

pvs94@gmail.com

www.mdb94.org



LA LETTRE DE PVSM

Place au Vélo à Saint-Maur

DECEMBRE 2015

Sommaire

1. CET HIVER SORTEZ DE L'OMBRE !	2
Réglementation	2
Quels types d'éclairage actifs ?	3
Quels types d'éclairage passif ?	3
Éclairage à dynamos	4
2. Les accidents à vélo à Saint-Maur et dans le Val de Marne	5
3. Evolutions récentes du code de la route.....	7
4. Le comité vélo départemental	8
Géovélo	8
Le schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC).....	8
Voies bus de la RATP.....	9
Coupures urbaines.....	9
Véligo	10
Entreprises	10
La Scandibérique.....	10
5. UN CLIMAT POUR TOUS... TOUS POUR LE CLIMAT !	12
Pour ré-adhérer.....	13

1. CET HIVER SORTEZ DE L'OMBRE !

A vélo, voir est important mais être vu est essentiel !!!

En ville, trop de cyclistes pensent être visibles par les automobilistes.... ce qui est loin d'être le cas !

Sur son vélo, le cycliste habillé en noir, sans réfléchissant, sans gilet jaune et sans lumière, bénéficie de la lumière de la ville et voit parfaitement et ne ressent pas le besoin de s'équiper... Mais voilà, le vélo partage la route avec d'autres véhicules qui, malgré l'éclairage public, eux ne le voient pas ou au dernier moment.

Indispensables de nuit, **les éclairages actifs et passifs** le sont aussi de jour dès que pluie et brouillard rendent la visibilité insuffisante !

Réglementation

Que dit le code de la route ?

Les articles R313-4 et 5 du code de la route imposent un éclairage sur les vélos uniquement de nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante. Contrairement à d'autres catégories de véhicules, il n'est pas prévu que les équipements soient fixés à demeure sur les vélos.

Plus de détails concernant l'éclairage des vélos :

En matière d'éclairage et de signalisation, l'article R.313-1 du code de la route prévoit que tout véhicule ne peut être pourvu que des dispositifs d'éclairage ou de signalisation prévus dans le code de la route.

Pour les cycles, ces dispositifs sont fixés aux articles R.313-4, R.313-5, R.313-18, R.313-19 et R.313-20.

En résumé :

En tout temps et à toute heure du jour, votre vélo doit être équipé de réflecteurs (ou catadioptrés) :

- à l'avant (blanc)
- à l'arrière (rouge)
- sur les roues et sur les pédales (orange)

de nuit, ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante :

- un feu de position à l'avant (émettant une lumière fixe jaune ou blanche)
Ils doivent être homologués et porter l'un des marquages suivants : TPLbi - TPLPbi ou TPLGPbi
- un feu de position à l'arrière (émettant une lumière fixe rouge)
- hors agglomération, un gilet de sécurité haute visibilité.

Sans ces équipements, le cycliste est passible d'une contravention de 1ère classe (amende forfaitaire de 17€, pouvant atteindre 38 € après majoration).

A noter : L'article R313-25 du code de la route prévoit que seuls les clignotants et les feux de détresse peuvent avoir une lumière clignotante. Tout autre feu doit donc actuellement avoir une lumière à intensité fixe.

Reste que la lumière clignotante est bien utile pour capter le regard de l'automobiliste sans l'éblouir...

Au-delà du réglementaire : voici quelques conseils pour une meilleure sécurité :

- Ne vous habillez pas en noir intégral et portez des vêtements clairs ou réfléchissants.
- Ajouter des tiges réfléchissantes clippées sur les rayons....

Si on comprend que la présence d'un éclairage sur un vélo est aussi nécessaire que celle des freins ou des pneus, reste à savoir lequel choisir...

Quels types d'éclairage actifs ?

Le Code de la route ne donne aucune précision sur la puissance d'éclairement ni l'alimentation électrique, il précise seulement que l'éclairage du vélo ne doit pas être éblouissant !

En ce qui concerne l'éclairage pour vélo le minimum conseillé est de 10 lux à 10m (minimum obligatoire pour les vélos en Allemagne). Si en ville, sur une route bien éclairée 10 lux permettent d'être vu. Cela reste cependant insuffisant sur une route sans éclairage public ou très peu éclairée où 20 lux minimum est conseillé.

Quelle est la différence entre les lux et les lumens ?

Le lumen est une unité de mesure de la quantité de lumière alors que le lux est une unité de mesure de la quantité de lumière reçue par mètre carré. Le lux mesure en fait combien on a de Lumen par m² soit 1 lux = 1 lumen par mètre carré.

Technologie LED

Pour les cyclistes quotidiens, privilégiez les batteries rechargeables ou encore les batteries rechargeables via un port usb.

Attention, avec certaines lumières la puissance baisse très vite en fin de cycle, notamment avec les lampes halogènes. Il peut arriver que l'on termine le trajet dans le noir...

Focus sur des éclairages d'appoint (non homologués)



Le système "Reelight" est un dispositif de signalisation par éclairage clignotant auto-alimenté par induction magnétique qui connaît actuellement un certain succès, car il ne nécessite ni dynamo, ni accumulateurs, ni câblage.

Ce système ne correspond actuellement à aucun des dispositifs actuellement homologués. Il n'est donc pas officiellement autorisé à ce jour.

Les lumières à roue : Cette nouveauté permet d'allier visibilité et originalité !

Elle ne peut remplacer la lumière obligatoire mais vous donne de la visibilité.



Quels types d'éclairage passif ?

Vous pouvez compléter votre éclairage actif en vous équipant d'accessoires réfléchissants bien utiles pour être visibles en cas de défaillance de l'éclairage actif !

Outre les réflecteurs (ou catadioptrés) imposés par le code de la route, d'autres objets réfléchissants existent pour vous rendre plus visible sur la chaussée et pallier un éventuel problème d'éclairage (batterie à plat, lumière oubliée...)

Bon à savoir, les bandes réfléchissantes sont très utiles et permettent au cycliste d'être repéré à 150m (contre 50m en portant simplement des vêtements de couleur claire).

Il n'est pas rare de croiser un cycliste avec un sac à dos sur son gilet réfléchissant...Attention ! Penser à utiliser une housse pour sac à dos réfléchissantes bien souvent également imperméable.

Si le traditionnel gilet jaune vous rebute, il est toujours possible de coudre des bandes retro réfléchissantes sur des vêtements

Les accessoires réfléchissants de qualité doivent porter le label CE.



Éclairage à dynamos

Il existe principalement deux types de dynamo pour alimenter l'éclairage fixe : la dynamo-bouteille et la dynamo-moyeu.

La dynamo-bouteille est l'antique dynamo qui frotte sur le pneu et qui malheureusement équipe encore beaucoup de vélos neufs, moyen ou bas de gamme. Ses défauts sont bien plus nombreux que ses qualités : elle pompe de l'énergie, est bruyante, éclaire peu à vitesse lente et pas du tout à l'arrêt, patine sur le pneu quand il pleut. Le câblage est souvent fragile et les fils s'oxydent rapidement.



La dynamo dans le moyeu est de loin le dispositif que nous vous recommandons. Ses qualités sont nombreuses : excellent rendement, fonctionne par tout temps, silencieux, pas de frottement mais seulement une légère résistance au mouvement si on évite le bas de gamme, et fiabilité.

Pour le phare avant, choisir un éclairage puissant (40 lux, à comparer aux 10 lux de l'éclairage légal requis), et préférer les lampes à LED aux halogènes : elles sont protégées contre la surtension à la différence des halogènes, et ont des durées de vie très importantes de plusieurs milliers d'heures. La technologie progressant, les LED deviennent de plus en plus puissantes. Certains modèles ont un condensateur, pour rester allumé quelques minutes à l'arrêt.

Le feu arrière est presque toujours à LED. Préférer encore un modèle avec condensateur, qui permet au feu de rester allumé quelques minutes lorsque le vélo est immobile, ce qui est un gage important de sécurité.



Feu avant à LED de 40 lux pour dynamo-moyeu



Feu arrière à LED avec condensateur pour dynamo-Moyeu.

Inconvénient : l'installation d'une dynamo-moyeu sur un vélo non équipé d'origine est une opération onéreuse. En effet, il nécessite l'achat d'une nouvelle roue avant, l'achat de feux avant et arrières compatibles avec ce type de dynamo et un câblage soigneux de l'ensemble.

2. Les accidents à vélo à Saint-Maur et dans le Val de Marne

Les données de base qui ont servi à cette étude sont celles de la sécurité routière. En Ile de France, c'est la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'aménagement (DRIEA) qui dispose des fichiers des accidents. Nous avons pu en obtenir un extrait pour les accidents impliquant un cycliste. Afin de disposer d'un nombre suffisant d'évènements pour être statistiquement représentatif, nous avons utilisé les données sur cinq années, soit 51 accidents sur Saint Maur et 520 accidents sur le Val de Marne.

La localisation des accidents fait apparaître que, sur Saint Maur, 40% des accidents impliquant un cycliste surviennent sur seulement trois axes qui ne représentent pourtant qu'une part très faible du réseau routier : avenue Foch – avenue du Bac, boulevard de Créteil, boulevard de Champigny – avenue Louis Blanc. Il s'agit de rues rectilignes très fréquentées en milieu urbain dense. Leur chaussée est constituée de deux fois une voie et est bordée de chaque côté par une voie de stationnement. Les cyclistes sont serrés entre la file de voitures en stationnement (avec le risque d'ouverture de portière) et la file de véhicules qui doublent. Aux feux rouges, en l'absence de tout sas vélo, le changement de direction est difficile, tendre le bras pour tourner à gauche ne permet pas d'obtenir le passage.

On connaît la solution pour sécuriser un tel itinéraire : supprimer une file de stationnement pour installer des pistes cyclables. Le conseil départemental du Val de Marne y est favorable et implante des pistes cyclables le long des voies les plus dangereuses (qui sont des routes départementales). Il a déjà aménagé ainsi 218 km sur un total estimé à 500 km. La municipalité de Saint Maur ne veut même pas discuter d'un tel aménagement qui lui paraît inconcevable.

Pour sortir du blocage, PVSM a étudié et proposé un réseau d'itinéraires cyclables en zone 30 à créer évitant les trois axes accidentogènes. Cette proposition n'a pas été retenue à ce jour par la municipalité mais nous continuons à la défendre. Elle ne nécessite pas d'investissements coûteux, simplement des modifications de la signalisation et quelques adaptations légères de la voirie.

Dans l'ensemble et même si la situation n'est pas parfaite, le conseil départemental et la plupart des communes du Val de Marne réalisent des aménagements cyclables conséquents (pistes et itinéraires cyclables jalonnés, zones 30 étendues, sas vélo, etc.). Les communes voisines comme Créteil, Champigny, Nogent, Vincennes font partie des villes et territoires cyclables dont le siège est dans le Val de Marne.

C'est exactement le contraire à Saint Maur où les très rares aménagements cyclables sont très ponctuels et sans continuité. Mais mis à part l'absence quasi totale d'aménagements cyclables, Saint Maur ne se différencie guère des autres communes du département en termes de densité de circulation et de densité de population. Il est donc justifié et pertinent de comparer l'accidentologie des cyclistes à Saint Maur et dans le reste du département.

Le résultat est édifiant, quel que soit l'indicateur retenu : le nombre d'accidents (et donc de cyclistes blessés) est deux fois plus important à Saint Maur.

En nombre d'accidents par an pour 10.000 habitants, le chiffre est de 1,36 à Saint Maur et de 0,74 dans le reste du département.

En nombre d'accidents par an par kilomètre carré, le chiffre est de 0,92 à Saint Maur et de 0,40 dans le reste du département.

Ce constat est basé sur des données statistiques significatives et fournit des arguments en faveur de la pertinence des aménagements cyclables en milieu urbain et périurbain dense pour l'amélioration de la sécurité routière des cyclistes. En généralisant les zones 30 en dehors des grands axes et en mettant en place un réseau d'itinéraires cyclables comme celui que nous proposons, nous pourrions diviser par deux les accidents à vélo et éviter cinq blessés chaque année à Saint Maur. Sans parler des autres usagers, tels que les piétons, qui profiteraient également des vitesses apaisées et de l'amélioration générale de la sécurité.

3. Evolutions récentes du code de la route

Ces dernières années, le code de la route a évolué en faveur des droits des cyclistes et des piétons. De nouvelles dispositions ont été progressivement apportées pour protéger les pistes et bandes cyclables, le double-sens cyclable (DSC), les sas-vélo, le Cédez-le-passage cycliste au feu, les voies mixtes piétons et cyclistes, les zones de rencontre.

Un nouveau décret signé le 2 juillet 2015 vient ajouter de nouvelles dispositions qui seront applicables au premier janvier 2016 en ville. Les principales sont les suivantes :

Le stationnement des voitures et des camions sur les espaces dévolus aux piétons et aux vélos (passages piétons, trottoirs, bandes et pistes cyclables, DSC) est désormais qualifié de « très gênant », comme le stationnement sur les places réservées aux handicapés. En conséquence, l'amende majorée passe à 135 euros.

A l'occasion de toute réfection de voirie, il ne devrait subsister aucune place de stationnement pour véhicule motorisé dans les 5 à 10 mètres en amont d'un passage piéton, afin de créer les conditions d'une meilleure co-visibilité. Cet espace libéré peut être occupé par des stationnements pour les vélos.

Les cyclistes peuvent s'éloigner des voitures en stationnement et donc rouler au milieu de la voie afin d'éviter l'ouverture inopinée des portières. Comme les conducteurs sont tenus de laisser une distance d'au moins un mètre entre leur véhicule et le vélo lorsqu'ils dépassent un cycliste en ville, cela signifie que, dans les rues à sens unique de moins de cinq mètres de largeur « roulable », les voitures ou les poids-lourds qui suivent un cycliste doivent attendre derrière lui. Mais dans les voies à double-sens et lorsque la visibilité le permet, une voiture peut maintenant chevaucher la ligne blanche continue pour dépasser un cycliste.

Le double-sens cyclable devient la règle générale obligatoire et automatique dans toutes les voies à sens unique limitées à 30 km/h ou moins (et pas seulement dans les zones 30). A Saint Maur, plusieurs sections de voies sont limitées à 30 mais n'ont pas de DSC. Elles vont donc devoir être adaptées par la mairie à la nouvelle réglementation d'ici le premier janvier prochain.

Les cyclomoteurs étaient déjà interdits sur la plupart des espaces dévolus aux vélos. Ils le sont désormais sur tous, y compris sur les sas pour vélos aux feux rouges.

Il reste maintenant à faire connaître ces nouvelles réglementations aux différents acteurs concernés : conducteurs de véhicules motorisés, cyclistes, piétons, policiers, municipalité, afin qu'elles soient réellement mises en œuvre. D'autres dispositions sont en outre à l'étude dans le cadre du plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) afin d'encourager les déplacements à pied et à vélo.

4. Le comité vélo départemental

Le conseil départemental a réuni le 12 octobre dernier un comité vélo départemental qui rassemblait les municipalités (Saint Maur n'était pas représentée) et les associations (Place au vélo à Alfortville, Partage ta Rue 94, Mieux se Déplacer à Bicyclette dans le Val de Bièvre, la Fédération des Usagers de la Bicyclette et Place au Vélo à Saint Maur étaient présents), dans le but de discuter de la politique cyclable du département.

Géovélo

Les différents systèmes de navigation destinés aux automobilistes ne conviennent pas aux cyclistes qui utilisent des itinéraires différents plus adaptés à leur pratique.

Les conseils régional de l'Île de France et départemental du Val de Marne et la ville de Paris ont lancé un partenariat avec Géovélo pour que ce système de navigation dédié aux cyclistes soit déployé dans Paris et les départements de petite couronne.

Le système nouvellement lancé est très perfectible. A terme, il devrait proposer différents itinéraires (sécurisés ou rapides) adaptés à chaque type d'utilisateur (débutant, confirmé, sportif).

Basé sur Openstreetmap, le système est ouvert et collaboratif. Les cyclistes sont invités à y participer en proposant des améliorations d'itinéraires et des corrections cartographiques. Il suffit pour cela de se connecter à www.geovelo.fr et de s'inscrire.

Le schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC)

La part modale du vélo ne représentait que 1,7% des déplacements en 2009 dans le Val de Marne. Depuis ce pourcentage a dû fortement augmenter (entre 3 et 4% estimé), grâce en particulier aux aménagements cyclables réalisés par certaines communes et au développement du SDIC. Aujourd'hui 218 km sont réalisés sur 500 km prévus au total au SDIC.

Les subventions accordées aux communes pour contribuer à ce maillage cyclable ont fortement augmenté et peuvent atteindre aujourd'hui 80% du montant des travaux. Saint Maur n'a jusqu'à présent présenté aucune demande.

En 2016, 10 km supplémentaires devraient être réalisés :

- ✓ Ablon RD 249 quai de la Baronnie
- ✓ Orly voies vertes sur berges
- ✓ Maisons-Alfort RD19 rue du 18 juin / rue Gambetta
- ✓ Charenton le Pont RD154 avenues Arcade et Liberté
- ✓ Villiers sur Marne RD231 rue Monet à rue Freiberg
- ✓ Joinville le Pont RD 148 avenue Kennedy
- ✓ Champigny rue Gourevitch le long du parc du Tremblay

- ✓ Vitry RD 155 avenue Derry de la RD 5 à la RD 148
- ✓ Ivry requalification de la RD 19

Voies bus de la RATP

Dans le Val de Marne, toutes les voies bus sont interdites aux cyclistes, alors qu'elles étaient autorisées il y a quelques années encore sans qu'il n'y ait eu d'accident et alors qu'elles sont souvent autorisées ailleurs. Cette interdiction générale ne paraît pas fondée dans son principe. A la demande des associations cyclistes, le conseil départemental s'est engagé à ouvrir des discussions avec la RATP sur les possibilités d'utilisation par les cyclistes de certaines voies de bus. Cela permettrait d'allonger les itinéraires cyclables à bon compte et de supprimer l'utilisation par les cyclistes de certains tronçons routiers particulièrement dangereux.

Coupures urbaines

Les voies ferrées, les cours d'eau, les voies rapides peuvent constituer des coupures urbaines difficilement franchissables par les cyclistes. Le département a prévu d'améliorer le franchissement de certaines en 2016, sur les 24 identifiées comme particulièrement importantes :

Les quai Marcel Boyer et Jean Compagnon à Ivry sur Seine

Les deux ponts Nelson Mandella à Ivry sur Seine

Le pont de Choisy à Choisy le Roi

Le passage sous le pont du RER A à Joinville le Pont

La RD 101 entre Limeil et Bonneuil de la rue Albert Garry à la RD 1

Passage sous le RER A à Joinville le Pont

RD 101 entre Limeil et Bonneuil



La piste cyclable bidirectionnelle, avenue des Canadiens, s'interrompt à l'intersection de la route de la Pyramide et le passage sous la voie ferrée et rend inconfortable l'accès à la gare. L'absence de cheminement cyclable continu dans le sens Bois de Vincennes-Gare de Joinville oblige les cyclistes à emprunter le trottoir opposé au sens de circulation. Au niveau du pont de Joinville, les aménagements cyclables ne sont pas reliés entre eux.



La RD 101 relie la rue Albert Garry à la RD 1. Cette section supporte un fort trafic et enjambe un réseau de voies ferrées. Son aménagement pour les piétons et cycles permettra de relier les quartiers de Limeil-Brevannes à Crétail ainsi que le Parc interdépartemental de la plage Bleue, c'est une section de 1000 m.

Véligo

Véligo est un stationnement vélo en gare (RER, tramway, métro, TVM) comprenant des arceaux vélo couverts. En plus des gares de 7 communes déjà équipées en 2015, 6 le seront en 2016 : Sucy-en-Brie, Choisy le Roi, Rungis, Saint Mandé, Vincennes, Champigny sur Marne. Ce programme est financé par le STIF à 70%, complété par le conseil départemental. Saint Maur n'a pas présenté de demande, comme l'année dernière.

Quelques consignes sécurisées fermées seront implantées en outre en 2016 à Vincennes, Nogent et Maisons Alfort. Ces consignes sont accessibles avec un Pass Navigo annuel. Equipées de prises électriques, elles sont destinées prioritairement aux vélos à assistance électrique.

Entreprises

Le conseil départemental a voté le financement des études des plans de déplacement pour les entreprises du Val de Marne qui souhaitent en réaliser un. L'objectif est d'augmenter la pratique du vélo sur le trajet domicile-travail par les salariés.

Dans un souci d'exemplarité et en attendant la sortie prochaine du décret sur l'indemnité kilométrique vélo (IKV), le département est prêt à proposer l'IKV à ses agents qui viennent travailler à vélo.

La Scandibérique

La Scandibérique qui va de Trondheim en Norvège à Saint Jacques de Compostelle en Espagne est un itinéraire cyclable de 5000 km dont 1600 en France. En Val de Marne, elle longe la Seine depuis Paris jusqu'à l'Essonne sur 15 km. Son inauguration est prévue pour juin 2017. Elle est aujourd'hui réalisée à 60% environ. Des travaux sur le quai de la Baronnie à Ablon sont prévus en 2016. Localement, elle offrira un itinéraire rapide vers Paris. Elle permettra surtout de se lancer dans le réseau des vélo-routes et voies vertes. Avis aux amateurs !



L'EV3 dans le Val de Marne : La Scandibérique

La Scandibérique qui va de Trondheim en Norvège à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne est un itinéraire cyclable de 5000 km dont 1600 en France. En Val de Marne, elle longe la Seine depuis Paris jusqu'à L'Essonne sur 15 km.

Son inauguration est prévue pour juin 2017. Elle est aujourd'hui réalisée à 60% environ. Des travaux d'aménagements sur le quai de la Baronnie à Ablon sont prévus en 2016.



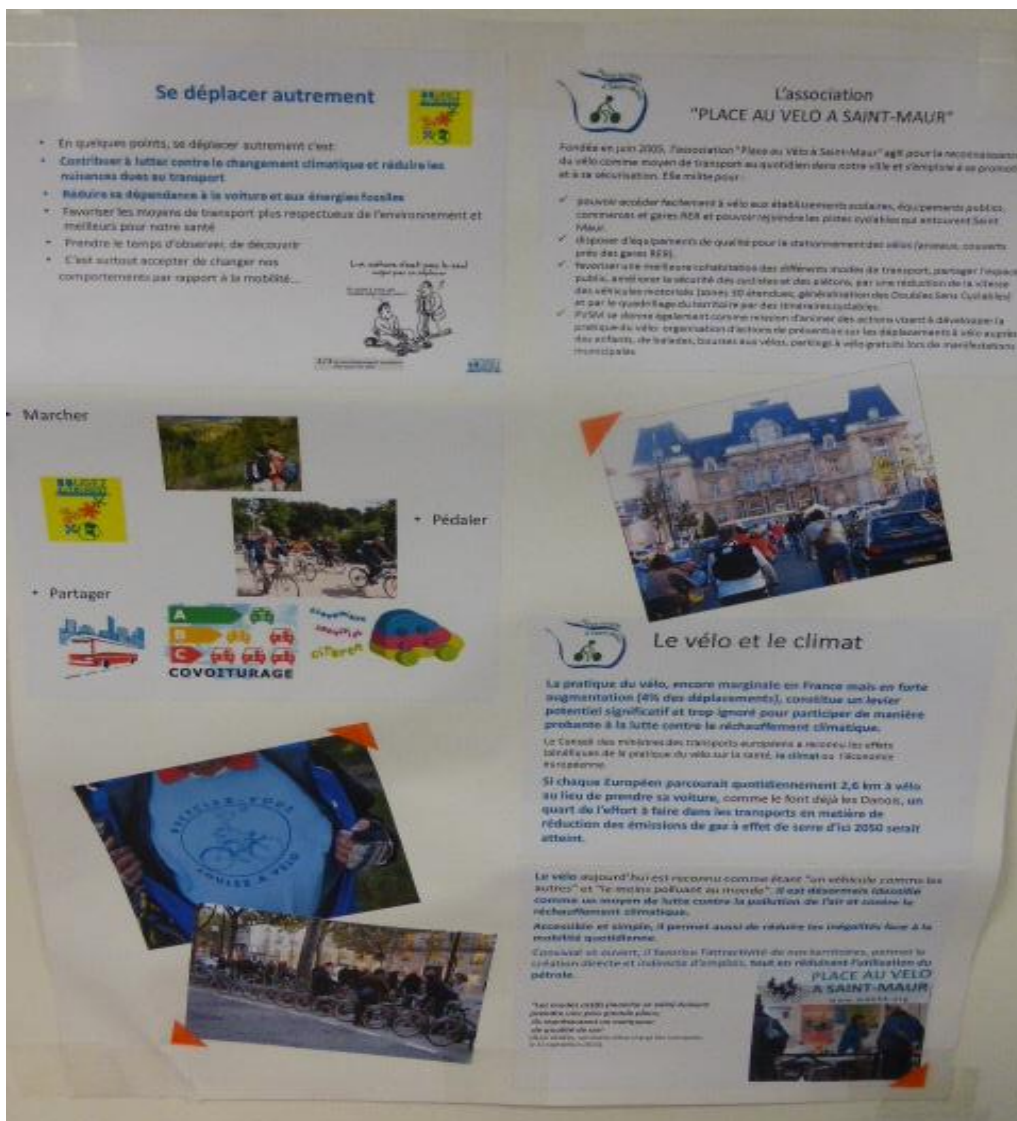
5. UN CLIMAT POUR TOUS...

TOUS POUR LE CLIMAT !

Nous avons participé en tant que partenaires à l'EXPO-PHOTO sur le Climat organisée, dans la perspective de la COP 21, par le CCFD-terre solidaire. Cette exposition montée à la Maison des Associations du 21 et 25 novembre expliquait le réchauffement climatique et les solutions déjà apportées à Saint Maur et ailleurs. Des bénévoles commentaient les panneaux et animaient des jeux et quiz. Les éléments fournis par "Place au vélo" étaient inclus dans le panneau "Se déplacer autrement" et complétés par de la documentation à disposition des visiteurs.

Environ 250 jeunes d'établissements scolaires, centres aérés et organismes divers, ainsi qu'une centaine d'adultes sont venus la visiter et ont semblé très intéressés.

L'exposition se déplacera dans certaines écoles trop éloignées ou qui n'avaient pas pu autoriser la sortie de leurs jeunes élèves en raison des circonstances.



Pour ré-adhérer....



Bulletin d'adhésion



«Place au Vélo à Saint-Maur» - 3 avenue Emile Zola - 94100 St Maur des Fossés

Association subventionnée par la Mairie de Saint Maur des Fossés

Date d'adhésion :

☐ Renouvellement d'adhésion

☐ Nouvelle adhésion

☐ Adhésion simple : **10€**

☐ Adhésion familiale : **10€+1€** par membre d'une même famille

(ex. : 13€ pour une famille de 4 personnes)

Total =€

Réglé par chèque

☐☐

Nom : Prénom :

Tél. : E-mail :

Les autres prénoms :

Nombre d'enfants (-18 ans) :

Adresse :

.....

Depuis le 15 octobre 2015 un nouveau bureau oeuvre pour PVSM :

Président : **Daniel BURETTE**

Trésorière : **Cécile BOUTON**

Secrétaire : **Fabrice CAPRANI**