

La bicyclette de dérailleurs

caen.fubicy.org



illustration :  associazinolin.free.fr

N°25 – septembre 2020

Bayeux se met au vélo

Le 9 juillet dernier, une petite délégation de Dérailleurs était conviée à la mairie de Bayeux pour une entrevue avec Arnaud Tanquerel, maire adjoint en charge de l'environnement, des sports, loisirs et de la Jeunesse.

Un accueil très cordial pour parler des actions de Dérailleurs, de la place du vélo dans la ville et des évolutions attendues. La présidente était venue...à vélo et a pu constater que l'itinéraire depuis la gare posait problème en raison de nombreux sens interdits et petites rues assez indéchiffrables pour le visiteur. L'accent a donc rapidement été mis sur la place très importante de la voiture individuelle à Bayeux, ville où les parkings sont omniprésents et le trafic dense, le commerce du centre amenant de nombreux visiteurs de l'extérieur de la ville. Dans un tel contexte, la présidente a suggéré une quasi-généralisation du double-sens cyclable tel qu'il se pratique aujourd'hui de manière très large dans de nombreuses villes et la piétonnisation de l'extrême centre-ville pour la tranquillité des promeneurs. La municipalité a paru ouverte à de telles améliorations et a promis un maintien du contact avec notre association.

Dans sa revue trimestrielle parue en septembre, nous avons eu la satisfaction de découvrir le programme « Bayeux, ville Nature 2020 » où plusieurs projets commencent à prendre forme : l'offre Bycycle pour la mise à disposition de 50 Vélos à Assistance Electrique aux Bayeusains, la mise en selle des enfants, une évolution du maillage de la ville et la création d'un abri-vélo bien équipé.

En revanche, Bayeux ne s'est pas saisie de la possibilité de tester des équipements temporaires comme ont pu le faire tant de villes françaises et même mondiales et c'est une voie qu'elle pourrait suivre pour amener sa population à un changement de vision de la ville qui inclurait beaucoup plus les modes actifs de déplacement.

N'oublions pas que le cycliste est moins visible que l'automobiliste mais tout autant, voire plus, consommateur de biens et de services, que son déplacement doit être facilité et sécurisé, cette sécurisation passant prioritairement par un partage courtois de l'espace public. Sans oublier l'attrait que présente une ville comme Bayeux pour les touristes à vélo avec la proximité des grands axes que constituent la Vélomaritime et la Véloroute des Plages du Débarquement.

Nous rêvons d'une ville de Bayeux pacifiée et où il fera bon respirer. Gageons que c'est en bonne voie !

NB : au Baromètre des villes cyclables 2019 Bayeux obtient la note E, plutôt défavorable, mais avec une progression de 25% ; résultat basé sur 167 contributions de cyclistes au quotidien

Nice, a nice town for bikers ?

Ville départ du Tour de France et habituée des compétitions, Nice, la cinquième ville de France, est très en retard sur le développement des voies cyclables pour un usage quotidien. Mais les choses bougent : un plan vélo a été adopté cet été.

Le look n'est pas le même, et c'est assumé. Stéphanie ne porte pas le short en lycra, le casque profilé et les pédales automatiques des coureurs du Tour de France. Elle grimpe sur son vélo en tunique, jean et sandalettes. Car cette assistante sociale n'a pas le temps de se changer entre ses déplacements et sa vie quotidienne. A 52 ans et «sans voiture», Stéphanie utilise son vélo «pour les courses, le travail, le ciné, les soirées entre amis». Ce qui fait d'elle une testeuse au quotidien de la qualité du réseau cyclable. Alors que la Grande Boucle quitte Nice ce lundi matin après y avoir passé trois jours sur des routes réasphaltées et réservées, quelle est la place du vélo au quotidien dans la cinquième ville de France ?

Tous les jours pour se rendre au travail, Stéphanie descend l'une des collines huppées du centre-ville. C'est là que les ennuis commencent : pas de piste protégée. «J'ai trop peur de pédaler sur la route donc je me mets sur le trottoir, raconte-t-elle. Et je me fais insulter par les piétons.» Elle rejoint vite l'espace parfait pour «vélotafeurs» et autres cyclistes du dimanche : la Promenade des Anglais : une piste protégée de 5 km sans feu rouge qui longe la mer. «Ça, c'est la carte postale de Nice, commente-t-elle. Mais ailleurs, le réseau est catastrophique.» Car très vite, Stéphanie remonte sur une autre colline, en direction de la fac. «La dernière portion est terrible. Je traverse de gros carrefours, je suis au milieu des voitures, décrit-elle. Je prends un raccourci avec une grande côte : cette fois, je me fais insulter parce que je ne roule pas assez vite. Mais parfois, on m'encourage.» Arrivée sur son lieu de travail, pas d'arceau pour accrocher le vélo. Il finit dans son bureau au premier étage.

C'est Hervé Andres, militant dans l'association Nice à vélo et candidat sur une liste d'opposition aux dernières municipales, qui théorise : «A Nice, il y a deux visions du vélo. L'une touristique et l'autre sportive. Ici, le vélo c'est le Tour de France, le Paris-Nice, les subventions aux clubs cyclistes, la communication qui va autour, dit-il. Mais le vélo ce n'est pas que pour la carte postale, c'est aussi pour aller au travail et faire les courses. Il doit être considéré comme un vrai moyen de transport.» Juliette Chesnel, élue écologiste à Nice : «Le vélo est perçu comme un empêchement de se déplacer, alors que c'est l'inverse, il est libérateur.»

Florence, pourtant cycliste assidue «depuis vingt-cinq ans», interdit à ses enfants d'en faire, «trop dangereux». Alfred, 28 ans, voudrait un axe sécurisé nord-sud. Pour Daniele et Nicolas, 32 ans, il faut «travailler sur la culture» : «On n'est pas à Amsterdam. Ici les gens sont très voiture. Si on leur enlève 1 cm² de bitume, c'est la révolution.»

Des arguments appuyés par les chiffres : selon le baromètre 2019 des villes cyclables, Nice est classée avant-dernière des onze plus grandes communes françaises avec une note «défavorable». Le maire de Nice, Christian Estrosi estime qu'il a rattrapé beaucoup de retard depuis 2008 dans une ville qui n'est pas configurée pour cela. Une grande coulée verte, l'aménagement d'un certain nombre d'artères, c'est toujours plus difficile de partir de zéro.» Aujourd'hui, le réseau cyclable de la ville s'étend sur 90 km et les choses avancent. Depuis un an, des initiations sont proposées dans les écoles. Post-confinement, la ville a créé des pistes éphémères. Surtout, la métropole a adopté mi-juillet un plan vélo. Jusqu'en 2026, un budget de 20 millions d'euros sera consacré au développement du cyclisme avec pour objectif 160 km de réseau cyclable et 10% de part modale. «C'est absolument inatteignable, raille le responsable de l'association. C'est une chose d'avoir la volonté politique, c'en est une autre de réaliser avec les moyens. Pour atteindre les 10%, il faudrait 700 km de pistes à Nice.»

La promenade des Anglais ne suffira donc pas.

Roue Cool Journal Libération 31 août 2020

Les cyclistes, ils brûlent les feux rouges !

On tente de comprendre cette inépuisable controverse entre automobilistes et cyclistes. Pourquoi ces derniers grillent-ils le rouge et pourquoi cela énerve autant les conducteurs... qui eux aussi passent souvent au rouge ?

La Montagne se devait de faire le point sur les cyclistes et les feux rouges. Pourquoi ? Parce que c'est le commentaire numéro 1 sous chaque article parlant vélo en ville : « Les cyclistes, commencez d'abord par respecter les feux rouges ! » On ne va pas clore ici la controverse, on ne cherche pas non plus à justifier ou encourager la pratique : on veut juste aider à comprendre

1) Première explication : parce que c'est parfois autorisé lorsque le feu est accompagné d'un panneau M12, qui transforme l'arrêt obligatoire en cédez-le-passage pour les seuls cyclistes. Tout le monde ne l'a pas encore identifié, semble-t-il.

2) La stratégie de survie adoptée par le cycliste sur certaines voies très encombrées et mal aménagées. « Il y a certains feux qu'il faut, à mon avis, absolument passer au rouge. Sinon, on se retrouve pris en sandwich entre tous les automobilistes qui accélèrent et ne nous voient pas, en nous frôlant à quelques centimètres. Par contre, en démarrant au feu rouge, on a le temps de s'éloigner. Quand les motorisés finissent par nous rattraper, ils se sont espacés et ils voient le vélo, donc ils font (au moins un peu) attention. » Olivier. Anticiper le passage au vert, même si c'est évidemment une infraction, donne un sentiment réel de sécurité au cycliste. Cela peut éviter de se retrouver coincé entre le bus et le trottoir. Surtout quand les véhicules motorisés ne respectent pas le sas vélo, qui permet justement aux cyclistes d'être visibles.

3) Parce que certains cyclistes traversent la ville comme un cheval fou (on ne le conseille à personne) et que d'autres (pas les mêmes) préfèrent économiser un arrêt qui nécessite un départ à la force des jambes ensuite. Dans ce cas, c'est mieux à vitesse réduite en regardant bien à droite et à gauche, pas à toute berzingue : une voiture est si vite arrivée...

Au contraire, de plus en plus, les cyclistes militants et vélotafeurs font bien attention à respecter la signalisation « pour ne pas donner aux automobilistes une seule raison de se plaindre ». C'est même devenu un argument très présent dans le milieu associatif du vélo, qui en use toujours auprès des nouveaux cyclistes urbains. « Si tous les cyclistes étaient irréprochables sur la route, plus aucun conducteur ne pourrait commencer de discuter par un : "oui mais les cyclistes, ils grillent les feux". Argument qui permet à l'automobiliste de justifier ses propres entorses au Code de la route et donc l'empêche de se remettre en cause. » Pierre-Antoine.

D'où vient le problème ? On a déjà lu et entendu, très souvent, « parce les cyclistes se croient tout permis ». Un cycliste risque une amende au même titre qu'un automobiliste : une contravention de 4ème classe avec une amende de 135 €.

On a une autre explication : parce que le feu tricolore est une invention pour gérer le trafic motorisé et n'est pas adapté pour la circulation cycliste. D'où l'idée des panneaux M12 dont on parlait plus haut. C'est l'argument principal des associations cyclistes, qui s'appuient sur de nombreux exemples. Les feux sur un boulevard sont d'ailleurs synchronisés pour la vitesse d'un véhicule à moteur, pas celui d'un vélo. Le cycliste sera en conséquence plus souvent bloqué au rouge, alors que l'automobiliste peut enchaîner les feux verts. Pourquoi est-ce un sujet qui énerve ? Parce que les cyclistes sont fiers de leur mobilité et de leur liberté. En milieu hostile, ils adoptent aussi des stratégies de survie, difficiles à comprendre depuis l'habitacle d'une voiture. Parce qu'ils aiment dépasser avec un grand sourire l'automobiliste qui vient de les doubler en prenant des risques, à 50 mètres d'un feu rouge. Et que tout cela, « ça énerve les automobilistes coincés dans leur carapace en tôle », estime Pierre-Antoine. Conducteurs qui savent rappeler avec raison que le Code de la route s'applique aussi aux cyclistes. « Avec le nombre de feux rouges et le nombre de cyclistes, un automobiliste verra régulièrement un cycliste griller un feu rouge, entretenant ainsi le préjugé. » Dernière précision : selon une étude danoise, les cyclistes commettent beaucoup moins d'infractions routières que les automobilistes. Bon, évidemment, la pratique du vélo au Danemark n'est pas vraiment comparable avec la France, encore moins Clermont-Ferrand.

D'après Philippe Cros Clermont-Ferrand transport 24/07/2020

Ramasse-miettes-Fourre tout

« C'est le contraire du vélo, la bicyclette. Une silhouette profilée mauve fluo dévale à soixante-dix à l'heure : c'est du vélo. Deux lycéennes côte à côte traversant un pont à Bruges : c'est de la bicyclette. L'écart peut se réduire. Michel Audiard en knickers et chaussettes hautes s'arrête pour boire un blanc sec au comptoir d'un bistro : c'est du vélo. Un adolescent en jeans descend de sa monture, un bouquin à la main, et prend une menthe à l'eau à la terrasse : c'est de la bicyclette. On est d'un camp ou bien de l'autre. Il y a une frontière. Les lourds routiers ont beau jouer du guidon recourbé : c'est de la bicyclette. Les demi-course ont beau fourbir leurs garde-boue : c'est du vélo. Il vaut mieux ne pas feindre, et assumer sa race. On porte au fond de soi la perfection noire d'une bicyclette hollandaise, une écharpe flottant sur l'épaule. Ou bien on rêve d'un vélo de course si léger : le bruissement de la chaîne glisserait comme un vol d'abeille. A bicyclette, on est un piéton en puissance, flâneur de venelles, dégustateur du journal sur un banc. A vélo, on ne s'arrête pas : moulé jusqu'aux genoux dans une combinaison néospaciale, on ne pourrait marcher qu'en canard, et on ne marche pas.

C'est la lenteur et la vitesse ? Peut-être. Il y a pourtant des moulineurs à bicyclette très efficaces, et des petits pépés à vélo bien tranquilles. Alors, lourdeur contre légèreté ? Davantage. Rêve d'envol d'un côté, de l'autre familiarité appuyée avec le sol. Et puis... opposition de tout. Les couleurs. Au vélo l'orange métallisé, le vert pomme granny, et pour la bicyclette le marron terne, le blanc cassé, le rouge mat. Matières et formes aussi. A qui l'ampleur, la laine, le velours, les jupes écossaises ? A l'autre l'ajusté dans tous les synthétiques.

On naît bicyclette ou vélo, c'est presque politique. Mais les vélos doivent renoncer à cette part d'eux-mêmes pour aimer – car on n'est amoureux qu'à bicyclette.

Philippe Delerm, livre de 1997 "La première gorgée de bière et autres plaisirs minuscules" :

Dérailleurs se balade : La Passerelle Debilly

Elle porte le nom d'un général du 1er Empire, Jean-Louis Debilly et est inscrite aux Monuments Historiques depuis 1966. Elle est en fait, comme la Tour Eiffel, un vestige de l'Exposition Universelle de 1900 que ses contemporains ont choisi de préserver à notre plus grand bonheur. Elle a la forme d'un pont en arc à tablier intermédiaire doté d'une charpente métallique. Elle est décorée de carreaux de céramique vert foncé qui renforcent l'apparence d'ondulation de l'ensemble.

Vous la trouverez à proximité de la Tour Eiffel, entre l'avenue de New York et le Quai Branly et pourrez l'emprunter à vélo ou à pied.

Réponse à l'énigme de la Bicyclette N°24

Dérailleurs recrute

Dérailleurs, comme toute association, a besoin de renouveler son conseil d'administration et de s'entourer de bénévoles pour assurer les nombreuses et diverses actions menées au fil des mois. Nos conseils d'administration se tiennent généralement chaque 1er mardi du mois et sont ouverts aux adhérents qui le souhaitent, dans le respect des mesures sanitaires. Informez-vous sur le site <http://derailleurscaen.net>

Prochain CA exceptionnellement, le mardi 13 octobre Maison du Vélo 20h15

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