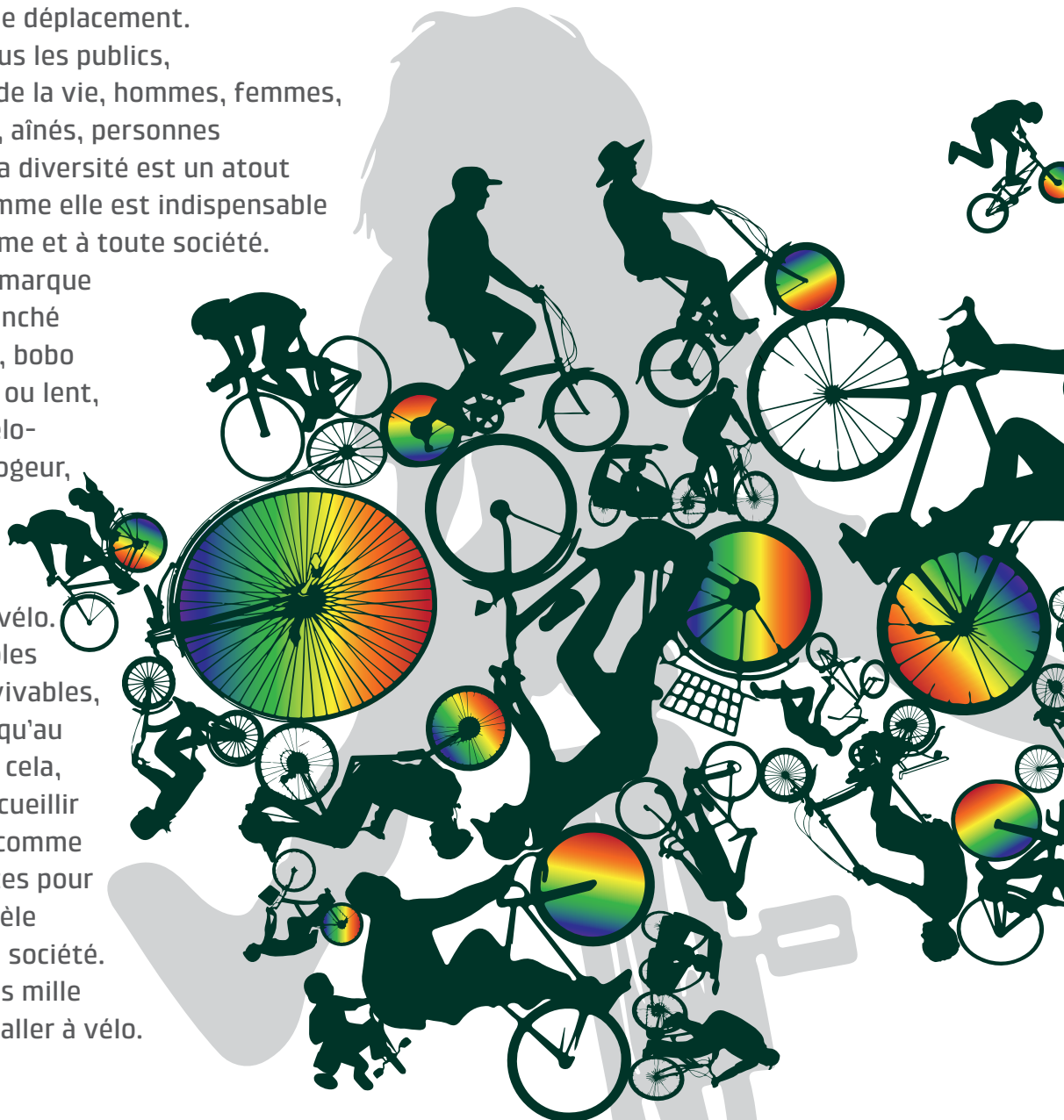


# À vélo : vive la diversité !

## Le vélo pour tous, un vélo pour chacun

Le vélo est à la fois objet de loisir, sport et mode de déplacement. Il s'adresse à tous les publics, à tous les âges de la vie, hommes, femmes, enfants, jeunes, aînés, personnes handicapées... La diversité est un atout pour le vélo, comme elle est indispensable à tout écosystème et à toute société.

C'est un peu sa marque de fabrique. Branché ou pragmatique, bobo ou prolo, rapide ou lent, cyclocitoyen, vélotafeur ou vélovogeur, chaque cycliste enrichit la communauté des usagers du vélo. Les villes cyclables sont des villes vivables, de l'enfance jusqu'au grand âge. Pour cela, elles doivent accueillir les différences comme autant de chances pour changer de modèle d'urbanité et de société. Tour de piste des mille et une façons d'aller à vélo.





Innovation et diversité : le tandem caddie trois places © Adrien Lelièvre

Chaque territoire a ses atouts et ses handicaps et choisit d'enclencher la dynamique vélo sur des fronts différents, tantôt essentiellement sur les aménagements de voirie, tantôt en déployant des services innovants. « Il faut faire appel à l'inventivité du territoire et non à la seule et désormais célèbre boîte à outils », rappelait Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables en ouverture du 20<sup>e</sup> congrès à Nice en mai 2013. « Il faut saisir les opportunités des territoires, prendre appui sur leurs atouts ; repérer les gisements de clientèles pour le vélo et la mobilité alternative, s'appuyer sur l'initiative citoyenne et tenir compte des moyens humains et financiers. » Cet appel au génie du territoire aurait-il été entendu quinze ou vingt ans plus tôt ? Pas si sûr, car le vélo était alors rarement considéré comme un mode de déplacement à égalité avec les autres et plus souvent encouragé en marge des politiques de transports publics. C'est le phénomène des vélos en libre-service (VLS) qui a balayé un grand nombre de résistances et de réticences dans les têtes des décideurs et révélé l'avance de la société prête à passer au vélo dès lors qu'on en facilite l'usage.

## Mode à la mode

Grâce à l'élan donné par les systèmes VLS dès 2005, la diversité des usagers du vélo a été encore plus visible. Qu'ils soient au guidon du modèle unique de vélo en libre-service d'une ville ou d'un vélo individuel, ressorti du garage ou récemment acquis – car les systèmes VLS ont boosté la pratique et l'achat de vélos partout –, les cyclistes sont pluriels. Et de plus en plus mixtes : plus la pratique augmente, plus elle se féminise ! On est proche de la parité à Strasbourg, comme dans les villes d'Europe du Nord.

« Fait nouveau depuis quelques années : on parle vélo dans les médias même lorsque le Tour de France prend ses quartiers d'hiver et sans marteler systématiquement l'effort, la sueur, la pauvreté », relève Adrien Lelièvre, président de l'association "Mon Cher Vélo, dans le Cher". Selon lui, ce changement n'est pas étranger à l'avènement de pratiques plus ou moins nouvelles telles que le BMX ou le fixie, ce vélo à pignon fixe qu'on rencontre de plus en plus en ville, et à la nouvelle image qu'elles offrent de la pratique de la bicyclette. Le vélo, c'est désormais tendance, et ce renouvellement n'est pas sans bouleverser un peu son univers.

**« Grâce aux VLS, la diversité des usagers du vélo a été encore plus visible »**



© I Bike Strasbourg (blog)

## LE VÉLO SO CHIC !

La « république Cycle Chic », fondée en 2006 par Mikael Colville-Andersen, photographe et cinéaste vivant à Copenhague, compte aujourd'hui une soixantaine de villes dans le monde : Copenhague et Amsterdam bien sûr, mais aussi Barcelone, Vienne, Dublin, Paris, Berlin, Strasbourg, Toulouse, Bordeaux...

Les blogs mettent à l'honneur le vélo *so chic*, comme « I bike Strasbourg », à la fois artistique et militant. Artistique parce que c'est avant tout un blog photo qui « donne matière à réflexion sur l'espace urbain, sur la place du cycliste dans la cité, sur l'art de vivre à vélo dans la ville ». Qui montre « à quel point le vélo à lui seul rend naturellement les gens plus élégants, plus beaux, plus gracieux ». Militant car le projet est motivé par l'objectif de promouvoir et d'encourager la pratique du vélo en ville, en montrant notamment qu'elle est plus facile qu'on ne le croit souvent.

<http://www.ibikestrasbourg.com>



Vélorution à Bourges (18) © Adrien Lelièvre



" À vélo les filles d'Essaouira " (Maroc), opération organisée par la vélo-école de La Rochelle en 2010 © Vélo-École de La Rochelle

Cette transformation s'est d'abord opérée dans les milieux branchés de grandes villes américaines telles que New York ou San Francisco. C'est tout d'abord dans le milieu des coursiers qu'ont débarqué les fixies qui accentuent la sensation de faire corps avec son vélo : l'effort donné est rendu à l'identique. Ces forçats du bitume payés à la course ont été séduits par ce vélo pratique, léger et rapide.

### Du vélo de papa au vélo hype

L'allure épurée de ces vélos dépourvus de câbles de vitesses a même inspiré certains adeptes qui sont allés encore plus loin en supprimant les freins ! En inventant par la même occasion une nouvelle pratique : le *skid*. Le pignon arrière étant fixe, il suffit pour freiner de se dresser sur les pédales afin de bloquer la roue arrière et dérapier... Entre les voitures, les sensations sont plus fortes, et c'est d'ailleurs pour se faufiler plus facilement que la plupart des fixies ont des cintres très courts. Ces vélos ont renouvelé la pratique sportive et intense au cœur des villes, dans la lignée des sports extrêmes. Ainsi, les « alleycats », ces

courses sauvages, durant lesquelles le concurrent doit rallier plusieurs points de la ville en un minimum de temps, sont la parfaite illustration de l'esprit fixie : aller toujours plus vite, défier le code de la route et les automobilistes. Combinant un état d'esprit un peu rebelle et le design d'un objet singulier, le fixie a vite conquis les jeunes et les adolescents. D'abord confidentiel, le phénomène fixie a été popularisé par les médias, et il participe au renouveau de l'image du vélo. « Arriver à vélo au lycée, c'est ringard. Arriver en fixie, c'est la classe », souligne Adrien Lelièvre. Message aux fabricants qui doivent plancher dans leur *design lab* en pensant à la clientèle des jeunes. « Le vélo avait besoin d'un *lifting*, et l'avènement de cette pratique est une vraie aubaine », pour Adrien Lelièvre. Y compris pour les associations ? Oui, selon le président de Mon Cher Vélo qui sait qu'attirer les jeunes publics vers le vélo et vers son monde associatif n'est pas chose aisée. Il ne faut donc pas se priver de ces « vecteurs rêvés » pour toucher de nouveaux usagers.

### Nouveaux usagers

Usagers, oui, car le fixie a beau surfer sur un effet de mode, il entraîne des changements de pratiques. Les adolescents d'aujourd'hui, bercés ces dernières années par les préoccupations environnementales et énergétiques, sont de plus en plus conscients que le vélo est une solution. Et que la voiture, c'est un budget... Mais l'ado cycliste d'aujourd'hui ne l'est plus forcément par la contrainte, il l'est aussi par choix. Et il peut devenir un mili-

« Arriver à vélo au lycée, c'est ringard. Arriver en fixie, c'est la classe »

tant, nous dit Adrien Lelièvre : « En tant qu'usager, il constate que le vélo n'est pas toujours à la fête. L'esprit révolutionnaire de son âge devient rapidement vélorutionnaire, et c'est autant de sang neuf et d'idées nouvelles dont les associations d'usagers doivent se saisir pour pérenniser leur existence ! »

À nouvelles pratiques, nouveaux problèmes ? « Le discours dominant dans les associations FUB veut que les jeunes "fixés" soient réfractaires à l'autorité, et que leur pratique nuise au vélo en véhiculant une image d'indiscipline, d'arrangement avec le code de la route. Pour des vieux de la vieille qui s'acharnent depuis des années à faire respecter le code de la route afin d'être pris au sérieux et d'obte-

\* Voir le film *Line of sight*, de Lucas Brunelle





« Vélo solidarité » lors de la 3<sup>e</sup> Véloration de Bourges (Septembre 2013) © Adrien Lelièvre

nir des avancées, la pilule a du mal à passer. Attention cependant à ne pas tomber dans la censure et dans l'affrontement entre pratiquants. Les forces cyclistes sont encore aujourd'hui bien faibles pour que l'on puisse se permettre de les scinder », résume, pragmatique, le président de Mon Cher Vélo.

## À tous les âges de la vie

« Plus le vélo est pratiqué et adopté tôt par les jeunes, plus ils continueront à pédaler une fois en âge d'avoir accès à l'automobile. Les jeunes, les personnes âgées ou ne sachant pas faire de vélo représentent donc des publics importants pour un développement massif du vélo dans les années à venir », souligne Grégory Delattre, auteur du blog *I Bike Strasbourg* qui valorise la culture vélo à Strasbourg et s'inscrit dans le mouvement Cycle Chic fondé en 2006 à Copenhague. Ce mouvement, présent dans une soixantaine de villes européennes, a même son manifeste : la « république Cycle Chic » promeut le vélo comme un mode de vie et le cycliste en ville comme un acteur urbain total, singulier et élégant. Les personnes âgées sont aussi les figures de proue du vélo dans le mouvement Cycle Chic. Car les aînés, qui sont de plus en plus nombreux dans notre

société, sont aussi de moins en moins uniformes. Difficile de mettre dans la même catégorie de récents retraités, très mobiles et sportifs, et des personnes qui entrent dans le grand âge et voient leurs performances et leurs habitudes changer.

Depuis 2008, le Club des villes et territoires cyclables milite pour que la mobilité des aînés – et notamment la mobilité à vélo – soit prise au sérieux\*. Parce qu'elle répond sans conteste à des exigences morales, mais également parce que c'est une chance pour notre société en ce qu'elle oblige à prendre en compte les besoins spécifiques non seulement des personnes âgées mais aussi des enfants et des personnes souffrant de handicaps, temporaires ou définitifs. À concevoir une ville pour tous, équitable, accueillante, où la vitesse des uns ne met pas en danger tous les autres.

Un Français sur trois aura plus de soixante ans en 2035. Le vieillissement rapide de la population est-il un gisement de croissance, comme interroge le Commissariat général à la stratégie et à la prospective dans son rapport sur la « Silver économie » remis à la ministre en charge de personnes âgées en décembre 2013 ? La question de la

valeur économique attachée au vieillissement, en général perçu comme facteur de décroissance, peut renouveler le regard sur le grand âge. Il faut espérer qu'elle permette d'encourager les actions de proximité, créatrices d'emplois non délocalisables, pour faciliter la mobilité des aînés et leur autonomie. Ces solutions intermédiaires que préconisait déjà la Fédération nationale des agences d'urbanisme dans un rapport de 2007\*\* constituent un marché émergent pour les transports à la demande et les services d'accompagnement à la marche ou aux courses.

Les personnes âgées peuvent pratiquer le vélo très longtemps, comme l'a récemment montré le doyen des cyclistes français, et pas seulement pour battre le record de l'heure sur piste dans sa catégorie d'âge comme Robert Marchand, mais tout simplement pour se déplacer, se rendre chez des amis ou à une activité. Avec des bénéfices considérables pour le bien-être, le moral, la santé et la prévention d'un grand nombre de pathologies. Quand la pratique du vélo individuel devient délicate, même sur une monture adaptée, un tricycle à assistance électrique par exemple, le vélo reste un outil formidable pour les seniors « en fragilité de mobilité », comme le sou-

\*\* Voir le n° 31 de Ville & Vélo janv.-fév. 2008 « Vélo et seniors : le vélo c'est toute la vie ! »

\*\*\* *Seniors, quelle intégration dans les documents de planification et d'urbanisme ?*, FNAU, nov. 2007

\*<http://www.ibikestrasbourg.com>



L'activité vélo de la résidence retraite de la Génollière (86) © Afp - Résidence retraite

ligne Pierre Hemon<sup>1</sup>, adjoint au maire de Lyon en charge des personnes âgées. Pour les 40 000 Lyonnais de plus de soixante-quinze ans (dont 90 % vivent à domicile), le Cyclo-pousse, vélo-taxi à assistance électrique, est une solution de mobilité et un remède à la mort sociale qu'entraînent souvent la démotorisation et les difficultés de motricité pour prendre les transports en commun. Les quelque 20 000 trajets réalisés depuis 2007 pour une clientèle de quatre-vingt-trois ans en moyenne montrent que le service lyonnais répond à un vrai besoin.

### Même en institution

« La pratique régulière du vélo faisait partie du quotidien de nos aînés », rappelle Marc Barbillat, directeur de

deux EHPAD du groupe AFP dans la Vienne<sup>2</sup>. « L'activité cycliste a du sens pour les aînés, mais également pour une grande majorité de la population. Elle ouvre une porte sur un espace auquel la personne âgée dépendante n'avait plus accès et contribue à l'épanouissement d'un grand nombre de résidents et de familles. » Fabien Dumas, ergothérapeute du réseau ReSanté-You

venant dans les structures de La Génollière à Nieuil-l'Espoir et du Clos Adler à Valdivienne, encouragé par la conviction de M. Barbillat, a ainsi monté une activité cycliste au sein des établissements avec des vélos adaptés, tandems côte à côte et vélo-fauteuils. Fort du succès de l'activité, il a en projet de faire le « Tour de la Vienne des EHPAD AFP

à vélo » : sept établissements organiseront tour à tour une randonnée et seront hôtes des participants du Tour pendant une semaine au mois de juin 2014. Le projet associe les personnels soignants et les familles. Pour Marc Barbillat, le vélo conjugue les bénéfices d'une activité physique et sociale : « La vie quotidienne des résidents est rythmée par des activités, en général en semaine, qui doivent être valorisées auprès des familles et du personnel des établissements. L'activité vélo, qui peut avoir lieu le week-end, renoue avec le passé des personnes âgées et ouvre sur la famille et l'extérieur. Une façon de vivre comme avant malgré l'institution et la perte d'autonomie. » Le directeur et l'ergothérapeute, qui souhaitent déployer l'action, ont été frappés par le succès de l'opération, y compris auprès de résidents en fauteuil et très dépendants. Preuve que le vélo, ça ne s'oublie pas, et que c'est bien « toute la vie ». ■

**« La pratique régulière du vélo faisait partie du quotidien de nos aînés »**

\* Voir sa présentation Congrès 2013 - [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

\*\* [www.afp-residences-retraite.fr](http://www.afp-residences-retraite.fr)

## 3 questions à...

# Adrien Lelièvre, président de Mon Cher Vélo

## 1/ Amateurs de fixies, de BMX, jeunes... Ces publics sont-ils les bienvenus aujourd'hui dans une association d'usagers ?

Il faut l'espérer ! Chez nous c'est le cas car nous voyons en eux du dynamisme et une façon de pérenniser notre action : les fixés et BMX de Bourges ont récemment créé une association pour demander la création d'un nouveau skate park. Parce que le BMX représente une pratique du vélo parmi d'autres, nous n'imaginions pas ne pas accompagner cette demande et nous sommes ralliés à leur cause. On peut penser qu'il ne s'agit là que d'une pratique sportive, mais la plupart d'entre eux témoignent un réel intérêt pour le vélo transport et militent avec nous pour que celui-ci trouve sa place dans notre paysage urbain.

Les jeunes participent à la vie de l'association : certains sont devenus des référents mécaniques pour les ateliers participatifs que nous menons de temps à autres, d'autres réagissent aux articles publiés sur notre page Facebook, tous viennent grossir les rangs de nos vélorutions et animer le cortège par leurs cabrioles en BMX et leurs roues arrière en fixies... Il est primordial de ne pas rater ce virage et de renouveler, au sein des associations, le regard que l'on porte sur ces publics et sur leur implication.

## 2/ L'avenir des associations vélo passe selon vous par le métissage des publics : envisagez-vous aussi le métissage des modes en prenant en compte, par exemple, la marche, donc les piétons ?

Au fil de notre travail avec les collectivités, nous avons vite réalisé que



Adrien Lelièvre © Alain Lelièvre

le destin des cyclistes était lié à celui des piétons mais aussi des personnes à mobilité réduite. Pour ces dernières, l'Association des paralysés de France existe, mais aucune association locale ne défendait les droits du piéton. C'est pourquoi lors de notre dernière assemblée générale, nous avons voté

*« Tous viennent grossir les rangs de nos vélorutions et animer le cortège par leurs cabrioles en BMX et leurs roues arrière en fixies... »*

une modification de nos statuts qui légitime le travail que l'on mène et que l'on pourra mener à l'avenir sur les aménagements favorisant la marche. Une autre illustration de notre intérêt pour ces usagers : le projet central de notre collectif est l'ouverture d'un local auquel nous aimerions donner le nom de Maison du vélo et des mobilités actives.

## 3/ À la veille d'un nouveau mandat municipal, les associations seront-elles amenées à amplifier leur rôle auprès des collectivités ?

Je pense que c'est une opportunité que les futurs élus doivent savoir saisir : le travail partenarial avec les associations valorise les réalisations et garantit la satisfaction d'un maximum d'usagers. Trop souvent, les élus voient en ce tra-

vail une perte de leur souveraineté et ne sont pas prêts à céder un peu de leur pouvoir de décision. Or les associations sont pleines d'« experts silencieux » et de passionnés qui peuvent jouer des rôles de conseillers bénévoles : une aubaine dans le contexte actuel ! Depuis sa création, Mon Cher Vélo s'est toujours présentée comme une association de médiation dont le but est de travailler en concertation avec les collectivités pour que les aménagements répondent au mieux aux besoins des usagers. Nous ne voulons pas tomber dans le piège de la contestation systématique qui, selon nous, n'est pas productive.

Ceci dit, si l'on veut se faire l'avocat du diable, on peut se demander si une telle attitude ne serait pas plus adaptée compte tenu de la lenteur à laquelle les choses évoluent ? Comme le disait Geneviève Laferrère dans son éditorial d'avril 2013 du magazine *Vélocité*, il est peut-être temps que les gentils cyclistes conciliants de la FUB deviennent des « cyclistes en colère » pour obtenir des résultats.\* La jeunesse et le regard neuf qu'elle porte sur notre travail bouscule nos *a priori* et met parfois un coup de pied dans la fourmilière de l'ordre établi, et c'est tant mieux ! ■

\* [www.fubicy.org/spip.php?article380](http://www.fubicy.org/spip.php?article380)

Site Internet de Mon Cher Vélo : [monchervelo.fr](http://monchervelo.fr)

L'association est aussi sur Facebook <https://fr-fr.facebook.com/MonCherVelo>

et Twitter [@MonCherVelo](https://twitter.com/MonCherVelo)



## Toutes à vélo !

Bien qu'ouverte aussi aux hommes, la vélo-école du CADR 67 à Strasbourg compte un public essentiellement féminin. Ces femmes, majoritairement issues de l'immigration, n'ont jamais été initiées à la bicyclette, pratique culturellement impossible dans leur pays d'origine ou parce qu'elles sont issues d'un milieu modeste. Fortement motivées, souvent très tenaces dans cet apprentissage, elles découvrent la joie et la liberté que procure le vélo.

Le vélo joue un rôle important dans l'accès à l'autonomie et la mobilité, mais encore faut-il savoir en faire. De nombreuses personnes, tous âges confondus, ne savent pas faire de vélo, et cela les handicape dans leur vie quotidienne. Permettre à un large public d'apprendre à faire du vélo ou à se perfectionner est devenu une évidence et une nécessité. Pour répondre à cette demande, l'association CADR 67 a commencé timidement dès 1990 à dispenser des cours d'apprentissage du vélo. La création de la vélo-école du CADR 67 répondait à un réel besoin qui n'a jusqu'à présent jamais cessé de se confirmer.

D'abord uniquement sous la forme de cours individuels pour enfants et adultes, la vélo-école du CADR a développé ensuite parallèlement des cours itinérants collectifs pour adultes dans les quartiers périphériques de Strasbourg en partenariat avec les centres socioculturels. Pourquoi itinérants ? Parce que la vélo-école a fait le choix d'aller à la rencontre des habitants, près de leurs lieux de vie et vers des personnes qui sortent traditionnellement peu de leur quartier. L'animateur se rend chaque semaine dans six quartiers de Strasbourg, à vélo avec une



Vélo-école du CADR 67 © Grégory Delattre/CUS

remorque contenant six vélos pliants. Les cours sont gratuits pour les élèves, car ils sont financés par les Contrats urbains de cohésion sociale (Cucs).

Deux sessions par an sont organisées dans chaque quartier, chacune étant composée de dix séances de deux heures. Dans deux quartiers, les cours se déroulent dans des centres d'éducation routière gracieusement mis à disposition par la communauté urbaine de Strasbourg (CUS). Ailleurs, la vélo-école utilise des lieux publics suffisamment sécurisés et tranquilles. Un peu plus de 170 personnes par an suivent les cours de la vélo-école du CADR 67.

L'objectif des sessions est que les élèves puissent circuler en ville au terme des dix séances. Bien que collectif, l'apprentissage se fait souvent au cas par cas, car la progression des élèves est très variable. Certains vont réussir à pédaler en une heure quand d'autres vont avoir besoin de cinq séances de deux heures pour démarrer. Mais l'apprentissage du vélo ne s'arrête pas à savoir pédaler, il faut acquérir la maîtrise totale de sa monture pour pouvoir s'intégrer dans le flux des véhicules urbains et surtout bien connaître le code de la route pour circuler parmi les autres usagers en toute sécurité et en parfaite harmonie.



© Grégory Delattre/CUS

## Les petites mains dans le cambouis

Durant les matinées des petites vacances scolaires, l'association Bretz'selle organise dans son atelier des stages pour les enfants de sept ans et plus. « Les petites mains dans le cambouis » sont encadrées par Sacha, l'un des deux animateurs mécaniciens de la structure.



© Grégory Delattre/CUS

### Des stages à la mécanique bien huilée

Les trois premières séances sont consacrées à une approche ludique de l'atelier, des outils et du vélo. Elles commencent par une sensibilisation au recyclage. En effet, de nombreux vélos sont récupérés pour fournir des pièces à d'autres vélos ou vivre une nouvelle vie. Puis, les enfants sont invités à démonter de vieux vélos pour mieux appréhender les différentes pièces, les outils qui leur correspondent et leur fonctionnement. Enfin, grâce à différents modules créés spécialement par l'association à partir de pièces de vélo recyclées, ils découvrent en détail le fonctionnement de la roue, des freins, de la lumière et de la transmission.

La quatrième matinée, chaque enfant vient avec son vélo et met en pratique ses acquis pour l'entretenir et le bichonner pour la sortie du lendemain. Le stage se clôture la cinquième matinée par une balade à vélo vers la ferme Bussière située à 6 km au nord de Strasbourg. Elle est encadrée par l'animateur, des bénévoles de l'association et les parents volontaires.

### Des parents conquis par la formule

Les parents voient dans ces stages un prolongement de l'action de sécurité routière dispensée par la communauté



© Grégory Delattre/CUS

urbaine de Strasbourg dans les écoles primaires. La sensibilisation au recyclage et à la réutilisation des pièces en bon état est aussi très appréciée. L'apprentissage de l'entretien du vélo et de l'autonomie explique également l'engouement des parents pour ces stages. Des parents qui préfèrent aussi que leur progéniture mette les mains dans le cambouis et pas seulement sur les manettes de jeux vidéo.

Plus d'information sur : [www.bretzselle.org](http://www.bretzselle.org)



© Jérôme Dorke/CUS

## Les jeunes cyclistes et la sécurité

Fortement engagée en matière de sécurité routière, la communauté urbaine de Strasbourg oriente ses actions autour de l'éducation, la connaissance des accidents et le contrôle. Véritable pilier du volet éducatif, le Centre d'éducation routière accueille durant toute l'année de jeunes usagers afin de les sensibiliser aux bons comportements à adopter, notamment lors de leurs déplacements à pied ou à vélo.

Cet équipement unique en France, créé par la collectivité en 1989, dispose aujourd'hui d'une salle de cours, d'une salle informatique, d'un atelier de mécanique vélo et d'une piste d'évolution. Cette dernière reproduit à l'échelle d'un enfant un espace de voirie complet.



Les enfants, accueillis à la demi-journée, participent aux modules théoriques, puis mettent en pratique les enseignements reçus au cours du module d'application en évoluant à vélo sur la piste. Lors de cet atelier, les jeunes cyclistes travaillent également leur sens de l'équilibre, l'appréciation des dangers et des distances, et apprennent à réagir avec rapidité. Cette structure rencontre un franc succès auprès des élèves et des enseignants de la communauté urbaine de Strasbourg : elle reçoit ainsi chaque année près de 5 000 enfants provenant essentiellement de classes de niveaux CM1 et CM2.



13 000 enfants s'initient chaque année à la pratique du vélo en sérénité © Jérôme Dorkel/CUS

L'équipe d'animation du centre se déplace également dans les écoles, ce qui permet de former plus de 13 000 enfants chaque année, et participe à diverses manifestations par le biais d'une piste mobile.

Afin de prolonger le travail réalisé par l'équipe d'animation, la communauté urbaine de Strasbourg a créé un personnage ludique, prénommé Prudent,

véritable mascotte sécurité routière bien identifiée par les enfants. Ses aventures se déclinent désormais sous la forme de cinq bandes dessinées et de livrets de jeux et de coloriage. Retrouvez ses dernières aventures dans le livret *Prudent va à l'école à vélo*, télé-

chargeable sur le site de la communauté urbaine de Strasbourg. ■

Plus d'informations :

<http://www.strasbourg.eu/vie-quotidienne/prevention-securite-securite-routiere/actions-prevention-destination-enfants>

Retrouvez toute l'actualité du Club des villes et territoires cyclables sur : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)