

La bicyclette de dérailleurs

caen.fupicy.org



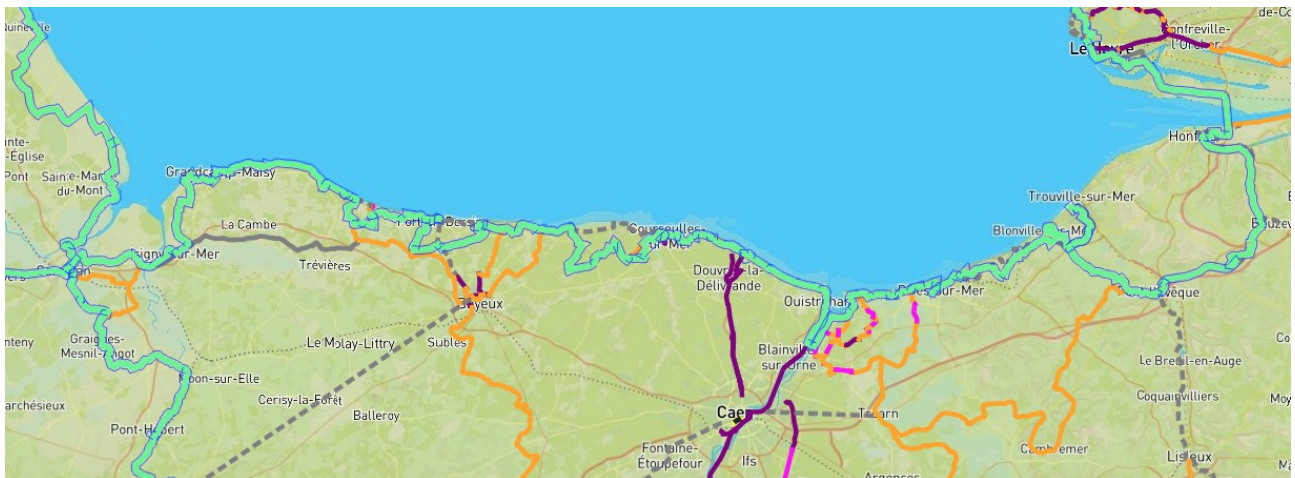
illustration : associopolin.free.fr

N°27 – mars 2021

La Vélomaritime® dans le Calvados.

Partie française de l'EuroVelo 4, La Vélomaritime® de Roscoff à Bray-Dunes devrait être inaugurée avant l'été. Si son comité de pilotage – avec le département du Calvados comme chef de file – s'est engagé à produire pour cette date un itinéraire entièrement balisé, il restera encore des sections provisoires dans l'attente d'aménagements définitifs et plus qualitatifs. Cet article fait le point sur ce que sera La Vélomaritime® dans notre département cet été. *Note : pour se faire une meilleure idée, le lecteur pourra visualiser le tracé sur <https://sig.af3v.org> en cochant la case « Itinéraires EuroVélo » et en zoomant sur le littoral du Calvados.*

Les informations figurant ci-dessous sont le fruit de nos échanges avec le Département du Calvados. Dérailleurs est régulièrement sollicitée pour des avis techniques et participe aux différents comités de pilotage organisés par le Département.



De Carentan à Grandcamp-Maisy : venant du département de la Manche, La Vélomaritime® entre dans notre département en franchissant la Vire au Pont du Vey. Après un parcours en piste cyclable le long de la D613 qui reste à créer, la véloroute emprunte une ancienne voie ferrée, fait le tour du camping et atteint le port d'Isigny-sur-Mer. Une piste cyclable le long de la D613 nous emmène à l'entrée d'Osmanville puis un ensemble de petites routes conduit à la base conchylicole via Gêfosse-Fontenay d'où on rejoint Grandcamp-Maisy par une alternance de voies partagées et de chemins. En juin, l'ensemble de l'itinéraire sera balisé mais les voies en site propre resteront « dans leur jus ». Elles ne seront revêtues d'un enrobé que plus tard.

De Grandcamp-Maisy à Port-en-Bessin-Huppain : sur la section comprise entre Grandcamp-Maisy et Vierville-sur-Mer, les travaux de réalisation d'une voie verte en stabilisé au plus près du littoral sont en cours. Ils ont pris du retard avec les intempéries de ce début d'année et ne seront probablement pas terminés pour l'été (auquel cas, un itinéraire provisoire serait proposé au sud de la D514). De Vierville à St Laurent l'itinéraire est ouvert. Un contournement sud du cimetière américain sur

voies partagées sera mis en place jusqu'à Colleville et rejoindra un tronçon existant jusqu'à Ste Honorine-des-Pertes. A partir de là, une voie verte dont les travaux sont bien avancés permettra de rejoindre le sémaphore, puis Port-en-Bessin par une section déjà en service (attention à la pente!).

De Port-en-Bessin-Huppain à Courseulles-sur-Mer : une voie verte au plus près de la côte est prévue jusqu'à Longues-sur-Mer mais ne verra le jour que dans plusieurs années tant les contraintes y sont fortes (foncières, géotechniques, archéologiques et environnementales). Une solution transitoire est donc mise en place à l'est vers Etréham puis dans la vallée de l'Aure jusqu'à Longues-sur-Mer. Depuis le site des batteries, l'itinéraire est déjà ouvert jusqu'à Arromanches puis Asnelles. La plus grosse inconnue se situe entre Asnelles et Courseulles. Il existe aujourd'hui une boucle locale passant par Meuvaines, Bazenville, Crépon, Ver-sur-Mer, Ste Croix-sur-Mer, Banville et Graye-sur-Mer mais la volonté du département est celle d'une liaison la plus directe possible entre Asnelles et Courseulles : en piste cyclable le long de la D514, puis sur le littoral dans la traversée de Ver-sur-Mer, enfin par une petite route au sud de la D514 : la D112b. Contrairement au Département, les maires des communes traversées trouvent cette petite route dangereuse et s'opposent fermement au passage de La Vélomaritime® à cet endroit. Pas sûr qu'une solution soit trouvée avant l'été ... et rien n'est définitivement arrêté actuellement.

De Courseulles-sur-Mer à Houlgate : ici, on dispose déjà d'un itinéraire cyclable continu, majoritairement en site propre, même si des améliorations sont souhaitables par endroits.

De Houlgate à Deauville : un itinéraire provisoire sera proposé pour l'été puis sera amélioré dans les années suivantes. Cet itinéraire emprunte la route de la corniche (!) puis, à hauteur d'Auberville, s'engage au sud de la D513. Il passe au sud de Villers-sur-Mer et des marais de Villers et Blonville. Enfin, il exécute un spectaculaire tour du Mont Canisy – au-dessus de Bénerville – pour revenir sur Tourgéville. De là, il est possible de se rendre dès aujourd'hui jusqu'à Deauville par St Arnoult et la belle voie verte de l'hippodrome.

De Deauville à Pont-L'Évêque puis Honfleur : cette dernière partie est aujourd'hui entièrement aménagée et forme un tronc commun avec la branche sud de La Seine à Vélo. En site propre de Deauville à Tourgéville, en voie partagée jusqu'à Pont-L'Évêque, en voie verte sur une ancienne ligne de chemin de fer jusqu'à St André d'Hébertot puis à nouveau en voie partagée jusqu'à Honfleur.

Pour la suite, en Seine-Maritime, le Pont de Normandie reste un des gros points noirs de La Vélomaritime® tandis que la traversée du site industriel et portuaire jusqu'au Havre va devenir rapidement une réalité si l'on en croit les récentes annonces de financement de la Région et de l'État.

APH

Les outils informatiques pour le cyclovoyageur (1ère partie)

On pourrait écrire un livre complet sur les outils informatiques utiles au cyclovoyageur, tant ils sont nombreux, un peu plus chaque jour, dans des domaines les plus variés. Ce n'est pas l'ambition de ce petit article qui se limite à vous proposer d'aller jeter un œil à ceux que j'utilise. Il y a bien d'autres, aussi bons ou meilleurs, chacun fera son choix. Je ne vous parlerai ici que de ceux que je maîtrise suffisamment pour vous apporter mon aide en cas de besoin.

1. Définir et suivre un itinéraire

Chacun de nous – ou presque – a aujourd'hui accès à un système de navigation, soit sur son téléphone mobile, soit parce qu'il a fait l'acquisition d'un GPS. En offrant une vue plus large, la carte papier reste cependant indispensable pour se faire une idée globale du parcours et de son environnement.

Deux cas de figure sont à envisager :

- Soit il s'agit de trouver un itinéraire pour se rendre immédiatement dans un lieu dont on connaît l'adresse. Dans ce cas, les deux applications que j'utilise sont [Google Maps](#) et [Géovélo](#) utilisés dans ce cas comme un GPS de voiture.
- Soit il s'agit de choisir un parcours de voyage, étape par étape. Dans ce cas, il est utile de connaître non seulement la route à suivre mais aussi le dénivelé à affronter, le type de voirie (va-t-on suivre une voie verte ou emprunter des routes), la durée prévisionnelle, etc... Il faut aussi pouvoir modifier facilement l'itinéraire proposé par le logiciel (parce qu'on veut, bien sûr, absolument aller voir ce château un peu à l'écart de l'itinéraire). Une fois l'itinéraire fixé, il faut pouvoir le télécharger pour l'utiliser avec un système de navigation (cf. infra).

André-Pierre utilise [BRouter](#), moi [OpenRouteService](#). Ces deux sites fournissent des informations sensiblement équivalentes et utilisent les fonds de carte CycLOSM où sont repérés les itinéraires et aménagements cyclables.

Une fois l'itinéraire de l'étape défini, il peut être intéressant d'en savoir plus sur sa difficulté. Pour cela j'utilise le site [IBP Index](#) qui donne une image très précise des dénivelés et propose une cotation standardisée de l'effort à fournir.

L'itinéraire tracé, il convient de l'envoyer vers le système de navigation et hop ! En selle ! Il suffit maintenant de le suivre, tel qu'on l'aura défini.

Deux types de périphériques sont utilisables : l'appareil GPS dédié, Garmin ou autre, ou le smartphone sur lequel on aura téléchargé une application GPS vélo avec des cartes dont on s'assurera qu'elles sont utilisables hors ligne.

Bien plus onéreux, le GPS présente cependant quelques avantages : il résiste mieux aux intempéries (il arrive qu'il pleuve ...), son écran est souvent plus lisible, il ne chauffe pas et il est plus autonome. Avec le smartphone, on peut toutefois utiliser des batteries externes ou, mieux, un chargeur qui se branche sur la dynamo du vélo.

À chacun de voir selon ses habitudes et son budget. J'ai longtemps utilisé [Guru Maps](#) (anciennement Galileo), mais j'ai maintenant acquis un GPS. André-Pierre, lui, utilise l'application [OsmAnd](#) sur son smartphone. Guru est devenue assez chère (49 €, ce qui n'était pas le cas quand je l'ai achetée). Comme un GPS, l'application peut vous guider – c'est sa fonction première – mais aussi enregistrer la trace parcours que vous avez effectivement suivie. OsmAnd est moins chère mais n'offre pas cette possibilité.

2. Éviter les gouttes

Il ne pleut pas que sur les c..., mais parfois aussi, étonnamment, sur les cyclistes.

On peut utiliser le site et l'appli de [Météo France](#). Pour ma part c'est à la [météo norvégienne](#) que je me réfère le plus souvent, étonnamment exacte et précise. Si vous ne parlez ni norvégien ni Bokmål, vous pourrez sélectionner l'anglais. À trois et à sept jours, vous serez renseigné sur la température réelle et ressentie, les précipitations heure par heure, la force et le sens du vent – quoique cette dernière information soit moins utile, chacun sachant qu'on l'a toujours de face !

3. Partager l'aventure

On peut choisir de partager ses aventures sur Facebook... ou souhaiter rester propriétaire de ses informations personnelles et préférer un outil plus pratique et plus ergonomique aux fonctionnalités plus adaptées.

Déjà utilisée par Dérailleurs à l'occasion de la rando annuelle mais réservée aux utilisateurs d'IOS, [Track My Tour](#) est une application de blog de voyage qui permet de partager son itinéraire, ses photos, ses impressions avec sa famille et ses amis puis d'imprimer ensuite un livre-souvenir. [Polarsteps](#) remplit les mêmes fonctions et fonctionne tant sous Android que sous IOS. Ces deux applications existent en version gratuite limitée. La version payante offre plus d'espace et de fonctionnalités.

BV (suite dans la Bicyclette N°28)

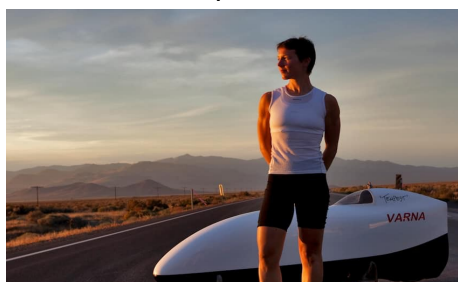
Ramasse-miettes-Fourre tout

Les véhicules à énergie musculaire

Partant du principe qu'à 30 km/h un cycliste dépense 80% de son énergie à combattre l'air, Francis Faure devient recordman du monde de l'heure en 1933 en choisissant un innovant vélo à pédalage horizontal, le Vélocar.

Aussitôt, l'Union Cycliste Internationale décrète les spécifications et interdit les évolutions fondamentales de la bicyclette. C'est pourquoi, alors qu'il n'est plus rien de commun entre une voiture de course de 1933 et un modèle contemporain, le Tour de France reste, lui, visuellement immuable...

Malgré leur anonymat, les records atteints par les machines modernes à propulsion humaine défient l'imagination : 139,44 km/h sur le 200 mètres lancé, 91,556 km dans l'heure - départ arrêté et 1219 km effectués en solo en 24h.



L'association France-HPV existe depuis 1991 et elle regroupe les personnes morales et physiques concernées par la pratique et le développement des Véhicules à Propulsion Humaine, qu'ils soient terrestres, aquatiques ou aériens. Elle est représentant officiel pour l'homologation des records.

La recordwoman mondiale de la spécialité est française, Barbara Buatois. Elle a atteint 121,807 km/h sur le 200 mètres lancé et 84,0204 km dans l'heure - départ arrêté. Le jeune Valentin Dussart détient quant à lui le record du 200 mètres lancé junior, sur vélo couché non caréné. France-HPV contribue également à démontrer qu'il est possible, contre toute attente, avec très peu d'énergie et zéro émission de CO² de concurrencer l'automobile avec des machines à la fois confortables, performantes et pratiques ne fonctionnant qu'à la force musculaire, les vélomobiles. Ces machines sont 10 fois plus aérodynamiques qu'un vélo. Une personne, à l'origine sédentaire, peut, en 2 mois d'entraînement, arriver à 2 watts/kg avec une machine à propulsion humaine et faire ainsi mieux en moyenne que les voitures ou les transports en commun. Sans compter la forte amélioration de son potentiel physique et de sa santé.

*D'après l'association Human Powered Vehicle
<https://www.salondvelospecial.com/>*

Appel à cotisation 2021

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>
Notez que l'année 2021 est celle des élections régionales et départementales : un collectif régional s'est constitué avec Déraillleurs pour inciter les candidats à réellement prendre en compte le vélo.

Merci à tous pour votre fidélité.

Association Déraillleurs – Maison du Vélo – 54 Quai Amiral Hamelin – 14000 CAEN

courriel : contact@derailleurscaen.net - site <http://derailleurscaen.net>

Membre de la FUB : Fédération des Usagers de la Bicyclette

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

SIRET : 512 929 704 00025



MAISON DU VÉLO