



LA VIE REPREND

Nous vivons une période de reprise des activités et O² n'échappe pas à la règle. Nous avons entrepris de solliciter les décideurs tous azimuts : municipalités, conseil départementaux conseil régional, communautés de communes, afin de donner un nouvel élan à nos projets.

ANTIVOL VÉLO, 4 REGLES D'OR

En France chaque année plus de 400 000 vélos sont volés, ce fléau est l'un des premiers freins à la pratique régulière du vélo. Pire, selon une étude il découragerait chaque année, près de 80 000 cyclistes.

Contre le vol, de nombreuses solutions existent, mais voici 4 règles d'or à appliquer

- 1- Acheter un bon antivol.**
- 2- Cadenasser toujours son vélo.**
- 3- Attacher le cadre et si possible la roue avant (plus facile à voler) à un point fixe.**
- 4- Faire marquer son vélo avec le marquage BicyCode®.**

La Fédération des Usagers de la Bicyclette propose des test d'antivols régulièrement mis à jour.

<https://www.fub.fr/types-antivols>



DERNIERE MINUTE

**Assemblée générale de O²
samedi 4 décembre à 10 h,
Maison des associations de Firminy**

BAROMETRE DES VILLES CYCLABLES

<https://barometre.parlons-velo.fr/>

La Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) lance la troisième édition de l'enquête nationale

« Baromètre des villes cyclables ».

Ce baromètre, permet aux citoyens d'évaluer la cyclabilité de leurs communes et de proposer des pistes prioritaires d'actions aux décideurs publics. La deuxième édition, en 2019, a confirmé l'intérêt de nos concitoyens pour le vélo avec 185 000 répondants et 763 communes classées. Nous vous invitons à répondre à l'enquête pour votre commune, (10 mn), mais comme seules les villes ayant obtenu plus de 50 réponses seront prises en compte, nous vous proposons de mettre aussi l'accent sur la ville de Firminy.

VÉLOIRE, L'EUROPE A NOTRE PORTEE

La VÉLOIRE, permet de traverser une bonne partie du département sans pratiquement croiser de voitures. Au départ de Montrond les Bains via Roanne les cyclistes peuvent rejoindre toutes les voies vertes d'Europe. Nous continuons inlassablement à agir pour que la suite, jusqu'à la source, via la voie verte Firminy-Dunières et/ou au plus près du fleuve Loire soit programmée, O² ne manque pas d'interpeller les décideurs afin que cette réalisation soit poursuivie.

Danger

les trottinettes ne doivent pas rouler sur les trottoirs, mais sur la rue ou sur la route.



FAUT-IL CONTINUER A CONSEILLER LE PORT DU CASQUE (texte FUB)

La fréquence d'accidents mortels en agglomération est 3 fois plus élevée chez les cyclistes portant un casque que chez les cyclistes non casqués : c'est ce qui ressort de l'analyse de données disponibles (BAAC et ONISR) en moyenne sur 4 ans (2016-2019), à l'échelle nationale,

Pourtant, l'efficacité du casque de vélo pour réduire la gravité des traumatismes crâniens en cas de chute sur la tête a amplement été démontrée. Ce résultat paradoxal pourrait s'expliquer par une corrélation entre la fréquence du port du casque et des conduites à risques chez certaines catégories de cyclistes, en particulier les cyclistes sportifs et les cyclistes inexpérimentés, d'une part ; et d'autre part par un phénomène inconscient d'indifférence au risque lié à la présence d'un casque sur la tête, mis en évidence par des travaux récents de psychophysiologie (B Schmidt et al 2019), et qui induirait une moindre vigilance.

Les conséquences négatives de ces phénomènes pourraient avoir été amplifiées en France par le contenu des campagnes de communication sur le port du casque, présenté comme essentiel, au détriment des messages sur la prévention des accidents. A l'échelle nationale, toutes catégories de cyclistes confondues, la balance bénéfices-risques liée au port du casque à vélo apparaît ainsi très négative.

Pour en savoir plus, voir le support de présentation d'une communication faite lors des 3èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité organisées par l'Université Gustave Eiffel

le 3 juin dernier et un article détaillé sur l'analyse des résultats et de la littérature scientifique sur : <https://wiklou.org/wiki/>

NB : ces résultats ne permettent pas de conclure sur l'effet du port du casque hors agglomération, faute de données sur le port du casque, ni sur l'effet pour les enfants de moins de 12 ans, qui représentent un très faible effectif et pour qui le port du casque est obligatoire.

Des pistes de recherche sont proposées pour mieux expliquer ce phénomène de sur-accidentalité des cyclistes casqués. En attendant les résultats de tels travaux, il paraît prudent de ne pas promouvoir le port du casque comme un élément essentiel de sécurité et de concentrer tous les efforts de communication et de formation sur la prévention des accidents.

Cette étude illustre la discordance qu'il peut y avoir entre sécurité ressentie et sécurité réelle et incite à interroger d'autres postulats de sécurité présentés comme des évidences.



A noter que tous les administrateurs O² sont favorables au port du casque, en toutes circonstances.

SCHÉMA D'INTENTION CYCLABLE DE FIRMINY

Concernant la cyclabilité et par corollaire la piétonisation de Firminy, O² a participé à plusieurs réunions de travail avec la mairie de Firminy. Nos principales propositions consistent à étudier comment rejoindre le centre ville à partir des quartiers périphériques mais aussi les lieux de vie (écoles, administrations, commerces...) en toute sécurité.

Les perspectives de réhabilitation du centre ville sont bien entendu intégrées dans ces propositions.

