

# La vie à VÉLO



<http://avon.fubicy.org/>

*Le vélo fait gagner du temps, de l'argent et de la santé*

*p.2*  
**DOSSIER**  
**FONTAINEBLEAU**  
**à 30 km/h**



*p.3*



**PARKING À VÉLOS**  
**DE LA GARE DE**  
**FONTAINEBLEAU-AVON**

*p.3*

**VÉLO DES VILLES,**  
**VÉLOS DES CHAMPS...**



*p.4*

**DES IDÉES REÇUES**



*"retrouvez désormais le bulletin en ligne et en couleur sur le site"*

## Éditorial

### Entrave aux libertés ?

Toute nouvelle réglementation est généralement mal ressentie. Les protestataires la perçoivent comme une entrave à la liberté. Notamment, la limitation de vitesse à 30 km/h en centre ville de Fontainebleau.

Or, il s'agit de s'entendre sur ce que signifie la liberté. Sans complément, c'est dépourvu de sens. Pas davantage que l'interdiction. En fait, ces deux termes sont inséparables. Si je tiens à la liberté de faire quelque chose, je souhaite en même temps l'interdiction de ce qui pourrait m'en empêcher. En revendiquant la liberté de me promener tranquillement sur la voie publique, je suis en même temps assujéti à l'interdiction d'agresser un autre promeneur ou de jeter une peau de banane sur le trottoir.

La vie en société nous cerne d'une foule de réglementations afin de préserver toutes sortes de libertés de nos prochains. Le code de la route n'est en fait qu'une longue liste d'interdictions destinées au gain corollaire de la liberté de se déplacer à pieds, à vélo ou en voiture sans risquer de se faire écrabouiller à tous les coins de rue.

Je viens peut-être d'écrire des banalités correspondant au niveau d'une dissertation de collège. Il n'empêche, il y a des

portes ouvertes qu'on est constamment obligé d'enfoncer à cause de la difficulté qu'ont certains citoyens à s'incliner devant des évidences.

Revenons à notre propos de départ : Il est désormais interdit de dépasser 30 km/h quand on roule en voiture en centre ville de Fontainebleau.

Quels en sont les inconvénients ? Totalement négligeables : Ils augmentent le temps de parcours de seulement quelques secondes et obligent à un peu plus d'attention.

Quels en sont les avantages ?

Sur une petite distance, les motorisés économisent un bon tiers de leur consommation d'énergie. Les piétons et cyclistes gagnent la liberté de respirer un peu moins de pollution et de se déplacer en ville avec davantage de sécurité. Moins de coups de klaxon agressifs de la part d'automobilistes irrités parce que le véhicule qui les précède roule moins vite qu'eux.

En un mot, circulation apaisée, donc, meilleure harmonie du cadre urbain. Est-il besoin d'autres commentaires ?

■ **Jean STEINBERG**



# Fontainebleau à 30 km/h

Fontainebleau a généralisé la limitation de vitesse à 30 km/h à toute la ville en dehors des boulevards extérieurs et pénétrants le 1er septembre dernier.

**F**ontainebleau a généralisé la limitation de vitesse à 30 km/h à toute la ville en dehors des boulevards extérieurs et pénétrants le 1er septembre dernier. Décision avant tout symbolique, puisque les zones concernées ne permettaient guère de rouler plus vite, et de mise en cohérence des règles, puisque l'on ne peut avoir les mêmes exigences pour un large boulevard extérieur que pour une rue de quartier. Celle-ci a néanmoins déclenché des réactions aussi confuses que virulentes.

La mise en place de la mesure le jour de la rentrée scolaire, avec la rue A. Briand en travaux, et en même temps que le changement du plan de circulation avec de nouveaux sens uniques, a assurément semé la confusion. Avec un peu de recul, il est en effet apparu que la plupart des critiques ne concernaient que les congestions et changements d'habitudes liées à certains sens uniques.

Il n'en reste pas moins qu'un certain nombre de personnes contestent la limitation à 30 km/h, n'y voyant qu'une "punition" pour les automobilistes et s'appuyant sur de prétendus impacts négatifs : création de bouchons, perte de temps importante, augmentation de la consommation de carburant etc...

Il était donc temps de faire le point et de rappeler que les avantages de la ville apaisée sont énormes en regards des éventuels inconvénients.

## VILLE 30 ET SECURITE

Nos véhicules modernes sont de plus en plus puissants et en même temps déconnectent de plus en plus le conducteur de la réalité (insonorisation, suspension, air conditionné etc.). La capacité du conducteur à prendre conscience de sa vitesse et de l'agressivité produite à l'extérieur est subtilement effacée.

Pourtant les lois de la physique, elles, n'ont pas changé : la violence d'un choc reste

principalement liée à l'énergie cinétique ( $1/2mv^2$ ) du véhicule qui augmente très rapidement avec la vitesse. Ainsi un piéton ou un cycliste décède 7 fois sur 10 lors d'un choc à 50km/h mais s'en sortira 9 fois sur 10 lors d'un choc à 30km/h.

Rouler à 50km/h augmente la probabilité d'accident pour deux raisons qui se cumulent : le champ de vision se réduit pour se concentrer loin devant sur la chaussée, déconnectant encore un peu plus le conducteur de l'espace urbain environnant, et la distance d'arrêt de 26m ne permet pas dévier le choc si un piéton surgit.

A 30 km/h le champ de vision est plus large, permettant de mieux anticiper les événements et il ne faut que 13m pour s'arrêter.

Tout ceci est vérifié dans les faits et les experts ont calculé sur la base des statistiques d'accidents qu'une baisse de 10 % des vitesses entraîne une baisse de 10% des accidents légers, de 20 % des accidents graves et de 40 % des accidents mortels.

## VILLE 30 ET URBANITE

Des espaces publics qui ne sont pas que des routes mais laissent place à la multiplicité des usages et des échanges, c'est le gage d'une ville vivante et dynamique.

Moins d'agressivité, plus de convivialité ; la cité - et la citoyenneté - ont tout à y gagner ! Des urbanistes ont montré que l'intensité des liens entre les habitants d'une rue (nombre de connaissances, étendue de l'espace vécu etc.) était inversement proportionnel à la densité du trafic.

## VILLE 30 ET VITESSE DE DEPLACEMENT

Où l'on ne doit pas confondre rapidité et précipitation... ou vitesse moyenne et vitesse de pointe.

### En théorie

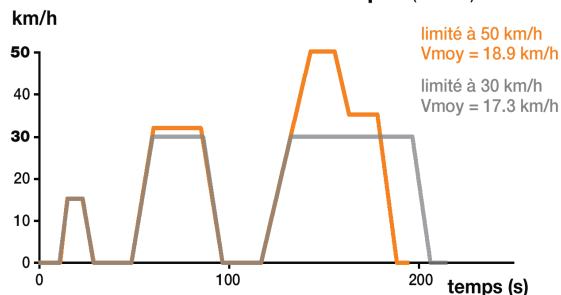
En milieu dense, un trajet a un profil de vitesse en dent de scie et le 50 km/h n'est pas atteint systématiquement comme le montre la courbe noire du graphe (cycle urbain normalisé ECE-15 d'un km).

La vitesse moyenne n'est finalement que de 18.9 km/h. Si l'on passe à une limite à 30 km/h, on supprime simplement les pointes et on met 18 secondes de plus pour parcourir 1 kilomètre, ce qui donne une vitesse moyenne de 17.3 km/h.

**On peut donc dire qu'en théorie une baisse de 40 % de la limitation de vitesse en ville entraîne une baisse de 10% de la vitesse moyenne et une hausse de 10% du temps de parcours.**

Dans une ville 30 on laisse tout de même les boulevards à 50km/h, ce qui réduit encore l'impact de la limitation de vitesse : pour un déplacement typique où l'on parcourt moins d'un kilomètre en zone 30 avant de rejoindre le réseau structurant limité à 50 km/h, on perdra donc environ 10 à 15 secondes à cause de la zone 30 ! Mais l'apaisement des vitesses peut même

Profils de vitesses théoriques (sur 1km)



permettre d'aller plus vite : en supprimant des feux ou stops devenus inutiles (comme cela a été fait rue de France lors de son passage à 30) la circulation devient plus fluide et la vitesse moyenne augmente. Ainsi en échange d'une bonne conduite on peut gagner l'assouplissement de dispositifs coercitifs.

### En pratique

En effectuant un parcours de trois kilomètres dans Fontainebleau, successivement à 50 km maxi, à 30km/h maxi, puis à vélo, nous avons globalement mis le même temps ; environ 9 minutes. Les écarts étant plus liés au bouchon de la rue Grande (de 1' à 2'20) et à l'état des feux (de 10 secondes à 1 minute) qu'à la vitesse de pointe.

## VILLE 30 ET POLLUTION

Limite à 30 ou à 50 ne signifie pas rouler à 30 ou à 50 : le profil de vitesse donné ci-dessus montre bien que la différence entre les deux est surtout constituée par des phases d'accélération plus longues suivies de freinages plus importants. Ces accélérations souvent inutiles (on arrive plus vite au feu ou au stop) sont donc de la pure destruction d'énergie.

Dans notre test le fait d'essayer d'atteindre systématiquement les 50 km/h nous a fait consommer 3.6l/100 km de plus qu'avec une limite à 30 km/h (8.8 l/100km contre 5.2 l/100km l'écomètre de la voiture faisant foi). ■ **Patrice NOGUES**

liens utiles : [www.ville30.org](http://www.ville30.org)



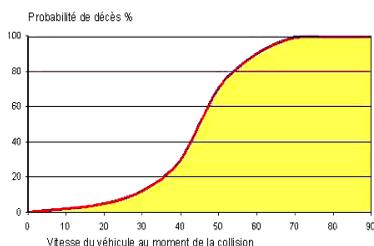
## En bref

● **Vélo et neige**  
Comment rouler sur neige et verglas en limitant les risques de chute; baisser la selle pour avoir les pieds plus près du sol, utiliser des pneus larges et sans crampons et les dégonfler légèrement pour augmenter la surface en contact avec la chaussée, et surtout ne pas bloquer les freins ni attaquer les virages trop vite !



● **Manifeste villes 30** : engagez-vous et apposez l'autocollant à l'arrière de votre véhicule.

(suite page 4) ▶





# Parking à vélo de la gare de Fontainebleau-Avon

Il y a quelques années, des boxes à vélos ont été mis en place à la gare de Fontainebleau-Avon à la demande de notre association.

On pouvait espérer que cette installation encouragerait les usagers du train de se déplacer à vélo plutôt qu'en voiture pour rejoindre la station afin notamment d'en désengorger les abords.

Le résultat n'a pas été totalement à la hauteur de notre attente bien que nous ayons constaté un accroissement du nombre de vélos à la gare. Personne n'avait été chargé de l'entretien et de la surveillance de ces boxes. Cette responsabilité ne semblait relever ni de la compétence du personnel de la gare, ni de la SNCF, ni de Réseau Ferré de France, ni de la communauté de communes. Leur utilisation n'était soumise à aucune réglementation. Autant dire qu'ils ont été laissés à l'abandon.

Les conséquences allaient devenir évidentes. Certains boxes envahis par le lierre sont devenus difficilement utilisables. D'autres ont été dégradés par des individus désœuvrés. D'autres encore ont servi de refuge à des sans abris. Et une bonne partie privatisés par incivilité car cadenassés étant vides pour pouvoir en disposer à tout moment.

Nous avons alors déposé des affichettes pour signaler que des "dispositions techniques" seraient incessamment prises pour libérer les boxes indûment privatisés, en avertissant la gare, le commissariat et la communauté de communes de notre intention. N'ayant reçu aucun message de dissuasion, nous avons sectionné les cadenas qui condamnaient l'ouverture des boxes vides.

Cette opération terminée, je me suis fait violemment agresser par un contrevenant fermé à toute discussion, et c'est probablement parce que j'avais encore une lourde pince à la main dont j'avais conscience de la dangerosité de l'utiliser pour me défendre, que mon interlocuteur a hésité à me casser la figure.

La privatisation des boxes a quand même continué, et, bien plus grave, de nombreux vélos ont été volés (suite page 4) ►

# Vélos des villes, vélos des champs

Le succès du VELIB' GRIS avec ses 22,5 Kg (tout de même) est incontestable. Depuis sa mise en service, 3 ans et demi en arrière, 59% d'hommes et 41% de femmes pour 74 millions de trajets l'ont utilisé.

Chaque jour des vélos disparaissent au fond d'un canal ou au fond d'une fourgonnette, direction l'étranger. Le prestataire répare chaque jour 1500 engins.

Il suffit de cliquer sur son smartphone pour connaître la disponibilité des vélos à telle ou telle station

Voilà bien, le danger : utiliser ces téléphones en roulant ou en écoutant la musique avec écouteurs sur les oreilles entraînant le cycliste vers un exercice d'équilibre périlleux. Pour peu que la cycliste préoccupée par ce vilain vent qui soulève sa



jupe l'obligeant ainsi à choisir entre lâcher le téléphone ou le guidon pour retrouver une tenue plus décente, voilà une situation bien périlleuse.

Le mouvement est lancé, le vélo en ville est devenu tendance Vélib' ou autres vélos personnels font tous partie d'une "armée" hétérogène souvent attractive et souriante. Liberté, on sent le vent et aussi le plaisir du clin d'œil narquois envoyé à l'auto empêtrée dans ses embouteillages, qu'il double comme un flèche.

La voie verte de Chalons à Macon tracée sur le passage d'une voie ferrée offre de merveilleux paysages. La nature est superbe variée fleurie, les prés entourés de haies, tradition issue du Morvan tout proche, champs de colza lumineux, cultures verdissantes, génisses dans leurs pacages donnent le sentiment de ce bonheur précieux qu'il faut capter par tous les sens dont on dispose.

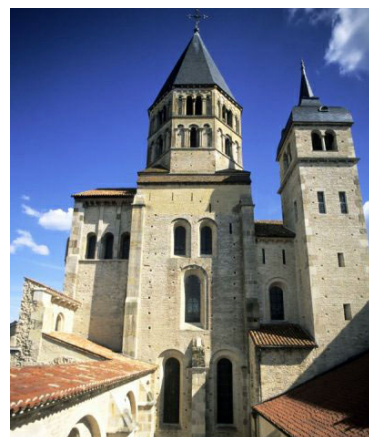
Le paysage défile, là une vigne, ici une authentique église Romane, plus loin Taizé et sa communauté oecuménique. Quelle belle jeunesse par millier rassemblée là sur ce lieu mythique où se perpétue le bonheur de leur foi.

La route continue et voilà Cluny la magnifique avec son abbatale sans nef. Seule une tour de la croisée du transept est là debout, le reste a été démolé par la folie des hommes.

Pas besoin d'artifices pour être heureux, ni de grands moyens matériels. Une paire de bons souliers ou un vélo pour randonner avec un quignon de pain et un morceau de fromage dans le sac, vivre l'aventure et voilà l'un des moyens à privilégier pour favoriser l'équilibre, la vitalité, la santé, rencontrer les autres, en un mot cultiver ces joies simples. ■ **Armel MENAGES**

● **Taizé est un petit village de Saône-et-Loire, situé à 26 km au Nord-Ouest de Mâcon, à une altitude de 245 mètres. Traversé par le cours d'eau la Grosne (photo du haut).**

● **Cluny, abbaye Bénédictine. Bras sud du grand transept avec le clocher octogonal de l'Eau Bénite et la tour de l'Horloge (photo du bas).**



Casser un velib, c'est facile... il ne peut pas se défendre



## En bref

Lancé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), Rue de l'avenir, le club des villes et territoires cyclables et bien d'autres, le manifeste pour des villes à 30 km/h est en ligne sur [www.ville30.org](http://www.ville30.org) Vous pouvez vous engager en ligne et imprimer le visuel, ou bien le commander auprès de La Vie à Vélo.

● **La Vie à Vélo sur Facebook** Malgré toutes les réserves que l'on peut avoir vis à vis des réseaux sociaux comme Facebook, c'est un outils efficace pour diffuser l'information. Retrouvez La Vie à Vélo sur <http://www.facebook.com/la.vie.a.velo>



● **Un site à visiter illustrant le propos :** [omondouvelo.com](http://omondouvelo.com), journal d'un cycliste douaisien, les parkings à vélos

● **Ci-dessus, deux exemples d'aménagements réalisés dans d'autres gares. Rennes (photo du haut) et Strasbourg (photo du bas).**

(suite de la page 3)

faute de surveillance alors que leurs propriétaires les croyaient protégés à la fois par un cadenas et un antivol.

Dans le cadre des aménagements complémentaires aux abords de la station, nous avons demandé à la communauté de communes de prévoir un parking en s'inspirant du modèle de ce qui a été réalisé dans d'autres gares de France, de Rennes notamment, c'est-à-dire, un local fermé et surveillé auquel les ayants droit ne peuvent accéder qu'au moyen d'un badge remis contre paiement d'un abonnement modique.

Affaire à suivre... ■ **Jean STEINBERG**



## Des idées reçues

*Les récents débats sur la limitation de vitesse à 30 km/h à Fontainebleau ou sur les contre-sens cyclables ont montré combien les idées reçues ont la vie dure et combien il est difficile de s'en défaire.*

**P**our lutter efficacement contre elles dans le domaine du vélo, je ne saurais trop vous recommander la lecture de 2 revues primordiales sur le sujet : Vélocité, la revue de la Fubicy et Cyclotourisme, la revue de la FFCT. Dans cette dernière, en particulier, les articles de Steve Jackson sur la sécurité.

Ces articles sont toujours bien documentés, pleins de bon sens, et Steve n'est pas seulement un théoricien mais un praticien, en tant que cycliste usager et en tant qu'élu local en charge des aménagements.

Sur le sujet des idées reçues, un excellent article à lire est l'article de Vélocité de juin 2010 sur les vélos en libre-service (VLS). Voilà un sujet où l'on peut facilement asséner lieux communs et idées reçues. L'article, au contraire, montre bien que la question est loin d'être simple, et ne relève donc pas de raisonnements simplistes, et nécessite de bien approfondir les choses. Le sujet évoqué est le suivant : les VLS sont-ils rentables, oui ou non ?

Pour répondre à la question, l'article présente les éléments à prendre en compte, qui ne sautent pas forcément aux yeux, mais qu'il faut pourtant bien intégrer dans la réflexion :

- il faut d'abord noter que les VLS ne remplacent pas l'usage du vélo individuel, mais viennent s'y ajouter ; ils ne remplacent pas non plus la voiture, mais plutôt les transports en commun, qu'ils contribuent à décharger aux heures de pointe

- les coûts recouvrent les investissements (achat des vélos et aménagement des stations et de l'infrastructure de gestion)

et le fonctionnement (entretien de vélos et des stations, organisation des mouvements de vélos entre stations, gestion).

- Une bonne partie des coûts sont fixes et les gros systèmes sont donc avantagés

- mais il ne faut pas oublier certains coûts, nous dit l'article : les coûts d'opportunité (manque de retour sur investissement qui aurait pu être plus fort avec une autre affectation des dépenses),

- Et aussi les manques à gagner des transports en commun

- Côté gains : la valorisation des gains de temps pour les usagers, le gain de décongestion des transports en commun et de la circulation automobile (moins de transports en bus, moins de place sur la voirie), les économies environnementales (CO<sub>2</sub>...), tout cela venant s'ajouter aux revenus des abonnements

- enfin les coûts/gains du domaine de la santé publique : effet favorable du vélo sur la santé, mais effet en sens contraire des accidents, qui est cependant d'autant plus faible qu'il y a plus de vélos (plus il y a de vélos, moins il y a d'accident par vélo, attention aux idées reçues !)

Auriez-vous spontanément pensé à tout cela ? Et donc, pour en revenir à mon propos de départ, il n'est pas sûr que nos problèmes de limitation à 30 km/h ou de contre-sens cyclables relèvent d'approches plus simplistes. Gardons-nous, et que nos adversaires se gardent, d'approches simplistes ou simplificatrices qui ne peuvent conduire qu'à une vision fautive. ■ **Philippe MEILLAN**



### à lire

► **Les nouvelles mobilités. Adapter l'automobile aux modes de vie de demain**



Longtemps symbole de liberté et de réussite sociale, l'automobile semble, en quelques années, avoir déserté l'imaginaire des jeunes générations, au point même que sa possession ne constituerait plus une priorité et correspondrait désormais à une notion de plaisir perdu. En 2009, 79% des Européens et 62% des Français considéraient que la possession d'une voiture était devenue une contrainte. [http://www.strategie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=1284](http://www.strategie.gouv.fr/article.php3?id_article=1284)

## BULLETIN D'ADHÉSION / RÉ ADHÉSION

Chaque nouvel adhérent aura droit à un tee-shirt gratuit marqué "la Vie à vélo".

**En accord avec les buts généraux de l'association LA VIE À VÉLO, j'adhère et verse ma cotisation de :**

individuel : 12€     famille, association : 15€     scolaire, étudiant, chômeur : 3€

par chèque ou en espèces à l'ordre de **LA VIE À VÉLO** (Un reçu fiscal vous sera envoyé, ouvrant droit à une réduction d'impôt)

**Mes coordonnées :**

Nom : ..... Prénom : .....

ou Association : .....

Age : .....  Homme  Femme

Adresse : .....

(pour les résidences, préciser le bâtiment et / ou l'escalier)

Code postal : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] Ville : .....

Tél. : ..... Fax : ..... E-mail : .....

**Je propose ma participation pour une (ou plus) des activités suivantes :**

- délégation locale (ville, village, quartier...)
- rédaction d'articles, réalisation de prospectus, bulletin, site web...
- distribution aux adhérents ou sympathisants locaux
- balades à vélo : familiales, petites routes, rando VTT
- voyages à vélo (plusieurs jours), reconnaissances pour futures véloroutes
- tâches administratives
- autres (précisez) : .....

Date et signature

Plus pratique, plus rapide, remplissez votre bulletin d'adhésion via internet : [www.fubicy.org/avon](http://www.fubicy.org/avon) - mail : [avon@fubicy.org](mailto:avon@fubicy.org)

**A compléter et à envoyer, avec votre règlement à : La Vie à Vélo - Maison dans la Vallée - 1, rue Lola Dommange 77210 AVON**