

La bicyclette de dérailleurs

caen.fupicy.org



illustration :  associopolin.free.fr

N°24 – juin 2020

Respirer et entendre les petits oiseaux

Il a fallu un événement exceptionnel pour que les jeunes Français entrevoient avec étonnement ce que furent nos villes et agglomérations 50 ans auparavant quand la voiture était encore rare et de petite dimension et que les gens allaient le plus souvent à pied, parfois sur leurs biclous lourds, aux crevaisons fréquentes : des rues calmes où traverser n'est pas un problème, des chants d'oiseaux en plein centre...ne manquaient plus que les cris joyeux des enfants sur leurs patins à roulettes ou tiquant leurs billes.

Stéphane Mandard, dans le quotidien Le Monde, relève que 11 000 décès auraient été évités en Europe durant le mois d'avril, 1 230 en France...à la « faveur » du confinement : les niveaux de dioxyde d'azote et de particules fines ont baissé respectivement de 40 % et 10 % sur ce seul mois.

Depuis, tout semble redevenu « normal », les chauffards chauffent, les trottoirs ont retrouvé leurs encombrements et je ne parle même pas des rues et routes où le trafic s'est intensifié et accéléré, à titre de revanche, sans doute !



Ainsi, il est patent que malgré la prise de conscience de nos concitoyens du tintamarre et de la pollution engendrés par la circulation automobile au coeur des zones habitées, aucun changement de leurs comportements, ou seulement à la marge, n'est intervenu.

Réjouissons-nous d'un petit quelque chose, malgré ce tableau morose, une augmentation du trafic cycliste dans pas mal de villes et la création de ces fameuses pistes temporaires qui auront fait progresser la voirie cyclable de plusieurs années du rythme d'avant et rendu plus visibles nos chers deux-roues réparés à peu de frais grâce au « Coup de Pouce vélo ».

Nous devons nous contenter, à défaut d'une explosion de la pratique du vélo -celui qui a un pédalier et pas de moteur- de la multiplication des vélos à assistance électrique en même temps que des trottinettes du même tonneau, très utilisées par des enfants et des jeunes. Car l'abandon de la voiture individuelle pour les trajets courts a un effet vertueux. Le paradoxe est que tout automobiliste « accro » à son véhicule devient un piéton contraint une fois stationné alors que le cycliste peut évoluer aisément d'un point à un autre, sans perte de temps.

CC

Enlever une bande de circulation... Et accélérer le trafic

Instinctivement, on pourrait penser qu'une artère est comme un cours d'eau. Elle peut absorber une certaine quantité d'eau, et s'il y a trop d'eau, cela déborde. C'est alors l'embouteillage ou...Le bouchon, qui appartient d'ailleurs au même champ lexical.

Autrement dit, le débit de voitures déboulant dans une artère ne varierait pas quelle que soit la taille de l'artère.

Mais voilà que surgit la "théorie du trafic induit" bien connue des experts en mobilité. *« On a déjà pu constater que le trafic s'adaptait à l'infrastructure. Par exemple, lorsque dans les années 50/60, on augmentait d'une bande chaque artère embouteillée, cela rendait la voirie plus attractive et cela amenait donc plus de trafic, au point de retrouver le niveau de congestion d'avant. C'est un cercle vicieux qui nous permet de dire aujourd'hui qu'on ne peut jamais empêcher un embouteillage dans une zone active économiquement comme une grande ville. »*

« Le trafic suit aussi à la baisse l'infrastructure », indique Louis Duvigneaud, administrateur-délégué de Stratec, un bureau belge d'experts en mobilité. *« Quand on réduit le nombre de bandes, une partie des gens choisissent de ne plus se déplacer, ou de le faire via un autre moyen de transport, à une autre heure ou via un autre itinéraire. »*

Cette application inverse du trafic induit prend parfois le nom de "théorie de l'évaporation du trafic", même si cette expression est remise en question car l'évaporation n'est pas équivalente à 100%.

Ce phénomène a été illustré par un cas d'école à Rouen en 2012 lorsque l'incendie d'un camion-citerne a imposé la fermeture pour plusieurs années du pont Mathilde, l'un des six ponts qui relie les deux rives de Rouen.

Plus modestement, la ville de Mondeville a décidé de fermer la route de Colombelles, le long de l'Orne, au trafic automobile, constatant que sa fermeture durant les longs travaux du viaduc de la Presqu'île n'avait pas entraîné de congestion supplémentaire sur d'autres axes.

« En ville, ce sont les carrefours qui déterminent la capacité d'un axe et non les axes eux-mêmes », explique Louis Duvigneaux. *« La capacité d'un carrefour, c'est sa capacité à absorber les différents mouvements, la fluidité avec laquelle les véhicules passent. Et généralement, ce sont les carrefours qui sont saturés en ville. Et ces carrefours, on n'arrive pas à les améliorer, ou on ne veut pas les améliorer parce que cela demanderait des tunnels, par exemple. Ainsi, dans les villes actuelles il y a un surdimensionnement des axes par rapport aux carrefours en amont et en aval. Supprimer une bande de circulation a pour conséquence d'enlever des voitures qui attendent leur tour ».*

« L'accessibilité, c'est quoi ? C'est un certain nombre de personnes qui peuvent arriver en ville dans un certain temps. Et, lorsqu'il y a une congestion de voitures, la vitesse chute donc l'accessibilité chute aussi. Et puisque toutes ces voitures sont remplies en moyenne de 1,3 personne, l'accessibilité de la ville n'est plus si bonne que ça.

Dans le cœur de Londres, la part modale de la voiture n'est que de 10% et pourtant on ne peut pas dire que c'est une ville qui pose problème au niveau économique. Ce n'est pas la voiture qui fait que la ville est riche, c'est la densité des interactions qui sont possibles dans le cœur de ville, parce qu'il est accessible.

De nombreuses villes du monde choisissent alors de réduire d'une bande, pour faciliter l'accès de transports en commun ou créer une piste cyclable. D'ailleurs, créer une piste cyclable, c'est créer un trafic induit... de vélos ».

Extraits d'un article RTBF Belgique 25 mai 2020

Pistes cyclable transitoires

Avec la crise du COVID-19, et les mesures de distanciation qu'elle a imposées, bon nombre de villes se sont tournées vers la mise en place d'aménagements cyclables transitoires, pour pallier le problème de la diminution du nombre de places dans les transports en commun, et éviter que les usagers ne se tournent vers leurs voitures et ne saturent les routes.

Aujourd'hui, on compte plus de 1.000km de nouvelles voies cyclables, apparues en quelques semaines. Certaines à des endroits réclamés depuis des années, voire des décennies, par les associations locales (par exemple, le pont de Neuilly, véritable autoroute infranchissable à vélo, sauf à passer sur les trottoirs). D'autres dans des villes pas connues pour leur politique en faveur du vélo, telle que Nice.

À Caen, nous avons dressé un certain nombre de propositions d'aménagements cyclables qui nous paraissaient utiles et nécessaires, et les avons adressées aux élus de Caen et de Caen-la-Mer, pendant le confinement. Il s'agit de :

- * L'avenue Georges Clémenceau et la rue d'Auge à Caen, et la rue Émile Zola à Mondeville, pour lesquelles les équipes municipales avaient déjà présenté des projets de travaux (incluant des zones 30, des bandes ou pistes cyclables,...) ;
- * La route d'Harcourt (pour rallier Fleury-sur-Orne depuis Caen), l'avenue du Général de Gaulle (Hérouville-Saint-Clair et Biéville-Beuville), l'avenue Jean Vilar et la rue de Falaise (Ifs), et l'avenue Henri Chéron (Bretteville-sur-Odon) ;
- * le boulevard Dunois/Richemond/Jean Moulin, et ainsi compléter le tronçon manquant sur le « Périphéris vélo » ;
- * les rues de Bayeux et Caponière, mises à sens unique (une pour entrer dans la ville, l'autre pour en sortir). La voie libérée sur chacune serait alors transformée en piste cyclable bidirectionnelle.

Cette liste de propositions n'a pas reçu l'accueil que nous espérions, même si certaines de nos demandes vont être prises en compte. La mairie de Mondeville nous a même mandatés pour lui faire une liste d'endroits où du jalonnement est nécessaire.

Néanmoins, vous avez pu constater que des aménagements cyclables transitoires commencent à apparaître dans Caen (Boulevard Yves Guillou, devant le Stade nautique) et à Mondeville (rue Émile Zola). D'autres vont être réalisés prochainement : la Cavée (piste bidirectionnelle pour relier le boulevard Lyautey au « Périphéris Vélo », en passant le long de la Prairie), l'avenue d'Édimbourg (piste bidirectionnelle reliant le Campus 1 à la rue de la Délivrande) et la rue de la Délivrande (bande cyclable de part et d'autre, allant presque jusqu'au Péricentre).

L'aménagement dans l'avenue du Général de Gaulle, à Hérouville, devrait aussi être fait, mais nous sommes toujours en attente d'informations, à l'heure où ces lignes sont écrites. Nous espérons que notre demande de faire une piste bidirectionnelle du côté ouest (le long du centre Baclesse, dans la continuité des aménagements existants à Caen, et vers Biéville-Beuville) sera entendue, afin d'éviter aux cyclistes d'avoir à traverser cette 2x2-voies. FG

Le Mouvement des Employeurs à vélo ajouté

Employeurs de tous secteurs, de tous types et de toutes tailles, nous constatons l'importance que prennent le vélo et les autres mobilités douces dans nos activités : trajets domicile-travail de nos employé-e-s, trajets pour rencontrer nos clients ou nos fournisseurs, explorations dans le cadre de nos missions, livraisons de nos fournisseurs... Aujourd'hui, circuler en vélo dans de bonnes conditions de sécurité est non seulement une source de satisfaction et de plaisir pour les premier-e-s concerné-e-s : c'est aussi un facteur de bonne santé et de productivité pour nos entreprises.

Pourtant, il arrive trop souvent que nos salarié-e-s arrivent stressés ou blessés en raison d'un incident, que l'on perde du temps ou que l'on soit mis en danger sur un trajet professionnel en raison du non-respect du code de la route par d'autres usagers ou d'infrastructures inadaptées.

Ou, tout simplement, que l'on renonce à effectuer un trajet à vélo par peur ou par manque d'infrastructures adaptées, au profit des transports en commun quand ils existent

et de trajets motorisés.

Aujourd'hui, nous nous fédérons en mouvement et nous voulons agir en commun pour sensibiliser les pouvoirs publics - Etat et collectivités locales - de l'importance des trajets domicile - travail à vélo sur la productivité et le bien être de nos salariés.

Nous promovons auprès des acteurs publics le développement d'infrastructures dédiées (pistes cyclables...) et le respect de celles-ci par les autres usagers de la route. Nous sommes force de proposition pour aider les élus locaux à se saisir de cet enjeu avant tout humain, qui a des répercussions fortes sur le fonctionnement des entreprises.

Nous sommes le Mouvement des Employeurs à vélo ajouté. Nous nous fédérons pour promouvoir des rues et des routes réellement cyclables, facteur de sécurité, de plaisir et de compétitivité.

Pour toutes infos complémentaires écrivez à contact@m-e-v-a.eu.

Ramasse-miettes-Fourre tout

Le vélo, révolution urbaine : Alors que les cyclistes n'ont jamais été aussi nombreux dans les villes, ediles et industriels se félicitent de cet engouement. Mais dans les régions rurales et périurbaines la bicyclette recule au profit de la voiture. *Le Monde*.

Paris rue de Rivoli : Cette rue est devenue entièrement cyclable et enregistre jusqu'à 10 000 passages par jour (Juin 2020).

80 km/h : Les politiques opposées au 80KM/H jugent acceptable que d'avantage de personnes soient tuées sur la route. prof.F.GOT accidentologue (université Descartes)
Nouveau slogan : Vélo-Boulot-Dodo

Sur le biclou, "Inddigo" : Cette société répond à tout. Une étude sur le marché du VAE réalisé par Inddigo ; le schéma des aménagements cyclables d'Orléans ; le cahier des charges du nouveau "vélib" ; l'avenir des vélos écoles ; la fréquentation de l'itinéraire de cyclotourisme qui longe la Loire. L'activité mobilité d'Inddigo emploi aujourd'hui 65 personnes. Une vingtaine d'entre elles se consacrent exclusivement aux "modes actifs", vélo et marche, que bon nombre de villes souhaitent désormais encourager.

Le Monde économie

"A vélo c'est -paraît-il-comme la cuisson des oeufs, le plus dur c'est pour les mollets."

Henri Bosc- Apôtre du 650.

GS

Dérailleurs se balade

Il existe à Paris un pont traversant la Seine, dénommé « Passerelle DEBILLY » qui joint l'avenue de New York au Quai Branly reliant ainsi le 16^{ème} au 7^{ème} arrondissement : quelle est sa particularité ?

Réponse dans le n° 25 de La Bicyclette.

CR

Appel de cotisation 2020.

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 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