

La bicyclette de dérailleurs

caen.fubicy.org



illustration :  assozinolin.free.fr

N°7 – octobre 2015

Grâce à vous ... adhérents de Dérailleurs, grâce à l'action de la FUB, son réseau de 180 associations locales et ses 3 millions d'usagers cyclistes au quotidien, grâce à la pression conjointe du CVTC (Club des Villes et Territoires Cyclables) et du Club des parlementaires pour le vélo, grâce à toutes les associations et fédérations qui travaillent pour que le vélo prenne toute sa place comme moyen de transport au quotidien ... **l'Etat bouge peu à peu.**

Le 2 juillet dernier est paru le décret d'application « relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement » (PAMA). Le code de la route évolue en faveur des cyclistes et des piétons : le stationnement sur les espaces piétons et vélos devient « très gênant » et est sanctionné d'une contravention de 4ème classe à 135 euros ; le double sens cyclable obligatoire est étendu à tous les sens uniques limités à 30 km/h ; le cycliste est autorisé à s'écarter du bord droit de la chaussée, notamment pour éviter l'ouverture intempestive des portières de voitures ; les automobilistes sont autorisés à franchir une ligne blanche continue pour doubler un vélo ; les sas vélo aux feux sont interdits aux cyclomoteurs ; etc ... Nous vous exposerons sur notre site internet cet arsenal législatif par le détail.

L'IKV (L'Indemnité Kilométrique Vélo) votée par le parlement dans le cadre de la loi sur « la transition énergétique pour la croissance verte » attend ses décrets d'application pour la fin novembre (avant la COP21). Une indemnité de 25 cts/km semble être actée ... mais le diable se cache toujours dans les détails.

Le 25 juin 2015, le ministère de l'intérieur et la FUB ont signé une convention de partenariat pour lutter contre le vol de vélos avec le marquage BICYCODE. Les forces de Police et de Gendarmerie sont maintenant parties prenantes du dispositif.

Toutes ces mesures vont dans le bon sens. A nous de veiller à leur mise en œuvre sur le terrain en rappelant les collectivités locales et territoriales à leur devoir. **APH**

Votre agenda de fin d'année.

Voici quelques événements à ne pas manquer. De plus amples informations vous seront communiquées en temps voulu par différents moyens (mail, site internet, réseaux sociaux Twitter et Facebook, Infos locales de Ouest-France).

- Vendredi 13 novembre, **Olivier Razemon** présente son livre « Le pouvoir de la pédale – comment le vélo transforme nos sociétés cabossées ». Maison du Vélo – 20h30 – entrée libre.
- Vendredi 20 novembre, **manifestation** pour appeler les automobilistes à respecter les pistes cyclables. Rendez-vous devant la Maison du Vélo à 18h30.
- Samedi 5 décembre, **promenade nocturne** dans le cadre de l'opération « Cyclistes, brillez ! ». Rendez-vous à la Maison du Vélo à 18h00.

Des solutions pour nos agglomérations : stationnement et politiques de transport urbain

D'après le Commissariat Général au Développement Durable (nov 2009), le coût net de la circulation urbaine pour la collectivité s'élève à 44 milliards d'euros : en ville, les utilisateurs de véhicules à moteur paient seulement 12% des coûts qu'ils génèrent, sans tenir compte de la consommation d'espace et de l'impact sur la qualité de la vie. Tous les économistes savent que l'automobiliste ne paye pas les externalités négatives provoquées par sa voiture et ce, particulièrement pour un usage urbain. Malgré ce qu'il pense en général, l'automobiliste est subventionné avec de l'argent public quand bien même il s'agit d'un mode de déplacement privé particulièrement polluant et destructeur.

L'institut américain Sightline estime le prix de revient en stationnement par habitant dans une métropole comme celle de Seattle à 246 \$ par mois. Une autre étude révèle que le stationnement à Lisbonne nécessite une surface équivalente à 210 stades de football. On estime par ailleurs qu'une voiture reste stationnée 95% du temps. Autant d'arguments pour plaider en faveur d'une réduction de l'usage des véhicules motorisés en ville.

Une étude réalisée par l'Union Internationale des Transports Publics a mis en évidence que les agglomérations où la part de la voiture est la moins élevée sont celles où le système de déplacements (voirie + parkings + trottoirs + aménagements cyclables + transports en commun...) coûte le moins cher aux finances publiques :

Part des déplacements effectués en voiture	<45,00 %	Entre 45 et 60%	Entre 60 et 75%	>75 %
Coût des déplacements pour les finances publiques (en % du PIB)	6,9	9	10	12,5

Source : *Mobility in cities – Database, UITP, 2001*

Des solutions doivent être trouvées et mises en œuvre pour rationaliser l'utilisation de l'espace public tout en améliorant le cadre de vie dans les agglomérations.

Le développement des transports collectifs est la solution qui vient en premier à l'idée. Il doit se faire en dissuadant les citoyens d'utiliser leur voiture. Le succès du tramway n'a plus à être démontré : le nombre de ses voyageurs a été multiplié par 4 entre 2000 et 2010. L'amélioration de la desserte en bus passe par le « haut niveau de service » (voies réservées, cadence régulière, horaires affichés) davantage que par l'allongement et la multiplication des lignes.

Si l'étalement urbain rend de plus en plus difficile la desserte en TC, cet étalement est précisément lié à l'usage de la voiture individuelle. Ainsi, le budget des collectivités locales parle de lui-même : l'argent consacré au système routier y est absolument surdimensionné par rapport à celui qui revient au transport collectif.

Une estimation faite par le Sénat donne une somme totale de 15 milliards d'euros par an consacrés au réseau de transport public en France. Notons que le réseau francilien compte pour presque le tiers de cette somme. Les usagers contribuent à environ 20/30% du financement ce qui représente moins de 4,5 milliards d'euros par an.

Le coût d'une amélioration notable de la desserte des agglomérations en matière de TC est donc très faible comparé aux sommes considérables que l'Etat consacre, directement ou indirectement, au financement et au subventionnement de la voiture individuelle.

La politique de stationnement :

La ville de Strasbourg a supprimé de nombreuses places de parking pour l'extension du tramway et créé des parcs-relais et des parkings hors voirie. En parallèle, l'offre de stationnement en centre-ville a diminué tandis que des parcs à vélos de 450 et 850 places étaient aménagés.

A Bruxelles, les zones du centre-ville ne permettent que 2 h de stationnement payant tandis que le stationnement résidentiel est interdit en journée. Chaque ménage dispose de 2 cartes de stationnement résidentiel.

A Amsterdam, a été institué un système de permis de stationnement résidentiel utilisable sur une zone restreinte autour du domicile (150€ par an). On attend plusieurs années pour l'obtenir et cela favorise la création de garages privés. En même temps, des places sont réservées aux livraisons, au stationnement du personnel de soins et aux véhicules d'autopartage.

L'autopartage se développe : ainsi, l'Autolib' parisien a convaincu 40 000 abonnés (200 000 en France entière pour 30 000 véhicules).

Le vélo compte de plus en plus d'adeptes et l'implantation dans de nombreuses agglomérations du vélo en libre-service a contribué à en améliorer la visibilité et l'image : coût estimé à 2 500€ par vélo et par an. La part modale du vélo reste encore modeste avec 4% pour les meilleures estimations. Adoptée en 1996, la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) avait pour objectif de diminuer les pollutions, notamment celles émises par les automobiles, très gourmandes en énergie et dont les rejets sont nocifs pour l'air. L'article 20 promeut l'utilisation du vélo en imposant aux collectivités territoriales d'aménager des itinéraires cyclables lorsqu'elles effectuent des travaux de voirie, et de ce fait, diminuer les pollutions atmosphériques.

L'amélioration du système des livraisons en ville : les livraisons en ville posent un véritable problème car les derniers kilomètres gaspillent énormément d'énergie. Les tournées restent peu optimisées. La ville de La Rochelle a créé un centre de distribution urbaine pour rationaliser les livraisons : elle a ainsi réalisé une réduction de 60% de l'énergie consommée, sans compter l'impact positif sur la qualité de la vie.

La voiture autonome : des recherches sont en cours dans les bureaux d'études de plusieurs constructeurs et loueurs d'automobiles pour créer la voiture autonome qui pourrait amener à l'élimination de 90% des voitures et véhicules de livraison en ville. L'OCDE mène une étude scientifique sur ce projet qui ne relève plus de l'utopie et pourrait devenir une solution pour l'avenir. **(CC)**

Les rendez-vous permanents de *Dérailleurs* (*)

- chaque samedi après-midi : permanence de *Dérailleurs* à la Maison du Vélo
- chaque 1er samedi du mois : session de marquage Bicycode à la Maison du Vélo
- chaque 2ème dimanche du mois : promenade matinale. Rendez-vous à 9h45 et retour entre 12h00 et 12h30. Attention à bien vérifier le lieu de rendez-vous sur notre site.

(*) Pensez à contrôler ces rendez-vous sur <http://caen.fubicy.org>

Ramasse-miettes et fourre-tout.

« Ramasse-miettes et fourre-tout » est une collection de brèves ramassées ici ou là dans la Presse ou au détour d'un déplacement à vélo. Brèves récoltées par Georges Seguin.

Vélos et trottoirs.

L'idée de la mixité "piétons-cyclistes" sur les trottoirs est en fait la marque du refus d'accompagner le partage de l'espace public qui implique notamment la réduction de l'espace octroyé aujourd'hui avec excès aux véhicules motorisés. Ce qui revient à créer un conflit entre deux modes de déplacement qu'il faut au contraire encourager. (*Association Rue de l'avenir*)

Là où il y a de la gêne.

La tentation est grande de mettre piétons et vélos là où ça "ne gêne pas les voitures" ... ce qui relève d'un partage de l'espace par cloisonnement. L'apaisement général exige un minimum de mixité en cohérence avec la réduction des vitesses. Et c'est là que le mot "partage" prend tout son sens (*JM Trotignon - rédacteur en chef de Vélocité*)

C'est la rentrée.

Arriver à vélo au lycée ... c'est ringard. Arriver en "fixie" ... c'est la classe ! (*un lycéen*)

1000 kg et des poussières.

Dans l'histoire récente des transports, l'automobilisme a constitué l'apogée d'une forme d'individualisme ... Une tonne d'acier, de verre et de plastiques pour transporter une personne en moyenne ... c'est sans doute beaucoup trop. (*FUB*)

Mon cher vélo.

Trois millions de bicyclettes se vendent par an en France. Les étiquettes à 5 chiffres ne sont plus une rareté. A défaut d'enfourcher le vélo d'Aston Martin One-77 par Factor Bikes, édition limitée à 77 exemplaires, vendu 25 000 euros l'un, avec écran tactile dans le guidon, les aficionados peuvent toujours « customiser » leur engin du meilleur de la technologie (pédaliers, dérailleurs, selles en cuir ...).

Vélo-école.

A Lyon, une association apprend à faire du vélo à de jeunes femmes issues de l'immigration, une école de la liberté et de l'égalité. « Pignon sur rue forme 150 personnes chaque année, de grandes débutantes à 95% » (*Marine Bigot, formatrice*). « C'est un moyen de sortir du quartier à la force de ses jambes, toute seule ... d'être à égalité, enfin » dit Wassila. (NDLR : une telle vélo-école existe aussi à la Maison du Vélo de Caen)

Vers un système vélo.

Nous avons un système automobile, il reste à créer un système vélo, avec pour pré-requis une réelle stratégie au niveau de l'Etat et des collectivités. Mais celle-ci ne sera mise en place que si le vélo est enfin considéré comme un sujet sérieux, un réel enjeu (*Olivier Schneider - président de la FUB*)

Pourquoi ?

Pourquoi je roule quatre saisons ? Pour être dehors parce que c'est amusant. Parce que le vélo demeure toujours la solution la plus pratique pour moi.

Association Déralleurs – 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 : Ass. Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes

SIRET : 512 929 704 00017



MAISON DU VÉLO