

La bicyclette de dérailleurs

caen.fupicy.org



illustration :  assozincolin.free.fr

N°29 – septembre 2021

La Normandie n'est pas encore l'autre pays du vélo

Le printemps a vu l'ouverture officielle de la section française de l'Eurovéloroute 4 dénommée Vélomaritime. Des articles de presse ont évoqué une « piste cyclable continue » de Roscoff à Dunkerque. La réalité est moins réjouissante, et quel que soit le département, on est loin des exigences du « cahier des charges » des véloroutes. Dans le Calvados, la signalisation est à peu près complète, mais les aménagements sont disparates, malgré des avancées à l'ouest du département. Ainsi, plusieurs portions de voies vertes sont ouvertes depuis peu dans le Bessin. Citons la liaison Grandcamp-Omaha (avec une interruption autour de la pointe du Hoc) qui permet de longer la mer au plus près dans de bonnes conditions. A l'est d'Arromanches, rien de neuf et la véloroute est cousue avec des bouts de ficelle parfois grossiers.

La Côte de Nacre notamment, particulièrement prisée des cyclistes, mériterait des aménagements plus ambitieux, assurant de bonnes conditions tant pour la découverte cyclotouristique du littoral (où l'on semble souvent préférer garder la place pour le stationnement automobile) que pour les déplacements quotidiens ou la pratique cyclo sportive. Mais le pire est à l'est de l'Orne. On y trouve, comme entre Pegasus Bridge et Merville, des pistes manquant cruellement d'entretien, des pistes interdites aux vélos (Houlgate : « cyclistes, pied à terre ») une Vélomaritime qui s'éloigne beaucoup de la mer (Deauville/Honfleur via Pont l'Évêque), mais pas grand chose pour répondre aux besoins tant des usagers quotidiens que des cyclotouristes, nombreux sur la Côte Fleurie.

La continuité de la Vélomaritime est même totalement interrompue entre Honfleur et le Havre. Si la signalisation de la Seine à vélo, autre nouveauté dans le paysage cyclotouristique, amène les cyclistes au pied du pont de Normandie, pour ensuite longer le fleuve en restant sur sa rive gauche, il faut beaucoup de volonté à ceux qui souhaitent le traverser pour en trouver l'accès. Pas mieux en Seine-Maritime, alors que des tronçons de pistes cyclables jadis de bonne facture existent entre le pont et Le Havre, mais ne bénéficient d'aucune signalisation ni d'aucun entretien, malgré l'intérêt de ce parcours (découverte à la fois des zones naturelles de l'estuaire, et des activités industrialo-portuaires). On ne retrouve une prise en compte des cyclistes qu'en zone urbaine, avec même de belles réalisations récentes. Ainsi, la liaison complète entre les docks au Havre et le Bout du Monde à Sainte Adresse est en voie d'achèvement, ce qui en fait un exemple (même si les portions les plus anciennes ne sont pas exemptes de défauts) d'itinéraire cyclable continu en front de mer : à méditer sur la Côte de Nacre ou la Côte Fleurie, y compris pour le partage piétons/vélos quand l'espace est compté.

Vérité au-delà de la Seine...

Jérôme Hourquet

Pédaler plus loin

Le Conseil Régional de Normandie a regroupé sous l'appellation NOMAD les services de transport public ferroviaires et routiers qu'il organise. Pour les cyclistes, cette compétence élargie a amené des déceptions (réduction du nombre de places vélo dans les nouveaux trains vers Paris), mais aussi des signes encourageants. Ainsi, deux expérimentations ont été mises en place cet été : les trains Caen-Granville ont été aménagés et offrent davantage de places pour les vélos et un service d'accompagnement ; les autocars Caen-Le Havre (ligne express 39) proposent chacun 4 places pour les vélos, sur réservation. Nous avons testé ces deux possibilités.

Vélos bienvenus vers Granville...

Cet été, à chaque départ des trains entre Caen et Granville, est posé sur le quai un drapeau violet. Il marque l'entrée dans la voiture qui leur est réservée. La majorité des rames de TER proposent un espace aménagé avec 6 crochets pour suspendre des vélos. Sur les rames Caen-Granville, les banquettes de la voiture où sont situés ces crochets ont été neutralisées et recouvertes de bâches. Les cyclistes y sont accueillis par des agents spécialement recrutés, qui prennent en charge les vélos dès l'accès au train, après avoir fait remplir à leurs propriétaires une étiquette (identité, téléphone, destination). Ils gèrent ensuite la manutention et le placement des vélos, sur les crochets habituels ou dans les espaces « bricolés » entre les banquettes. Le service est gratuit et sans réservation (pour tenter de gérer l'afflux de cyclistes dans les trains, la Bretagne a mis en place sur toutes les lignes de TER un système comparable, mais sur réservation payante -3 euros par vélo). Lors de notre voyage Granville-Caen, nous avons trouvé le système pratique et les agents particulièrement habiles pour manœuvrer et placer les vélos avec soin. Si, en ce dimanche après-midi d'août, une petite dizaine de cyclistes en tout (montées et descentes entre les différentes gares du trajet) a profité de ce service, nous avons pu observer d'autres jours une fréquentation beaucoup plus importante. Il serait intéressant d'avoir un bilan de cette opération, et de savoir si elle sera renouvelée, et élargie.

La nécessité d'augmenter et d'améliorer le nombre de places pour les vélos montre aussi que le matériel n'est plus adapté à la demande. Les crochets sont dimensionnés pour des vélos de route ou des vélos de ville classiques. Les vélos modernes sont plus encombrants, sans parler des bagages que certains transportent ; les vélos électriques sont lourds... C'est bien d'un problème de choix de matériel roulant (sans parler de l'aménagement des gares-ascenseurs, plans inclinés...-) dont il s'agit, car les mêmes constructeurs fournissent d'autres réseaux européens avec des voitures mieux adaptées : vastes plate-formes de plain-pied avec quelques strapontins, qui offrent une modularité plus importante, y compris pour les bagages encombrants, les poussettes ou les fauteuils roulants, et si nécessaire un nombre de places assises plus modulable, des crochets plus espacés et plus bas, ou encore des sangles sur enrouleurs pour maintenir les vélos qui ne peuvent être suspendus.

Lors d'un autre voyage, entre Cherbourg et Caen à bord d'un train vers Paris, nous étions une quinzaine de cyclistes, dont 11 entassés sur la plate-forme où se serrent, à côté de la machine à café, les malheureux crochets censés répondre à la demande. « Tous les dimanches soirs c'est comme ça », souriait un habitué, tandis que les voyageurs tentaient de se frayer un chemin entre les roues et les sacs, parfois avec des valises pour lesquelles aucun espace n'a non plus été prévu... L'expérience de Granville est encourageante car elle montre l'amorce d'une réflexion. Celle-ci doit maintenant être étendue, à toutes les lignes et toutes les périodes, et des réponses pérennes sont attendues impatientement par les cyclistes.

JH (suite dans la Bicyclette N°30)

<https://www.lavelomaritime.fr/infos-pratiques/la-velomaritime-amenagement>

Sus aux « gendarmes couchés » !

Régulièrement, la rédaction de la Nouvelle République reçoit des courriers de lecteurs irrités – voire excédés – par la multiplication des ralentisseurs (parfois non conformes) aux abords de zones habitées. Ces derniers mois, la commune de Charentilly (au nord de Tours) semble concentrer tout particulièrement les ressentiments.

Ainsi, un habitant de Semblançay, qui emprunte régulièrement la D338 pour rejoindre la route du Mans, s'offusque d'avoir à surmonter 8 dos-d'âne ou rehausseurs sur une distance de 3 km dans la traversée du village.

Plus de 37.000 excès de vitesse en 6 mois « avec tous ces ralentisseurs en si peu de chemin, les rotules et les amortisseurs auront une vie très courte. Bravo, c'est ce qu'on appelle de l'écologie punitive ! », Dénonce-t-il. Un autre s'étonne de voir la vitesse réduite de 30 à 20 km/h aux abords immédiats de la place de l'église. « c'est très dangereux, tout cela ! J'ai toujours peur d'être doublé par un piéton qui fait son jogging », ironise-t-il.

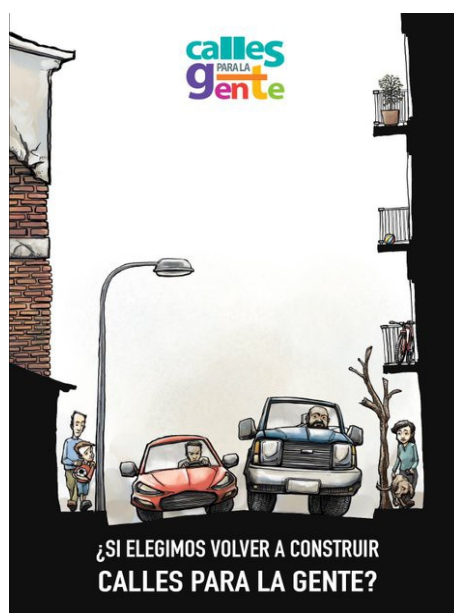
A la mairie de Charentilly, ces critiques ne font pas rire Patrick Lehagre. Pour justifier les mesures préventives prises par la municipalité, le maire rappelle que la rue principale du bourg est particulièrement étroite (au niveau de l'église, notamment) et que 120 enfants fréquentent l'école communale à l'entrée du bourg. « Est-ce qu'il faut attendre qu'il y ait un mort pour faire quelque chose ? », interroge-t-il.

Il y a un an, la mairie de Charentilly a fait installer deux radars pédagogiques aux entrées principales du village pour rappeler les automobilistes à la raison mais aussi analyser plus finement la situation. Les résultats font froid dans le dos.

Sur une période de 6 mois et un total de 55.000 véhicules comptabilisés, 37.604 excès de vitesse ont été enregistrés dont 29.000 au-dessus des 50 km/h et plus de 1.000 au-delà de 110 km/h. La palme de l'inconscience a été atteinte avec un 160 km/h constaté un dimanche, à 13 h, et un record à 183 km/h établi en pleine nuit.

« Ces radars nous ont permis de mesurer la réalité et cette réalité fait peur », commente Patrick Lehagre. Le maire de Charentilly précise que tous les ralentisseurs ont été installés à la demande des riverains et avec leur accord. « Nous n'avons pas pris ces mesures à la légère », insiste l'élu en rappelant qu'il y a, dans sa commune, beaucoup plus de gens inquiets pour leur sécurité que pour leurs amortisseurs.

La Nouvelle République 04/01/2020



La peur, ça s'entretient

Une recherche menée en Irlande le confirme : la communication appuyée sur le casque et la chasuble renforce le sentiment de peur associé aux trajets à vélo et diminue l'acceptabilité sociale de ce mode de transport. Des messages qui peuvent donc être contre-productifs.

Nadia Williams (*Technical University Dublin*) travaille sur la communication et les barrières à l'usage du vélo. Parmi elles : la peur et une mauvaise image sociale. En Irlande, le vélo est perçu, comme dans beaucoup d'autres pays, comme un mode de transport risqué et auquel il est peu valorisant d'être associé. Ici, la chercheuse s'est plus précisément intéressée à l'impact des visuels de communication utilisés dans les médias sur ces barrières (peur et image), via un test ludique et simple.

Deux séries de personnes différentes, de tout âge, ont été invitées à classer cinq images de modes de transport par ordre (subjectif) de dangerosité et d'acceptabilité. À une nuance près : la moitié des participants a reçu, dans son lot de 5 cartes, une carte reprenant une cycliste portant casque et veste fluo orange (ligne du haut), tandis que l'autre moitié recevait une photo de la même cycliste, mais sans aucun équipement particulier (ligne du bas).

L'attirail du cycliste change bel et bien les perceptions

Le verdict de ce petit jeu se révèle édifiant. Si 70% des personnes testées classent le vélo sans casque/chasuble comme le mode de transport le plus dangereux, ce taux grimpe à 78% quand on leur montre l'image d'un·e cycliste portant casque et gilet fluo. Loin de rassurer les gens, la communication visuelle comportant les fameux "équipements de sécurité à vélo", typique des campagnes courantes de promotion du vélo, a l'effet inverse à celui escompté : la peur d'utiliser un vélo en sort renforcée.

La tendance est la même pour l'acceptabilité sociale. Si vous deviez montrer une photo de vous à vos amis, laquelle choisiriez-vous en premier ? Réponse des participants : 16% celle à vélo sans équipement. Mais seulement 8% celle à vélo avec casque/chasuble. Enfin, à quelle photo ne voudriez vous surtout pas être associé·e ? Réponse : 36% à celle avec casque et chasuble (contre 24% à celle montrant la cycliste non équipée).

Cette recherche ne remet pas en cause l'intérêt du casque ou d'être visible dans le trafic, ce n'est pas son objet. Mais elle met en évidence les messages subliminaux que véhiculent les campagnes de promotion du vélo qui y associent des équipements de sécurité routière. Celles-ci distillent, à leur insu, des messages négatifs qui rendent ces campagnes inefficaces pour gagner de nouveaux cyclistes. Pire, elles renforcent la peur et la mauvaise image sociale du vélo.

Dans le secteur automobile, on semble l'avoir compris depuis longtemps : aucune publicité ne montre d'automobiliste avec une chasuble fluo à côté de sa voiture...

Luc Goffinet Publié le 29 septembre 2020 Gracq

Le **Baromètre des Villes Cyclables** est la plus grande enquête jamais conduite dans le monde auprès des usagers du vélo. La première édition a eu lieu en 2017, la deuxième en 2019.

Inspiré du Fahrradklima-test allemand, cette enquête permet à nos concitoyens d'évaluer la cyclabilité de leurs communes et de proposer des pistes prioritaires d'actions aux décideurs publics.

Répondez sur **baromètre.parlons-velo.fr** jusqu'au 30 novembre 2021

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 Vélorouteuses et Voies Vertes

SIRET : 512 929 704 00025



MAISON DU VÉLO