

La bicyclette de dérailleurs

caen.fubicy.org



illustration :  associazinolin.free.fr

N°13 – avril 2017

Bonjour à toutes et à tous.

La Voix du Nord – 23/03/2017 : « la Fédération française de cardiologie dresse un constat alarmant du faible niveau d'activité physique chez les jeunes. Le constat fait peur. Seul un enfant sur deux bouge au moins une heure par jour en France. C'est insuffisant. Depuis quarante ans, les jeunes de 9 à 16 ans ont perdu 25 % de leur capacité physique. En moyenne, un enfant courait 800 mètres en trois minutes en 1971. Il lui en faut aujourd'hui quatre pour la même distance. Cette évolution est liée à la progression du surpoids et de l'obésité chez les jeunes ainsi que de la sédentarité. (...) **La généralisation de l'utilisation des transports motorisés pour se rendre à l'école contribue à cette diminution de l'activité physique** : moins de 30 % des collégiens se rendent en cours à pied et ils sont seulement 4 % à y aller à vélo. »

Pour faire « bouger » les écoliers, collégiens et lycéens, il faut combattre l'insécurité ressentie par les élèves et surtout leurs parents dans la rue et aux abords immédiats des établissements. Pour cela, il faut bien sûr que les collectivités territoriales développent les infrastructures nécessaires mais il faut également faire preuve de pédagogie auprès de tous les intéressés : élèves, parents, corps enseignant, collectivités. C'est dans ce sens que *Dérailleurs* a répondu à un appel à projet du pôle Sécurité Routière de la Préfecture du Calvados et proposé un programme d'actions sous le titre « à l'école, à vélo et à pied en toute sécurité ! ». Un projet ambitieux, accepté par la Préfecture et dont vous trouverez le résumé en page 3 de cette lettre.

Pendant que les collectivités territoriales développent des infrastructures, pendant que les associations font la promotion du vélo, l'Etat donne surtout de mauvais signaux : en décembre dernier il coupait les subventions de certaines associations de promotion du vélo et en ce mois de mars lance une campagne de communication désastreuse à l'occasion de l'entrée en vigueur du port obligatoire du casque pour les enfants de moins de 12 ans (voir article en page 2). Il n'est pas question ici de relancer le débat éternel pour ou contre l'obligation de porter un casque à vélo, débat qui rentre très vite dans l'émotionnel et l'irrationnel. Oui, le casque à vélo est pertinent **en fonction de l'usage et du contexte**. Mais nous attendons surtout de réelles avancées pour la sécurité des cyclistes : baisse des vitesses (par la généralisation de la ville à 30 km/h - voir page 4) et apprentissage systématique du vélo à l'école. La FUB rappelle aussi que « dans les pays européens où la pratique quotidienne du vélo est beaucoup plus répandue (Allemagne, Pays-Bas, Danemark), il n'existe pas de mesure similaire à celle que vient de prendre la France ». Sur son blog « Isabelle et le vélo », Isabelle Lesens conclut par une phrase lapidaire : « **Les nations qui imposent le casque aux cyclistes sont celles qui n'ont rien de constructif à leur proposer.** »

J'entendais ce midi un sujet sur la vulnérabilité des piétons en ville, 540 morts en 2016, en hausse de 15% par rapport à 2015 ... bizarrement il n'est pas question de leur imposer le port du casque, mais juste d'améliorer les infrastructures.

APH



POURQUOI CETTE CAMPAGNE ME CHOQUE

Attention, attention : A partir du 22 mars, casque obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans à vélo !

Depuis quelques jours, la presse nous abreuve de mises en garde aussi alarmistes que pleines de bons sentiments. On a même

droit à une belle affiche de la Sécurité Routière montrant un adorable bambin à la tête couturée. Je pense être soucieux comme tout un chacun de la sécurité de nos enfants, je porte (parfois) un casque et mes petits-enfants également, et pourtant cette campagne me met en colère. Pour trois raisons au moins :

- ◆ Elle est anxiogène et laisse croire que la pratique du vélo en ville est dangereuse, alors que c'est l'inverse : c'est le manque de pratique du vélo qui est néfaste en termes de santé publique. Toutes les études le montrent.
- ◆ La sécurité des enfants à vélo ne dépendrait que du port du casque ? Et la qualité des aménagements ? Et la formation ? Et la vitesse des voitures ?
- ◆ Cette débauche de moyens de communication officielle aurait du être D'ABORD employée pour inciter à la pratique du vélo. Les idées ne manquent pas : « Maires de France, aménagez vos communes pour que les enfants puissent se rendre à l'école à vélo ! » ou : « Automobilistes, respectez les cyclistes », ou encore : « Vous êtes soucieux de la santé de votre enfant ? Envoyez-le à l'école à vélo ! ». C'est d'ailleurs ce que tente de faire Dérailleurs, (NLDR : voir page suivante) avec des moyens autrement plus modestes ... mais avec l'aide de la Préfecture !

Ensuite, mais ensuite seulement, on aurait pu communiquer sur le casque. Mais aurait-ce été utile alors ? Car on aurait vite constaté que plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents ...

JND



Détournement humoristique (ou pas) de la campagne de la sécurité routière

Inciter les enfants à se rendre à l'école à pied ou à vélo.

Afin de promouvoir la sécurité des enfants, le projet 2017 de Dérailleurs « à l'école, à vélo et à pied en toute sécurité ! » encourage les bonnes pratiques, la pacification des abords des écoles, le trajet à vélo ou à pied vers l'école. Par 4 campagnes d'affichage et la mise à disposition d'informations auprès des 139 écoles maternelles et élémentaires de Bayeux Intercom et Caen la Mer, le projet veut sensibiliser et encourager des changements de comportement.

Les enfants comme moteur de changement seront activement engagés dans plusieurs écoles pilotes (de 2 à 4). La distribution de livrets d'information, des séances d'apprentissage du vélo, le vélobus et le pédibus sont des activités qui peuvent être envisagées avec ces écoles selon leur intérêt et leurs capacités. Enfin, le projet vise à encourager l'initiative « la rue aux enfants », une action internationale qui comprend un jour de fermeture de la route devant une école pour que la rue redevienne un lieu de rencontre ludique pour enfants et adultes.

Ce projet bénéficie d'un financement de 600€ de la préfecture du Calvados dans le cadre du PDASR 2017 (Plan départemental d'actions de sécurité routière). **AMB**

Un peu d'histoire ... et si on s'inspirait des Pays-Bas !

Lorsqu'on interroge les Français sur une politique qui privilégierait la pratique du vélo dans notre pays, la réaction est souvent de parler d'une culture-vélo que nous n'aurions pas, à la différence des Néerlandais, naturellement portés à se déplacer dès leur plus jeune âge à bicyclette. Comment donc les Pays-Bas ont-ils pu créer des infrastructures dédiées au vélo uniques au monde ? Sont-ils à ce point de vue différents des autres peuples ?

Remontons un peu dans le temps, à une époque où les Néerlandais, comme d'ailleurs beaucoup d'autres Européens, avaient une prédilection pour la Petite Reine. C'était avant la deuxième Guerre Mondiale et les aménagements n'étaient alors ni confortables ni sécurisés ... mais les cyclistes étaient si nombreux qu'ils en imposaient aux autres véhicules encore rares. Arrive la guerre et ses destructions. Le pays se reconstruit alors et le niveau de vie augmente considérablement. Aux alentours des années 1970, le nombre des voitures devient si considérable que les villes doivent être aménagées pour faire face à cet afflux : des voies larges sont tracées dans les villes et les squares sont transformés en parkings. Le nombre d'accidents de voitures augmente considérablement, au point que certains citoyens s'offusquent de découvrir que les enfants sont souvent victimes de ces accidents mortels (400 enfants tués chaque année). La pratique cycliste tombe alors à son plus bas niveau. S'ensuivent des manifestations de rues encore renforcées par la crise pétrolière de 1973. Le premier ministre de l'époque organise d'abord des dimanches sans voiture dont l'impact sur la population est très fort. D'importants rassemblements de cyclistes se constituent dans toutes les villes. Deux villes engagent une politique cyclable ambitieuse (Tilburg et La Haye) avec pour résultat immédiat une baisse de 60 à 75% du nombre des accidents. Prenant exemple sur ces pionnières, les villes qui ne pouvaient plus faire face à l'augmentation du trafic automobile entreprennent d'intégrer pleinement le vélo à leurs politiques de transport.

Le résultat est remarquable avec des villes rendues aux piétons et aux cyclistes où les enfants, les personnes âgées et même les personnes handicapées circulent en toute sécurité dans un cadre apaisé. Les Néerlandais sont les champions des vélos-cargos et des sièges enfants à l'avant comme à l'arrière. **CC**

Caen : 80% de la voirie en « Zone 30 ».

La demande était forte dans les Conseils de Quartier. La Ville de Caen lance un vaste programme de voirie visant à généraliser la mise en place de zones à circulation apaisée sur son territoire, à l'instar de ce qui avait été fait pour le quartier de la Haie Vigné sous la mandature précédente. Le plan de déploiement est conçu sur 10 ans et, à terme, ce sont 80% de la voirie qui seront passés en « Zone 30 ». Un travail préalable de hiérarchisation de la voirie est terminé. Pour faire simple, les voies dites de « transit » conserveront leur statut actuel. Les voies dites de « desserte » auront vocation à être intégrées en Zone 30. Mais qu'est-ce qu'une Zone 30 ? L'article R110-2 du code de la route nous en donne la définition suivante : « *Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. (..) Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable* ». Si nous soulignons cette dernière phrase c'est d'une part qu'elle apparaît primordiale pour faire respecter la limitation de vitesse (suppression des sur-largeurs, installation de mobilier urbain, rétablissement systématique de la priorité à droite, suppression des passages protégés ...) et d'autre part qu'elle ne semble pas prise en compte dans ce plan qui n'a chiffré que la signalisation horizontale et verticale en entrée et en sortie. Espérons que cet aspect des choses va évoluer, sinon à quoi bon installer des Zones 30 si qui ne seraient pas respectées ? Les consultations ont commencé dans les quartiers pour prioriser l'ordre des travaux, c'est le moment pour faire entendre votre voix. **APH**



Aborigènes

**vendredi 28 avril à 20h30
à la Maison du Vélo de Caen**

Dans "Aborigènes", Eddie Mittelette raconte son périple de 11.000 km à vélo sur les pistes de l'ouest australien à la rencontre des derniers acteurs du nomadisme traditionnel : les Martu. Récit en images par l'auteur, suivi d'une table ronde. Entrée libre et gratuite.

Appel de cotisation 2017.

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 "2017" c'est que vous n'êtes pas à jour ... Pensez à renouveler votre adhésion : le nombre d'adhérents est important car, au delà de l'aspect financier, c'est souvent le seul critère retenu par les collectivités territoriales pour juger de notre crédibilité. Vous pouvez nous retourner le coupon joint à cette lettre mais le plus simple reste l'adhésion en ligne via HelloAsso : <http://derailleurscaen.net/adhesion/>

Merci à tous de votre fidélité.

Association Déraillieurs – 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