

# La Bicyc'lettre



N° 2 Novembre 1996

## E d i t o

L'évènement du mois passé fut bien sûr le Congrès du Club des Villes Cyclables qui s'est tenu à Nantes les 11, 12 et 13 octobre. Place au Vélo y a tenu un stand. C'est Charles Gautier, maire de St Herblain et président de la commission voirie du District qui en a pris la présidence pour 2 ans.

Espérons que cette période permettra des avancées importantes pour le vélo dans l'agglomération. L'association y aura un rôle d'aiguillon, c'est le moment d'être présent.

Cette deuxième bicyc'lettre vous en fait un large compte-rendu des exposés et débats du congrès.

Nous vous donnons rendez-vous le 19 novembre à la Manu.

Et Vive le Vélo !

## Balade à vélo

Le samedi matin un circuit de découverte des aménagements cyclables de l'agglomération était organisé par le District, instance invitante, pour les membres du congrès ayant quelques capacités à pédaler.

Ce circuit a quand même intéressé environ 120 participants : élus, techniciens et membres d'association. L'encadrement était assuré par quelques personnes du District, des villes de Nantes, Saint Herblain et Orvault et sept adhérents de Place au vélo.

Le circuit a emprunté les aménagements cyclables le long de la 2ème ligne de tramway puis les bords de l'Erdre jusqu'à Orvault et sa superbe passerelle au dessus de l'autoroute (mais chère 1,6MF !) et après une côte à 10% pour sortir de la vallée du Cens, vers Saint Herblain où le maire Charles Gautier invitait tous les participants à déjeuner pour

fêter son intronisation comme Président du Club.

La balade fut fort agréable quoique un peu longue (25 kms) et très flatteuse pour la ville et ses aménagements cyclables. La partie traversée bénéficie de grands espaces boisés, des bords de rivière et d'aménagements récents. Il est certain qu'un circuit vers les quartiers ouest de la ville et l'agglomération aurait eu moins de charme et de facilités cyclables !

La plupart des membres du conseil de la Fubicy participait à la sortie. L'après midi s'est tenue une réunion de la fédération.

M.P.

## Appel à réunion

Vous êtes conviés à la réunion de l'association le :

MARDI 19 NOVEMBRE 1996

20H30 A LA MANU SALLE B

## Ordre du jour

- \* Suite à donner au Congrès du club des Villes Cyclables : Actions à envisager auprès du District et de Charles Gautier
- \* Campagne sur le stationnement commerçant : ( suite )
- \* Rédaction d'un document sur les aménagements cyclables
- \* Local pour l'association
- \* Questions diverses

## Le Club des Villes Cyclables

Créé en 1989, à l'initiative de Bordeaux et de six autres villes, le Club des Villes Cyclables a pour but principal la prise en compte et la promotion du vélo dans la ville autour de trois axes principaux :

-Favoriser les échanges d'informations et d'expériences sur les politiques cyclables dans les agglomérations.

-Être l'interprète des

collectivités locales auprès de l'Etat pour la mise en œuvre d'une politique cyclable nationale.

-Ouvrir le dialogue avec toutes les parties prenantes afin de faire évoluer la réglementation.

Aujourd'hui près de 200 villes ou communautés urbaines adhèrent au Club, il est, de ce fait, un interlocuteur privilégié des ministères en matière de politique cyclable.

# 8ème Congrès du Club des Villes Cyclables Nantes, les 11, 12 et 13 octobre 96

Mr Christian Benoist, président du club et adjoint à Rennes, ouvre le congrès et constate qu'un savoir-faire cyclable se constitue progressivement en France, que le partenariat avec les ministères s'améliore mais qu'il reste encore beaucoup de choses à faire. Il cite en particulier la modification du code de la route, le stationnement des bicyclettes, leur protection contre le vol, le transport des vélos dans les trains. Il souhaite également étoffer les liens du club avec les pays étrangers.

## Sondage

Ensuite, Mr Caudron, représentant les professionnels du cycle (et du cyclomoteur!) nous présente un sondage, réalisé à la demande du CVC, sur les Français et le vélo.

Ce sondage montre que le vélo possède une image moderne. Les trois principaux obstacles à son usage sont le manque de temps, l'inutilité à rouler en bicyclette et le danger à l'utiliser en ville. Plus de 80% des usagers s'en servent pour les loisirs ou le sport.

Chez les non-utilisateurs, 62% pensent que sa pratique est encouragée en ville. Parmi les actions à entreprendre, la réalisation de pistes cyclables arrive en tête (58%), avis partagé par les pratiquants dans la même proportion, suivi de l'interdiction de la circulation automobile dans certains quartiers (28%), de la mise en place de parcs à vélos gardés (21%) et de l'amélioration des règlements en faveur des cyclistes (11%).

La conclusion de Mr Caudron est que l'image du vélo est très forte, que son usage urbain devrait augmenter de 14 à 17% (le marché du vélo sport/

loisir arrivant à saturation), la réalisation de pistes cyclables favorisant cet usage urbain, ce dont nous ne sommes pas convaincus (cf infra, discours de Mr Ries).

Dans son allocution, le ministre de l'environnement, C. Lepage nous annonce la prochaine fête du vélo, les 7 et 8 juin 1997, dans le cadre de la fête de l'environnement ainsi que la mise en place de la loi sur l'air avant la fin de l'année.

## Séance plénière

Elle se déroule sous la forme d'une table ronde animée par un journaliste.

### Diminuer l'offre voiture

L'idée forte que développe Roland Ries, premier adjoint strasbourgeois, est que si l'on favorise la voiture en ville, l'usager choisit ce mode de transport. Il faut donc mettre en place une discrimination positive en faveur du vélo et des transports en commun. En diminuant l'offre de circulation en voiture, Strasbourg a vu le trafic automobile chuter de 17% et la qualité de l'air augmenter. Les Strasbourgeois s'en rendent compte. Le vélo est un bon choix dans les petites agglomérations ou les transports en commun sont faiblement développés car ils ont un coût élevé. Il faut cependant éviter que le choix des déplacements en vélo se fasse au détriment des transports publics. Par contre, il faut jouer sur la complémentarité vélo-transports en commun. Le développement de cette association de modes de déplacement a un bel avenir devant lui si le stationnement des cycles est bien

sécurisé (risque de vol). Les Hollandais l'ont d'ailleurs bien compris.

### Piste ou bande

A propos du choix piste ou bande cyclable, il signale que la piste n'est pas la panacée. La bande entraîne une cohabitation qui oblige l'automobiliste à être vigilant, à ralentir ce qui améliore la sécurité. De plus les pistes sont plus dangereuses que les bandes aux intersections.

Concernant les zones piétonnes, les cyclistes peuvent les utiliser à condition de respecter la vitesse des piétons.

Les automobilistes sont responsables dans 66% des accidents autos/vélos, Mr. Ries souhaite donc que dans ce cas-là, le cycliste soit remboursé systématiquement avant même la détermination des responsabilités (cas actuel des piétons dans les accidents autos/piétons). Il dénonce le fait que le cycliste puisse être déclaré pleinement responsable alors que les torts sont parfois partagés mais non prouvables (cas du cycliste qui ne respecte pas un stop et qui percute un automobiliste roulant trop vite).

### Cheviré !

C. Gautier, maire de Saint Herblain nous présente le plan cyclable du district nantais. Pour lui, l'étendue de l'agglomération est un frein à l'usage du vélo d'où l'idée de l'associer au tramway pour certains déplacements (accessible actuellement le dimanche). Il faut penser, dit-il, à la culture vélo lors des nouveaux aménagements même si l'on essuie parfois de cuisants échecs comme ce fut le cas pour le pont de Cheviré.

## Limiter l'usage des voitures

Mr J-M Carré, sociologue et chercheur à l'INRETS nous explique que le coût des transports urbains est de plus en plus élevé. Il est en particulier dû à l'automobile. Les Parisiens ont découvert, durant les grèves de décembre 95 que la

bicyclette existe et qu'elle offre certains avantages. Elle ne pollue pas et libère la ville. Mais son utilisation progresse lentement. Pour ne pas inquiéter la société française « automobilo-dépendante », les décideurs ne veulent pas avouer qu'il faudrait limiter l'usage des voitures et encourager les déplacements en vélo ou avec les transports en commun. Une étude,

comparant trois villes françaises et trois villes suisses de même taille, montre que le trafic automobile est de 50% supérieur dans les trois premières. Mais elles offrent 11 à 20 000 places de stationnement alors qu'il y en a seulement 3 000 dans les villes Suisses.

J.F.D.

## ATELIER VELO ET SANTE

(D'après les interventions de Mr Colasse, des Drs Cointet, Bouvier et du Pr Ginot)

Le potentiel physiologique de l'homme atteint son maximum vers 25-30 ans. Ensuite il décline d'environ 10% par décennie. L'activité physique, n'augmente pas la longévité qui est programmée génétiquement pour chacun de nous. Mais elle permet d'augmenter l'espérance de vie active, l'autonomie. Au lieu de chuter de 10% par décennie chez le sédentaire, cette perte physiologique n'est que de 5% chez une personne active, cela grâce à la pratique quotidienne du vélo d'ou d'une autre activité « sportive » d'endurance (marche, natation). Si la différence est peu significative à 40 ans (5%), elle l'est beaucoup plus à 60 ans (supérieure à 15%). Cela se traduit par une perte d'autonomie, une dépendance qui surviendra plus tôt chez le sujet sédentaire.

Outre le fait d'entretenir ses masses musculaires, un cycliste qui fait quotidiennement 8 km en 30 mn dépense 120-150 calories durant son trajet. Ce qui constitue un effort physique non négligeable. Cet exercice permet de diminuer le risque de maladie cardiovasculaire (angine de poitrine, infarctus) et de lutter contre l'obésité.

On sait également que le cyclisme améliore l'équilibre, les mécanismes d'adaptation (réflexes), l'humeur. Il diminue le stress mental et le risque d'ostéoporose.

On pourra opposer à ces effets bénéfiques une inhalation importante de polluants. Il est vrai que certains jours, la pollution des grandes villes est très élevée, tout le monde en profite et en particulier ceux qui pédalent. Cependant, le cycliste

peut facilement éviter de s'arrêter derrière un pot d'échappement ou retenir sa respiration quelques secondes si besoin. Ce qui est plus difficile pour l'automobiliste bloqué dans un embouteillage alors que l'air pollué est piégé dans le système de ventilation de l'habitacle de son véhicule. Aucune étude n'a pu prouver que la pollution urbaine entraînait une réelle menace pour la santé du cycliste. Il semble en fait que l'automobiliste y soit plus exposé.

On reproche également au cycliste urbain le risque important d'accident de la circulation. S'il est vrai que le vélo entraîne 2 fois plus de risques que l'auto en terme de trajets, il est beaucoup moins dangereux que le cyclomoteur (7,5) ou que la moto (25 fois).

Plus de la moitié des accidents de vélo impliquent un cycliste seul et entraînent une chute sans gravité. Là où le risque de se faire mal est très élevé, c'est lorsque le cycliste rencontre un autre véhicule, ce qui survient le plus souvent en rase campagne, sur une route à grande circulation (vitesse des véhicules) ou lorsque la luminosité est faible (problème de visibilité).

Pour limiter « la casse », l'obligation de porter un casque est souvent proposée. Si celui-ci réduit de façon importante (85%) les traumatismes crânio-cérébraux, il est inconfortable, encombrant, cher, et peu efficace dans les impacts violents contre les véhicules. De plus, il risque de dissuader un certain nombre d'usagers. Enfin, il détourne la responsabilité des accidents vers les cyclistes. Il est donc souhaitable de promouvoir son usage mais par pitié ne

rendons pas son port systématique et réglementaire. Ne vaudrait-il pas mieux prévenir les risques d'accidents plutôt que de chercher à limiter leurs conséquences en renforçant la protection des usagers les plus vulnérables ?

Parmi les mesures qui pourraient diminuer le risque d'accidents graves pour les vélos, la plus efficace est sans aucun doute le ralentissement de la circulation automobile en ville.

Statistiquement, le bilan avantages/risques pour la santé reste malgré tout très favorable au vélo. En fait, c'est plus l'environnement que la pratique qui est dangereux pour le cycliste urbain.

Si l'usage vélo est intéressant pour réduire l'encombrement des villes et la pollution, il est également bénéfique en terme de santé publique et individuelle. Nous regrettons donc que les instances responsables ne mettent pas plus en avant le vélo comme moyen de promotion de la santé et du bien-être.

Pour finir, quelques conseils pour rouler confortablement et atteindre un âge canonique en pleine forme:

Circulez quotidiennement, tranquillement (70-80 tours de pédales/mn), à votre rythme (en deçà de la fréquence cardiaque maxi/mn = 220 - âge), sur un vélo en bon état (freins, éclairage...), à votre taille (hauteur de selle = entrejambes x 0,885), bien réglé (guidon aussi haut ou plus haut que la selle) et en respectant les autres usagers.

J.F.D.

# LES CYCLADES RENNAISES

3 membres de «Place au Vélo» se sont rendus le dimanche 20 Octobre aux CYCLADES de RENNES.

Créée il y a 5 ans, cette animation sur le thème du vélo est organisée par la municipalité de Rennes avec la participation des associations (randonneurs, retraités, quartiers) et «ROUTE BLEUE» une association dont le but et les motivations sont proches des nôtres.

Le samedi : un Forum et quelques animations sur le vélo en ville, des stands de commerçants en cycles et d'associations, une exposition photo avec quelques petits textes témoignages sur la pratique du vélo

Et enfin le dimanche la foule!...

La Cyclade des quartiers : Circuit en ville, praticable par tous, et un prix remis par la ville au quartier le mieux représenté. On a estimé environ 1500 participants, ce type d'animation, très familial a obtenu un réel succès.

La Cyclade du District : Plus particulièrement ciblée sur les randonneurs, une ballade en vélo de 40 ou 90 km au voisinage de Rennes, en vélo ou en VTT.

«ROUTE BLEUE» nous a fait découvrir les aménagements en ville. Aménagements assez similaires à ceux de Nantes (en bien et en moins bien !...) des indications sou-

vent difficiles à percevoir, des détours fâcheux, un circuit charmant le long de la rivière mais non indiqué et au revêtement boueux, des franchissements de carrefours acrobatiques et enfin un système de parking pour vélo GENIAL et simple.

Plus familiale et touristique que revendicative, ces Cyclades ont le mérite d'amener beaucoup de vélos en ville pendant 2 jours et il ne reste plus que 363 jours pour les voitures ...

Y.B.

## La Loire à vélo

S'appuyant sur une étude exploratoire qui montre une nouvelle dynamique du vélo en matière de loisirs, sur le succès de l'axe cycliste le long du Danube, sur des enquêtes qui observent que la pratique du vélo est déjà une réalité le long de la Loire (en particulier pour les visiteurs étrangers), les conseils régionaux du Centre et des Pays de Loire ont décidé de la réalisation d'un itinéraire cyclotouriste le long de la Loire.

Cet itinéraire se veut une épine dorsale de St Nazaire à Marseilles-lès-Aubigny (Cher). Il sera complété par des

variantes d'intérêt touristique amorces d'un véritable réseau cyclotouristique sur les deux régions.

L'itinéraire utilisera prioritairement la voirie existante à faible trafic avec un aménagement progressif et systématique des tronçons dangereux. Il aura une signalisation aller-retour continue et cohérente avec des aménagements spécifiques au vélo (stationnement, aires d'arrêt, ...).

Place au Vélo est évidemment intéressé par ce projet (qu'il trouve très positif). Après une première prise de contact, nous avons demandé (et obtenu un accord de principe) à faire partie du groupe de travail sur le tronçon qui concerne le District, mais aussi sur la conception générale des aménagements cyclables qui seront offerts au public.

La LOGI (Loire Océan Gîtes et Itinéraires), maître d'oeuvre en Pays de Loire, semble souhaiter une vaste concertation pour l'analyse et l'étude du tracé qui se fera durant le premier semestre 97. Il n'est donc pas trop tard pour que nous fassions remonter les suggestions et remarques que vous nous communiquerez. Sachez enfin que les régions se hâtent lentement puisque les travaux sur les zones expérimentales ne commenceront que

Ont participé à ce bulletin :

Jean-Claude Baron  
Yvon Bodin  
Jean-François Daudin  
Vincent Joffraud  
Marc Peroy  
Christian Perroteau  
Bernard Renou  
Bertrand Vrain

Place au Vélo  
18, rue Louis Lumière  
44000 Nantes  
tél : 02 40 94 16 09

### Humour

Il y a quelque temps déjà, Bd des Martyrs Nantais, je rattrapais à vélo à chaque feu le même automobiliste, qui prenait cela avec le sourire.

Au pont de Pirmil, encore équipé de feux, je le rattrape encore, il faisait beau et sa vitre était ouverte; profitant de l'arrêt obligé, la conversation s'engage :

- Vous voyez, à vélo, on va aussi vite, on fait du sport et on ne pollue pas.
- Juste, monsieur, et courageux, je vous offre une bière.
- Volontiers
- Il est 14 heures, disons 16 heures 16 heures 30 au bar de l'Atlantique à La Rochelle, facile, c'est sur le port !!!

Je vous disais au début qu'il était souriant, c'est si rare ce genre d'automobiliste que le fait mérite d'être signalé.

J-C.B.

### Bulletin d'adhésion

Nom.....  
Prénom.....  
Adresse.....  
.....  
Tél.....  
Membre individuel : ..... 30 F  
Association : ..... 200 F  
Date  
Signature

## ATELIER VELO-ENTREPRISE

*L'atelier "vélo et entreprise" présentait trois expériences visant à sensibiliser à l'usage du vélo dans le cadre du travail.*

### Les vélos de La Poste

Connaissez-vous une entreprise française dont les employés font, chaque jour, dix fois le tour de la terre en vélo ? La Poste évidemment... 27000 facteurs font en moyenne 15 km par tournée. Les vélos étaient achetés pour dix ans et bien souvent les facteurs grognaient à cause de la prime d'entretien jugé trop faible. Désormais les vélos seront renouvelés tous les 5 ans. Trois modèles ont été retenus et mis à l'essai auprès de 300 facteurs : des modifications ont été apportées suites aux avis recueillis. Le renouvellement du parc se fera progressivement avec ces nouveaux engins.

Peut-être les constructeurs pourraient-ils profiter de ces recherches pour proposer au public des vélos de ville mieux adaptés que ceux produits actuellement ?

### Strasbourg

#### Les vélos de la CUS

La Communauté Urbaine de Strasbourg met à disposition de son personnel un parc de vélos. Ces vélos ne sont pas utilisables pour les trajets domicile-travail. Ils permettent aux agents de la CUS de se déplacer entre les 4 sites importants où sont implantés les services. Chaque utilisation fait l'objet d'une fiche et l'utilisateur se voit remettre une sacoche pour le transport de documents et éventuellement une cape de pluie. De 100 vélos au départ, le parc est maintenant de 150, d'un modèle spécialement étudié, le "Strasbourg", et de 4 type : 2 tailles homme et femme.

Verrons nous bientôt, ici à Nantes, nos policiers municipaux faire quelque exercice salutaire à bicyclette et peut être aussi, comme il y a des voitures officielles, des vélos officiels pour Monsieur le Maire et son Conseil ?...

### Les Kilomètres Verts

SICOS Est une entreprise du groupe L'ORÉAL installée à CAUDRY dans le Nord. "Notre recherche du bien-être et de la beauté ne saurait se faire au détriment de la nature", affirment-ils.

Toute une politique en matière d'environnement est en effet mise en place. Dans ce contexte, les 650 employés ont été invités durant l'été 1994 à utiliser leurs vélos pour venir au travail. Un concours doté de prix (bons d'achat, voyages) a été organisé. Chaque vélo entrant dans l'usine portait un numéro, il était pointé à l'entrée, chaque pointage donnant une chance supplémentaire au tirage final. Trente sept personnes ont participé en 1994 (parcourant 6525 Km), 54 en 1995 (8836 Km) et cette opération a été gratifiée du prix "Vélo d'Or". En 1996 l'expérience a été élargie aux personnels municipaux de la petite ville de Caudry, ou une piste cyclable a été aménagée, et à une autre entreprise du groupe. Nous ne pouvons que souhaiter la multiplication de telles expériences.

Aussi intéressantes que peuvent-être ces expériences, elles nous semblent cependant limitées. Nous attendions de ce forum des choses plus consistantes, par exemple pourquoi est-il toujours fait obligation aux entreprises ou administrations s'installant au centre-ville de prévoir des places de parking pour leurs employés, plutôt que promouvoir l'usage des transports en commun ou du vélo, en taxant les places de parking sur le lieu de travail. A quand l'installation de parking à vélo et des vestiaires douches dans les entreprises pour les cyclistes comme certains pays étrangers le font ? Peut-être au prochain congrès ?

Pourquoi des entreprises nantaises offrent elles à leur employés des cartes annuelles d'abonnement aux parkings silos (3500F) et ne prennent pas en charge l'abonnement transport en commun ?

## ATELIER VELO-DECOUVERTE

*Le vélo est vécu par les Français comme un outil de loisirs, la découverte des villes par ce moyen incitera t'il ces découvreurs à utiliser ce merveilleux engin comme moyen de transport ?*

### La Baule

#### Les vélos sur le remblai

Le remblai de la BAULE longe la "plus belle plage d'Europe" sur 8 km Son aménagement à 2 fois 2 voies a connu entre 1978 et 1995, 600 victimes dont 28 décès. Aujourd'hui les aménagements ont limité la vitesse des voitures, le vélo est praticable sans trop de crainte et devient même un élément de promotion de la cité touristique.

### Paris

#### A vélo sur les berges

En 1994 la fermeture des berges de la Seine à la circulation automobile pendant deux dimanches ayant obtenu un grand succès cette opération a été renouvelée en 1995 et finalement aussi cette année. Les Parisiens ont ainsi au moins un peu de temps dans l'année la possibilité de s'emparer d'espace qui leur est voler la majeure partie du temps.

V.I.

#### CYCLISME VIRTUEL LA BICYC'LETTRE SUR INTERNET

La BICYC'LETTRE circulera bientôt sur le NET. Cela grâce à un ami de l'association danoise "SUND BYTRAFIC Association for Sustainable City Transportation" rencontrée lors du congrès des villes cyclables ici à Nantes. A suivre sur :

[http://sunsite.auc.dk/sound\\_transport/](http://sunsite.auc.dk/sound_transport/)

## ATELIER VELO-COMMUNICATION

*L'atelier a été consacré aux opérations «cyclades» de Rennes et d'Avignon, aux journées européennes du vélo et à la présentation, rapide, des plans «vélo» sur la ville de Strasbourg.*

### Plans et documents pour vélos à Strasbourg

Après avoir fait une revue des documents habituels en la matière (plans pliés classiques, réduits,...) il s'est avéré qu'aucun ne correspondait à ce qu'on était en droit d'attendre, à savoir, quelque chose de beau, de fiable et de pratique. En effet, le plan classique, s'il est détaillé, n'est guère consultable à vélo, surtout s'il pleut. Le format réduit n'est pas assez clair et détaillé.

Le parti pris, à Strasbourg, a été de disposer des «plans sur pieds», à savoir des panneaux disposés partout dans la ville sur les circuits cyclables. A chacun d'apprécier.

### Rennes

Avec 120 Km d'itinéraires cyclables toutes catégories, 700 places de stationnement vélo, une coopération de location de vélo

en été et un prêt de vélos aux étudiants, on a choisi le slogan : «le vélo en rue libre». Pour faire du vélo un moyen de déplacement à part entière, l'accent a été mis sur la sécurité et la tolérance.

La communication, qui a coûté 100 kF cette année a publié 4 affiches :

- «50 - ce chiffre est votre porte bonheur» (rappel destiné aux automobilistes)
- «Ce champignon des villes est mortel» (montrant un pied sur un accélérateur)
- «Leur carrosserie, c'est leur peau - attention»
- «La rue est un espace vital, partageons le».

### Avignon

Les cyclades (apparemment, le terme n'est pas déposé) ont réuni 1200 personnes avec un thème «Un cycliste, c'est un parent, un ami,...». L'organisation de balades de 6 à 28 km intra et extra-muros a été accompagnée de remise de prix et de

diverses exhibitions. Le budget est donné pour 60 kF avec, là aussi, des parrainages (Mac Donald's,...).

L'organisation de la manifestation a permis aussi de communiquer en interne, vis à vis des services de la ville.

Un représentant de Strasbourg a bien noté qu'il fallait saisir l'occasion de la mode du vélo-loisir pour promouvoir le vélo-urbain.

### Fêtes européennes du vélo

Coïncidant avec la journée mondiale de l'environnement, les manifestations largement reprises par les associations dans nombre de villes françaises (25 environs recensées) sont maintenant une véritable journée officielle reprise par la FUBICY et proposée par l'ECF (fédération européenne du vélo). En 97, la fête est officiellement prévue les 7 et 8 juin.

BV.

## ATELIER VELO-EDUCATION

*Trois intervenants dans cette commission : un inspecteur de l'éducation nationale et deux élus. Le premier nous a dressé les initiatives prises dans le secteur primaire, les élus celles du secteur universitaire. Il manquait deux maillons essentiels : le collège et le lycée.*

### Bordeaux et Lorient le secteur universitaire

Les élus ont beaucoup parlé de prêt de vélo.

À Bordeaux (cinquante mille étudiants), gros succès de l'opération « Vélo-Campus » où cinquante vélos - nombre très insuffisant d'où une longue liste d'attente - étaient à la disposition des étudiants. Mais après enquête auprès des « cyclo-reporters », il existe plusieurs facteurs limitants : le vol, l'inconfort et le sentiment d'insécurité. Il reste donc beaucoup de choses à améliorer.

À Lorient (quarante cinq mille étudiants), 98% des emprunteurs sont satisfaits. Ce qui est probablement en rapport avec les nombreux aménagements cyclables déjà

réalisés : voies, mobilier adapté au stationnement vélo, continuité des pistes autour des ronds-points, récupération d'espace sur celui réservé habituellement aux automobiles, histoire de montrer que la rue est à tout le monde... Principal regret dans ce projet : l'absence de rencontre entre concepteurs et utilisateurs.

### Nantes le secteur primaire

M. Renaudeau, inspecteur, nous a parlé des initiatives prises dans sa circonscription : conférence pédagogique (avec 12 instituteurs) sur l'usage du vélo et surtout la sécurité, en liaison avec la gendarmerie et les municipalités. Dans ce cadre, une idée

intéressante a été développée avec l'office du tourisme de Nantes, la visite de la ville en bicyclette sur des circuits ciblés.

L'usage du vélo, pour venir à l'école primaire, est jugé trop dangereux par les parents et les enseignants. D'ailleurs, comme le reste de la population, ils ne le considèrent pas comme un moyen de transport. Je pense qu'il faut d'abord convaincre les enseignants d'utiliser le vélo pour venir à l'école lorsque le trajet le permet (ce qui est souvent le cas). Il faut prêcher par l'exemple.

En conclusion, et malgré ces exemples, le secteur scolaire reste à conquérir.

J-C B.