



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 28 mai 2024

Test des antivols de vélos : le prix n'est pas un critère de choix

Le Touring Club Suisse a mis à l'épreuve la sécurité de quinze antivols de vélos de différente facture. De manière générale, plus un cadenas est massif, plus il est difficile de le forcer, mais le prix n'est pas toujours un facteur déterminant. Un autre test a passé au crible les sacoches hybrides que l'on peut accrocher au vélo et porter sur le dos. L'une d'entre elles a obtenu l'appréciation « excellent » et trois autres « très recommandée ».

D'après les statistiques de la police, 48'504 vélos classiques et électriques ont été signalés comme volés en Suisse en 2023. Le chiffre réel devrait néanmoins être substantiellement plus élevé. Dès lors qu'un vélo reste un certain temps dans l'espace public, il est pertinent d'investir dans un antivol solide. Il faut également garder à l'esprit que les assurances n'indemnisent en cas de vol que si le vélo était attaché avec un cadenas adapté. Afin d'aider à faire le bon choix, le TCS a essayé d'ouvrir quinze modèles, du cadenas de cadre au cadenas en textile en passant par le câble antivol, en forçant ou en utilisant d'autres moyens. La fourchette des prix s'étend de 7.95 à 289 francs.

Les cadenas massifs sont difficiles à forcer

Le test consistait à tenter d'ouvrir les cadenas d'abord sans forcer, puis par la force avec différents outils tels qu'un pied-de-biche, un coupe-boulons, une mouleuse angulaire ou un spray cryogène. Il s'est avéré que les modèles les plus coûteux de chaque catégorie étaient généralement plus difficiles à forcer que les autres. Étant donné qu'un cadenas ne peut protéger entièrement un vélo que lorsque le cadre et la roue arrière sont attachés à une barre (ou à une autre structure), la forme et la taille sont aussi cruciales pour l'évaluation. C'est pour cette raison notamment que l'antivol à chaîne « Evolution Series 4 1090 » de Kryptonite a obtenu les meilleurs résultats globaux, devançant le « D1000 » d'Hiplok, qui ne peut être forcé qu'au prix d'efforts extraordinaires (40 minutes avec une mouleuse angulaire). L'Hiplok est néanmoins si petit qu'il ne permet d'attacher à une barre que le cadre et la roue arrière n'est ainsi pas protégée.

Le prix ne fait pas tout

Le test a aussi démontré qu'un antivol sûr ne doit pas nécessairement être coûteux. Avec un prix de vente de 70 francs, l'antivol à chaîne de Kryptonite est loin d'être le plus cher. Outre qu'il affiche un prix avantageux, le cadenas en U « M-Wave B245 » ne peut pas être forcé avec un coupe-boulons ; seule une mouleuse angulaire peut y parvenir. Vendu à 13 francs, ce modèle obtient donc un bon rapport sécurité-prix. L'antivol en fibre textile « Orbit » de Tex-Lock est lui aussi considéré comme très fiable avec pour avantage d'être relativement léger (1'100 grammes environ). Pour le forcer à l'aide d'un coupe-boulons, d'une pince coupante et d'un couteau japonais, il faut compter plus d'une demi-heure. Par ailleurs, sa surface en textile prévient les rayures au niveau du cadre. L'antivol à menottes « Street Cuff » de Master Lock est lui aussi extrêmement difficile à forcer et peut en outre être utilisé sur des trottinettes électriques puisqu'on peut relier le guidon à une barre.

Prudence avec les antivols à combinaison

Les antivols à combinaison passés en revue sont en revanche moins fiables que ceux à clé. Les deux modèles testés ont pu être ouverts par deux experts de crochetage sans l'aide d'outils, tandis que cela a uniquement été possible sur trois des douze modèles à clé. Néanmoins, les serrures à combinaison plus coûteuses et de construction complexe peuvent s'avérer difficiles à forcer même pour des personnes expérimentées. C'est l'utilisation que l'on compte en faire qui est cruciale pour le choix de l'antivol vélo : si le vélo n'est stationné que pendant un court instant, de jour, devant le centre commercial, un antivol de cadre ou un câble peut suffire. S'il s'agit d'un vélo peu onéreux qui est déposé à la gare, il n'est pas non plus pertinent d'investir une grosse somme dans un antivol. Mais si un vélo classique ou électrique très cher va rester devant une gare toute la nuit, un bon antivol est impératif. Les modèles à câble que l'on peut forcer avec une simple pince coupante sont dans ce cas déconseillés.

De bons résultats pour le test des sacoches de vélo

En Suisse, dans les grandes agglomérations notamment, de plus en plus de personnes se déplacent à vélo. Et pour pouvoir transporter les effets personnels, le notebook du travail ou les courses par tous les temps, il existe aujourd'hui des sacoches hybrides très astucieuses qui se fixent sur le vélo et peuvent facilement être transformées en sac à dos. Le TCS en a passé sept au crible et a testé les fixations, le confort et l'étanchéité.



De la sacoche de vélo au sac à dos en un tournemain

Les sacoches testées disposent de mécanismes très différents, parfois très sophistiqués pour pouvoir passer du vélo au dos. Tandis que les modèles d'Otinga et d'Elops se transforment à l'aide d'une fermeture éclair facile à utiliser, pour la sacoche d'Ortlieb ayant obtenu le meilleur score du test, il suffit de placer un cache sur les fixations ou sur les sangles du sac à dos en fonction de l'utilisation. Le modèle « Urban Dry » de Basil est le seul qui ne permet pas de ranger les sangles.

À chaque utilisation sa sacoche

Si l'on prévoit de l'utiliser toute l'année, ce sont avant tout les modèles de Basil et d'Ortlieb qui sont recommandés en raison de leur étanchéité. Si l'on ne se sert du vélo que lorsque le temps s'y prête et que l'on accorde de l'importance à l'esthétique et au confort, la sacoche de Vaude tire son épingle du jeu. Si l'on n'utilise le vélo qu'occasionnellement, le modèle à bon prix de Decathlon conviendra parfaitement, et si l'on souhaite jouer d'une bonne visibilité la nuit, la sacoche de Valkental est le meilleur choix. Sur le critère de l'étanchéité, les sacoches d'Elops et d'AGU obtiennent des résultats insuffisants. Le revêtement hydrofuge et les fermetures éclair n'étaient pas assez étanches, ce qui a permis à l'eau de pénétrer à l'intérieur du sac et aurait endommagé les appareils électroniques. Pour ce qui est du test de chute, seul le modèle de Basil a échoué. Selon le type de porte-bagages, cette sacoche se détachait de son support au passage d'un obstacle.

Recommandations du TCS

Antivol vélo (tcs.ch/test-cadenas-velo)

- De manière générale, le coût d'un antivol devrait s'élever à environ cinq pour cent de la valeur du vélo.
- Pour choisir le modèle adapté, il convient de tenir compte de l'endroit où l'on compte laisser le vélo. S'il est garé à un endroit très fréquenté pendant la nuit, il faut choisir un antivol ne pouvant pas être forcé avec un coupe-boulon.
- Les antivols de cadre conviennent quant à eux parfaitement pour les arrêts minute. Pour les vélos électriques coûteux, il faut prévoir un antivol permettant d'attacher le vélo à une barre.
- Si l'on a une assurance vélo, il faut vérifier si le contrat mentionne des exigences minimales pour l'antivol à utiliser.
- Avec la TCS Assurance Vélo, on bénéficie d'une protection contre le vol dans toute l'Europe jusqu'à cent pour cent du prix du vélo neuf, de la prise en charge des frais de réparation après un accident (en Europe) et d'une assistance en cas de panne (en Suisse).

Sacoches de vélo ([tcs.ch/sacoches-à-vélo](https://tcs.ch/sacoches-a-velo))

- Pour une utilisation toute l'année : choisir une sacoche étanche qui garde les appareils électroniques bien au sec.
- Pour une utilisation que par beau temps : opter pour un modèle en fonction de l'esthétique ou du confort.
- Pour une utilisation que pour des excursions : veiller à choisir un sac à dos confortable lors de l'achat.

Contact

Massimo Gonnella, porte-parole du TCS

Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | massimo.gonnella@tcs.ch

www.presetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers ses 1900 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs à ses quelque 1,6 millions de membres. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 72 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 355'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectuée en moyenne 55'000 interventions, dont près de 1800 évaluations médicales et 1000 rapatriements par an. TCS Swiss Ambulance Rescue est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 50 véhicules, 14 bases logistiques et plus de 30'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 40'000 affaires juridiques et fournissent près de 9000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 110'000 baudriers et 84'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 51'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 29 campings et environ 900'000 de nuitées touristiques, le TCS est le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 35'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.