

# La bicyclette de dérailleurs

caen.fubicy.org



illustration :  associazionlin.free.fr

N°20 – mai 2019

## Et si on parlait du bruit

On voit fleurir les panonceaux apposés sur des maisons à vendre et je m'interroge parfois sur la qualité de vie qu'auraient les acquéreurs de certains biens situés à des carrefours de fort trafic. Ces derniers, d'ailleurs, ne se précipitent manifestement pas, le bruit étant pris en compte tout naturellement lors d'un acte d'achat. C'est le paradoxe de notre époque : je prends ma voiture, je souhaite aller vite, j'emprunte des axes résidentiels, mais pour ma part, je choisis pour y habiter un endroit protégé du bruit. Les banlieues résidentielles n'échappent pas à la tyrannie du bruit lié au trafic routier et les nouvelles infrastructures font trembler les personnes qui s'y étaient réfugiées pour vivre en paix.

A Epron, petite commune de la périphérie caennaise, les habitants s'émeuvent de la nuisance considérable apportée par le trafic disproportionné par rapport à la taille de la route, rue de Couvrechef. C'est l'exemple de l'inconséquence des automobilistes qui, pour gagner quelques minutes lors de leur trajet, n'hésitent pas à perturber gravement la tranquillité des riverains. D'où un embouteillage permanent aux heures de pointe qui s'ajoute au bruit ambiant déjà élevé de la route de Douvres (D7) toute proche.

Bruitparif, l'observatoire régional du bruit, en liaison avec l'agence régionale de santé, évalue l'impact des bruits émis par les différents modes de transport sur la santé. La nouvelle étude qui vient d'être publiée montre que le bruit des transports routiers fait perdre 7 mois de vie en bonne santé aux habitants de la zone dense de la région Ile de France. L'impact économique est aussi considérable.

Bruitparif est ainsi devenu un ardent défenseur du vélo et recommande vivement sa pratique pour lutter contre le bruit. L'impact du bruit routier, aérien et ferroviaire sur la santé des Franciliens est considérable : perturbations du sommeil, troubles cardiovasculaires, baisse des capacités d'apprentissage... Le bruit routier constitue la principale source de morbidité avec la pollution de l'air.

Au-delà des axes paroxystiques, le bruit routier dépasse les 53 dB(A), limite recommandée par l'OMS, dans toute la zone dense, impactant 85% des habitants, soit 8,6 millions de personnes. Et la nuit, 80% de la population vit dans un logement avec une façade exposée à un niveau de plus de 45 dB(A), limite recommandée par l'OMS la nuit. «331 100 habitants (soit 3,3% de la population) seraient concernés par des niveaux nocturnes qui dépassent la valeur limite réglementaire de 62 dB(A) selon l'indicateur Ln (Level Night)».

Vivre en bonne santé est sans doute la raison de faire du vélo dont l'impact économique et social est le plus grand. Pour affirmer cela, on prend en compte les effets positifs de l'exercice physique et de la réduction de la pollution atmosphérique que procurent la marche et le vélo par rapport aux autres modes de déplacement. Mais la réduction du bruit qu'apporte le vélo par rapport à la voiture est un facteur presque aussi important. **CC**

## Apprendre le vélo

Chacun répète à l'envi que « le vélo ça ne s'oublie pas » mais force est de constater que si l'équilibre latéral et la faculté de pédaler sont conservés, l'absence de pratique ne favorise guère les réflexes, la confiance, la force motrice et l'art de trouver sa place au sein d'un trafic routier.

Les cours de vélo pour adultes ont fait l'objet d'une recherche menée par Marie Mundler et Patrick Rérat de l'Université de Lausanne en Suisse. Les résultats ont été publiés dans un article paru dans les Cahiers scientifiques et des transports et sous la forme d'un rapport de recherche. ([https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB\\_45DE6DF23F07.P001/REF](https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB_45DE6DF23F07.P001/REF))

Les cours de vélo pour adultes existent dans de nombreuses villes à travers le monde et leur public est souvent composé en majorité de femmes issues de l'immigration. La recherche explore les impacts socio-spatiaux de tels cours dans cinq villes suisses au prisme d'un cadre théorique original. Ce dernier est basé sur le concept d'empowerment et plus particulièrement sur ses dimensions spatiales. Il est opérationnalisé autour de trois axes : (1) l'individu et ses capacités, (2) l'individu dans son environnement proche et (3) l'individu dans la société. L'analyse proposée montre que l'apprentissage du vélo est susceptible d'accroître la capacité à être mobile, la confiance en soi, de permettre la (ré)appropriation de son corps et de l'espace et de favoriser l'autonomie et l'accès à diverses opportunités et activités.

A Caen, l'association Véloisol dont les locaux se situent à la Maison du Vélo dispense depuis 5 ans des cours de vélo pour toute personne souhaitant apprendre ou simplement retrouver une pratique du déplacement à vélo. Là aussi, les élèves sont assez souvent des femmes mais aussi des enfants qui peuvent débiter grâce à la draisienne, vélo auquel le pédalier a été enlevé pour faciliter l'usage des pieds et acquérir l'équilibre latéral. Un circuit pédagogique permet l'apprentissage de la maîtrise du vélo mais Véloisol enseigne aussi le code de la route et l'entretien de base de la bicyclette. Elle accompagne les élèves jusqu'à la sortie sur la voie publique. L'association forme aussi des enseignants du vélo dans le cadre du brevet « initiateur mobilité vélo » (3,5 jours de formation).

<http://www.maisonduverlocaen.fr/pid9/velo-ecole>

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) organise chaque année des rencontres des vélo-écoles visant à perfectionner les pratiques d'enseignement :

<https://www.fub.fr/velo-ecole/je-souhaite-me-former-enseigner-pratique-velo/rencontres-velo-ecoles-formations-fub> **CC**

### Un avis bien tranché : Faire du vélo : suicidaire !

« J'ai lu avec intérêt votre article « Santé, tous à vélo » (La Manche Libre 6 avril 2019). L'été dernier, j'ai fait 3 000 km à vélo, de Reykjavik, en Islande à Boulogne-sur-Mer, via le Danemark, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique...et la France ! Quel choc de se retrouver sur les routes françaises après avoir pédalé en toute sécurité sur les routes des pays du nord de l'Europe, complètement déconnectées des routes autos et équipées de leur propre signalétique.

Traverser des pays entiers, de village en village, sans jamais rouler avec les autos, un rêve ? Non, une réalité dans ces pays. Pourtant, en France, la loi LAURE (du 30 décembre 1996) obligeant les collectivités à créer des voies cyclables à chaque création d'une nouvelle route, existe. Las, en France, nous sommes soumis au logiciel unique de l'auto. Politiques et ingénieurs des Ponts et Chaussées ignorent le vélo, à l'exception de quelques grandes villes. La France est l'un des pays les plus dangereux d'Europe pour la pratique du vélo, nos aménagements cyclables sont à des années-lumière des pays voisins. Alors, faire du vélo en France est, de fait, suicidaire ! Selon les derniers chiffres de la Sécurité Routière, il y a eu une augmentation de 22% du nombre de morts à vélo ces 6 dernières années... » *Jean-Claude Bossard, Le Chefresne-Villedieu-Les Poëles*

## **Le VTT de Marine Serre**

Lauréate 2017 du Prix LVMH des jeunes créateurs de mode.

« Je me sers de mon vélo matin et soir pour venir de mon domicile Porte de Clignancourt, à mon studio dans le 2<sup>e</sup> arrondissement. Le trajet dure une vingtaine de minutes, parfois moins, parfois plus, selon l'énergie que je mets à pédaler. En fonction de l'heure de la journée, de la météo, ce que je vois n'est jamais pareil. Cela m'inspire très souvent pour mon travail, donc je garde les yeux grands ouverts.

Ce vélo, c'est devenu mon allié, il m'offre une grande liberté. J'aime sentir l'effort physique pour me rendre d'un point A à un point B et pouvoir prendre conscience du temps que cela prend, ce qui est difficile lorsqu'on se déplace par exemple en taxi.

Ces trajets quotidiens demandent un peu de concentration, donc c'est un temps où je ne fais rien d'autre, c'est presque méditatif.

J'ai choisi un VTT. Il est bien équipé, avec des lumières, un emplacement pour ma gourde. Mais je ne porte ni gilet ni casque, c'est mon côté punk. J'ai opté pour un modèle sport parce que c'est ce genre de vélo que je possédais plus jeune. J'aime aussi cette esthétique sportive, ces roues crantées, cette posture penchée en avant avec les fesses relevées. Et j'aime trop l'effort physique pour céder au vélo électrique ce serait comme marcher sur un tapis roulant. » *Extrait magazine LE MONDE*

## **Ramasse-miettes et fourre-tout**

La puissance exercée par le vent croît avec le carré de sa vitesse. Ainsi un vent de 4 noeuds (7,5 KM/H) n'est pas deux fois plus fort qu'un vent de 2 noeuds (3.7 km/H) mais quatre fois (2x2).

En milieu urbain, le chrono moyen pour parcourir un kilomètre est de 15 minutes pour un piéton, 4 pour un cycliste et autant pour un automobiliste. Voir plus, en cas d'embouteillage.

La révolution des usagers en faveur d'une mobilité moins polluante, couplée à l'essor des vélos à assistance électrique entraîne la renaissance d'une industrie de la bicyclette en France. « Nous sommes entrés dans une véritable transition écomobile » relève Frédéric Heran, l'économiste spécialiste des deux-roues. Depuis 25 ans, la part du vélo ne cesse de se renforcer dans les déplacements. Les Français ont retrouvé l'utilité de la bicyclette *Virgile Caillet -Union Sport et Cycles*

Les ventes de VAE ont progressé l'année dernière de 90% avec 255.000 unités. En moyenne, un VAE est vendu à 1.584 euros contre 399 euros pour un engin classique. *Le Monde*

Le tourisme à bicyclette engendre une activité florissante : chaque kilomètre aménagé pour les cyclotouristes rapporterait de 17.000 à 30.200 € par an aux territoires concernés. Commerces, hôteliers s'adaptent à cette nouvelle clientèle.

*Vélos et territoires*

Formule magique :  $HS = 0,885 \times EJ$

Ce qui en français courant peut se traduire par : la hauteur de selle mesurée de l'axe de la boîte de pédalier au sommet de la selle, dans l'axe du tube de selle, doit être égale à la hauteur de l'entre-jambe multipliée par le coefficient de 0,885. La hauteur de l'entre-jambe se mesure pieds-nus et joints, du périnée au sol. Le coefficient de 0,885 tient compte de l'épaisseur des semelles de vos chaussures cyclistes, de leur cambrure et du jeu articulaire de la cheville. On obtient ainsi une position standard qu'il n'est pas interdit d'affiner ensuite. Cette formule a tout le moins le mérite d'éviter les erreurs grossières de position.

Acheter son premier vélo, les questions qui comptent :

Le matériau : compte un peu.

Le poids : compte un peu

Le groupe : dérailleurs-roue libre-plateau compte un peu, sauf entrée de gamme.

L'option mono plateau : compte un peu sur la route plus en gravel (tous chemins )

Le développement mini : compte énormément (la plus petite vitesse utilisable sur le vélo ) - pouvoir grimper une pente raide est essentiel.

La bonne taille : compte énormément.

Le type de freins : compte selon l'usage.

La largeur des pneus : compte beaucoup question confort.

le type de pneus : compte finalement peu.

l'esthétique : compte énormément. Votre vélo, plus vous le trouverez beau, et plus il vous donnera envie de pédaler.

*Extrait de la revue 200 N° 20 avec une explication pour chaque option*

GS

### **L'Enigme de Claude :**

Et voici la réponse tant attendue à l'énigme posée dans notre Bicyclette N°19 :

Où se trouve, à proximité de Caen, ce panneau d'obligation de circuler dans la voie réservée aux cyclistes ?



*Prendre la route de Cabourg (D 513) depuis les "Rives de l'Orne" . A Mondeville, grimper la côte assez raide et, au premier rond-point, prendre la 2ème sortie : juste à l'entrée sur la droite, on trouve cette géniale indication ; il faut noter que la belle végétation a disparu mais pas le panneau et que cela met encore mieux au clair l'aménagement. CR*

### **Appel de cotisation 2019.**

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 imprimer le document d'adhésion accompagnant la présente lettre et joindre un chèque mais le plus simple reste l'adhésion en ligne via HelloAsso : <http://derailleurscaen.net/adhesion>

**Merci à tous pour votre fidélité.**

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

courriel : [caen@fubicy.org](mailto: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**