

La bicyclette de dérailleurs

caen.fubicy.org



illustration :  associazinolin.free.fr

N°10 – Juin 2016

Une antenne locale à Bayeux ... Le 18 juin dernier, nos adhérents de Bayeux et plus largement du Bessin ont tenu un point presse pour annoncer la création d'une antenne locale de *Dérailleurs* à Bayeux. Pourquoi une antenne locale ? C'était là un des vœux que nous avons formulé il y a quelques mois en partant du constat que, si notre association s'est donné le Calvados comme territoire, il n'est pas possible de tout faire à partir de Caen. Il n'y a que les cyclistes qui vivent et travaillent sur place qui peuvent correctement analyser les problèmes, déterminer leurs besoins et se faire entendre de leurs élus au jour le jour. Ce peut être même improductif que des caennais viennent expliquer aux bayeusains ce qui est bon pour eux. Sous l'impulsion de Marc Le Rochais, cette antenne va maintenant recruter de nouveaux adhérents, organiser des événements en partenariat avec la Maison du Vélo de Bayeux et défendre auprès de la mairie une liste de propositions précises établie en octobre dernier. ... **et ailleurs ?** Il n'y a pas qu'à Bayeux que les choses bougent : ces dernières semaines nous avons eu des contacts avec des habitants de Ouistreham et de Falaise qui souhaitent faire avancer dans leur commune la cause du vélo et des mobilités douces.

Pollution de l'air. Chaque année, la pollution de l'air due aux particules fines est responsable de 48 000 morts en France, dont plus de 34 000 seraient évitables. « Le fardeau de la pollution de l'air se situe au troisième rang, derrière le tabac et l'alcool » selon le Pr François Bourdillon, directeur de l'organisme public de veille sanitaire *Santé Publique France*. Le secteur des transports, premier émetteur de gaz à effet de serre et responsable d'un tiers des émissions de particules fines a une responsabilité de premier ordre dans cette hécatombe. Il serait temps de se déplacer autrement vous ne pensez pas ? D'autant qu'une autre étude (de l'Institut de veille sanitaire) publiée récemment précise que la pratique du vélo dans une grande ville est bénéfique pour la santé même en tenant compte de l'effet néfaste de la pollution atmosphérique et du risque d'accident pour les cyclistes.

Suivez la FUB. Si vous souhaitez développer votre « culture vélo », suivre les grands débats actuels en matière d'aménagements, vous tenir au courant des avancées législatives ou réglementaires ... suivez la Fédération des Usagers de la Bicyclette.

- Pour recevoir la **newsletter**, aller sur le site de la FUB <http://www.fub.fr/>, choisir « Se connecter » puis « Créer un nouveau compte ». Remplir vos coordonnées et, à la rubrique « Association », préciser « *Dérailleurs* ».
- Vous pouvez également vous abonner à **Vélocité**, le magazine de la FUB, toujours sur le site de la FUB au prix de 16 euros par an (5 numéros).

Le Conseil d'Administration se joint à moi pour vous souhaiter de bonnes vacances à vélo et vous donne rendez-vous en septembre pour une rentrée très riche avec en particulier les journées des voies vertes et la semaine de la mobilité.

André-Pierre Hodierne

Nantes : une volonté sonnante et trébuchante.

La politique cyclable de Caen-la-mer a bien du mal à passer des effets d'annonce aux réalisations. Il est intéressant de regarder ailleurs. La métropole nantaise est l'une des grandes villes françaises où la progression de l'usage du vélo est la plus importante.

La part du vélo augmente. Si la part modale de la voiture y reste majoritaire (43%, contre 3% pour le vélo au niveau de l'agglo, et 6% dans la ville-centre), elle évolue désormais moins rapidement que celle du vélo : +0,5%/an pour l'une, + 2,6%/an pour l'autre. Depuis 2008, la fréquentation cycliste sur les grands axes de l'agglomération a augmenté de 30% par an. Effet du hasard ? Non !

Une politique volontariste. C'est le résultat encourageant d'une politique volontariste conjointe entre la métropole et les communes. Et pour poursuivre sur sa lancée, la métropole nantaise vient de se doter d'un **deuxième plan vélo**. Objectif : atteindre 12% des déplacements à vélo dans la métropole en 2030. Pour cela, elle met **50 millions d'euros sur la table** et prévoit d'agir tous azimuts :

- 200 km de voies cyclables devraient s'ajouter aux 500 existants, dont « un réseau express intercommunal » et plusieurs franchissements du périphérique,
- des places de stationnement supplémentaires (+ 3 000 à la gare de Nantes),
- un développement de la location longue durée (+2 500 vélos, à ajouter au système de VLS qui compte 10 000 abonnés),
- l'aménagement des abords d'écoles (10 par an),
- une aide pour les entreprises qui favorisent le vélo (stationnements, douches) pouvant atteindre 4 000 euros, ainsi qu'aux « professionnels mobiles » pour tout véhicule thermique remplacé par un vélo (400 euros).

Une « culture vélo ». Cette dernière mesure participe à l'essor d'une « culture vélo » : il existe une association, *Boîtes à vélo* à Nantes (*) qui regroupe une vingtaine d'entreprises (plombier, coiffeur, libraire, restaurateur ...) utilisant le vélo et militant « pour une logistique urbaine durable ». On commence à voir des vélos-cargos (achat également subventionné) aux abords des écoles, et des vélocistes qui se spécialisent comme « Sardines à vélo » rue de la Tour d'Auvergne : vélo urbains et vélos de voyage haut de gamme, accessoires idem et réparations. Et le commissariat central publie sur le site de la préfecture les photos des vélos volés non récupérés...

Une politique consensuelle. La page d'expression des groupes politiques du magazine de la ville de Nantes du mois de mai 2016 est elle aussi intéressante : si le groupe d'union de la droite et du centre (opposition) regrette une « pénalisation de l'automobile » (tarifs de stationnement élevés), si les élus communistes rappellent l'importance des transports en commun, si le groupe des élu.e.s de l'Union démocratique bretonne souhaite « rapprocher Nantes des circuits vélo vers la Bretagne », si les élus écologistes en demandent plus (suppression des stationnements en épi, sanction du non respect des aménagements cyclables, développement des vélo-bus ...), aucun ne remet en cause l'intérêt de ce plan, ni de son montant : « une mutation profonde des comportements est en cours ... le vélo contribue au développement de relations sociales plus humaines ... » (droite et centre), « il faut promouvoir une pratique dès le plus jeune âge » (communistes), « Nantes doit amplifier sa transition écologique » (UDB), « le développement du vélo est indispensable » (écologistes), « il s'agit de contribuer à une meilleure qualité de vie » (socialistes).

Un plan vélo de 50 millions à Nantes. Combien à Caen-la-Mer ?

(JH)

(*) <https://lesboitesavelo.wordpress.com/>

L'EV3 existe-t-elle vraiment ... en France ?

Ayant entrepris de rouler de Paris - Berlin à vélo, j'ai consulté le site de l'ECF (1). On y voit un joli schéma multicolore où figurent les grands itinéraires cyclables européens (2), parmi lesquels l'EV3, dite la Scandibérique, ou « véloroute des pèlerins » car elle va de Trondheim, en Norvège, à Saint Jacques de Compostelle.

Bien que peu détaillé, un examen rapide peut laisser croire qu'on va être guidé dans son voyage. Il existe même un site officiel dédié à l'Eurovelo 3 qui vante toutes les merveilles qu'on peut y admirer ... à condition de ne pas se perdre ! En fait, une lecture plus attentive nous apprend que des centaines de kilomètres restent à aménager en France. Ça serait bien que ça apparaisse clairement sur les sites concernés. N'est-ce pas là une publicité abusive ?

Naïvement, j'ai choisi d'emprunter l'EV3 de Paris à Liège, puis de l'abandonner pour obliquer vers Berlin via Münster. Muni du guide Chamina "Namur-Tours" prêté par un ami, me voilà donc parti confiant de la capitale : canal Saint-Martin, canal de l'Ourcq, tout ça quasiment sans aucun jalonnement, mais c'est assez facile, suffit de suivre l'eau ou à peu près. Puis Pantin et la banlieue nord-est, toujours le long du canal, là il semble que l'intercommunalité du secteur ait fait quelques efforts de jalonnement de-ci de-là. Arrive le (magnifique) parc de Sevran, et là, plus rien ou presque. À chaque embranchement il faut chercher un éventuel petit logo sans indication de direction, ou plonger le nez dans son guide pas très précis, et c'est comme ça jusque vers Senlis, soit 40 bons kilomètres, où l'on rattrape « L'Oise à vélo », bel itinéraire correctement jalonné (encore faut-il savoir qu'il fait partie de l'EV3). Puis, dès que l'on quitte l'Oise, on retombe dans ce fonctionnement bien français : si le maire de la commune l'a décidé, on a droit à un petit panneau basique par ci par là, mais s'il s'en fout, ou s'il ne veut pas voir passer les vélos sur son territoire, alors mieux vaut avoir une bonne carte ou un GPS ... Mention bien toutefois pour la voie verte Guise-Hirson.

Il faut franchir la frontière belge après Maubeuge pour voir ce qu'est un itinéraire correctement jalonné : panneaux normalisés, facilement identifiables, placés à intervalles réguliers et indiquant bien les directions, les distances, et mentionnant le cas échéant les grands itinéraires nationaux ou européens. Visiblement, les autorités locales ont mis en place un système qui assure la cohérence du système. Idem aux Pays-Bas et en Allemagne, dans des styles différents, mais toujours cohérents et lisibles. Et je n'aurai pas la cruauté de comparer ici la qualité des aménagements eux-mêmes ...

Aussi longtemps qu'en France, le fameux « mille-feuilles administratif » compliquera autant la gestion de ces itinéraires, le mot « Eurovéloroute » n'aura pas le même sens en français que dans les autres langues européennes. Les pèlerins devront donc encore pendant pas mal d'années compter sur leur foi pour les guider. **(JND)**

(1) ECF : European Cyclists' Federation

(2) EuroVelo, réseau de 15 itinéraires cyclables trans-européens.

NLDR : Le SN3V (Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes) compte 12.700 kms aménagés contre 21.000 kms inscrits. Ces aménagements sont placés le plus souvent sous la responsabilité opérationnelle des départements avec de fortes disparités d'un département à l'autre, voire dans un même département. Autant dire que le voyageur à vélo doit préparer son parcours avec minutie et s'assurer avant de partir de la réalité ou pas des tronçons de véloroutes et voies vertes qu'il compte emprunter.

Ramasse-miettes et fourre-tout

« Ramasse-miettes et fourre-tout » est une collection de brèves ramassées ici ou là dans la Presse ou au détour d'un déplacement à vélo.

Comment inciter les salariés à se déplacer à vélo ?

Un article du Monde : « Parcs de vélos, la loi ne suffira pas » : « La promotion du vélo en entreprise rappelle par bien des aspects le sacerdoce de Pénélope. La Loi de transition énergétique entend promouvoir les flottes de bicyclettes (avec ou sans assistance électrique) à l'aide d'une réduction de l'impôt sur les sociétés (IS) à hauteur de 25% des frais engagés. La réduction d'impôt concerne l'acquisition de vélos ou encore les frais d'entretien, mais pas la location. Ce dispositif n'a pas déclenché l'enthousiasme des directeurs administratifs et financiers. »

Au Royaume Uni, le programme « Cycle to work » permet aux employés d'acquérir, pour leur trajet quotidien, le vélo de leur choix dans un magasin agréé. Le paiement en plusieurs fois est déduit du salaire mensuel et exempté de taxes. Le programme créé en 1999 a trouvé sa place. Plus de 180 000 Britanniques y souscrivaient en 2014. De quoi rendre jaloux les fournisseurs de cycles français.

Et pourquoi pas déménager à vélo ?

Un article d'Ouest-France (24 mai 2016) : « Pénurie d'essence ? Grâce à un VTT et une remorque pouvant charger jusqu'à 300 kg, vous pouvez déménager en ville si vous habitez Rennes et, dans quelques jours, Rouen. La petite société *Toutenvélo* s'y installe. Canapé, frigo, lave-linge, possible. Piano, on doute. Si vous êtes étudiant, avec des meubles en kit ou un tout petit appartement, c'est mieux... » **(GS)**

Appel de cotisation 2016.

Profitez de la période des vacances pour vous acquitter de votre cotisation 2016. Vous pouvez utiliser le coupon-réponse joint à ce courrier ou bien vous rendre sur la page "Adhésion" de notre site. Si vous ne savez pas où vous en êtes de votre cotisation, il existe un truc simple : votre année de cotisation est inscrite en haut et à gauche de l'étiquette adresse sur l'enveloppe qui contient ce courrier. Si vous y voyez autre chose que "2016" c'est que vous n'êtes pas à jour ... **Merci de votre fidélité.**

Les rendez-vous permanents de *Dérailleurs*

- chaque samedi après-midi : permanence de *Dérailleurs* à la Maison du Vélo
- chaque 1er samedi du mois : session de marquage Bicycode à la Maison du Vélo
- chaque 2ème dimanche du mois : promenade matinale. Rendez-vous à 9h45 et retour entre 12h00 et 12h30.

Pensez à contrôler ces rendez-vous sur <http://caen.fubicy.org>

Association *Dérailleurs* – Maison du Vélo – 54 quai Amiral Hamelin – 14000 CAEN

courriel : caen@fubicy.org

site : <http://caen.fubicy.org>

Membre de la FUB : Fédération française des Usagers de la Bicyclette

Membre de l'AF3V : Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes

SIRET : 512 929 704 00025



MAISON DU VÉLO