

# La Bicyc'Lettre



N° 9 Février 1998

21, rue de la ville en pierre 44000 Nantes  
tél : 02 40 49 92 34

## Les premiers mots du président

A l'assemblée générale du 12 janvier dernier Bernard Renou, le président emblématique de Place au Vélo, a souhaité laisser sa place et m'a cédé le guidon. Par ailleurs la structure de l'association change peu, le bureau est reconduit quasiment à l'identique et les décisions resteront collégiales. On peut appeler ça une continuité cyclable réussie, la preuve que cela existe.

Depuis la création de CHEVIRE CYCLABLE les conditions ont changé, nos objectifs immédiats aussi et aujourd'hui le réseau cyclable nantais a le mérite d'exister. C'est pourquoi nous devons collaborer encore plus étroitement avec les communes de l'agglomération, pour gérer et développer cet héritage. Cependant, l'actualité récente nous rappelle qu'il faut rester vigilants : la troisième ligne de tram se prépare dans le mépris des cyclistes, et des itinéraires existants sont dégradés sous prétexte de sécuriser les passages piétons. Il n'y a donc pas

lieu de s'endormir.

Place au vélo a aussi la vocation d'être un creuset au sein duquel on peut, ensemble, faire plus et mieux que tout seul. Cela peut aller de la commande groupée d'accessoires à la réalisation en commun d'un prototype un peu fou. Chacun a son idée du paradis des cyclistes : mélangeons nos savoirs et nos compétences pour agir et finaliser. A ce titre la Bicyc'Lettre, le lien fidèle entre les plassevélistes, se fera l'écho des projets et des innovations de tous ; les idées ne manquent pas.

Je propose que notre action spécifique pour 1998 s'articule en deux volets :

- **promotion** du vélo urbain auprès des non pratiquants. La fête européenne du vélo, en collaboration avec le district, en sera le temps fort. Mais notre effort sera aussi quotidien : présence médiatique, manifestations de rue et bien sûr accueil de nouveaux

adhérents. Nous pouvons facilement doubler de taille dans l'année, l'enjeu est primordial et repose sur l'engagement de chacun.

- **pression** tous azimuts sur les décideurs pour obtenir des aménagements dignes d'attirer de nouveaux cyclistes : des voies cyclables sûres et sécurisantes, directes, prioritaires, agréables... Ce "réseau vert" sera notre cheval de bataille. Il devra être envisagé comme un investissement global, à long terme, à une échelle supérieure à celle de la commune.

Nantes ville pilote en matière de cyclisme, c'est à notre portée.

Olivier Flamand

### Tous en ville samedi 21 mars



à 14h30 Place du Commerce  
Pour de vraies continuités cyclables

La Bicyc'Lettre

*lundi 2 mars 98  
20h15 à la Manu, 11, bd  
de Stalingrad salle B*

- Présentation d'antivols 'lights' par son fabricant rezéen à 20h15
- Manif du 21 mars
- Présentation de vélocampus en direct par ses responsables
- Grand débat sur le "réseau vert"
- Journée européenne du vélo du 7 juin
- Questions diverses

*C'est un lieu de débat, qui n'a lieu que 6 ou 7 fois par an, venez nombreux !*

# Assemblée générale du 12 janvier 98

## Bilan moral

Cet exercice traditionnel est surtout utile pour acter les activités de l'association durant l'année 1997 et permettre ainsi de vous donner de bonnes raisons de renouveler votre adhésion.

### Côté positif :

**La fête européenne du vélo**, co-organisée avec le District le 8 juin 97, même si on a été un peu déçu de la participation, a permis à cinq cents accros du vélo (le temps était épouvantable) de se retrouver. Ce fait est considéré comme encourageant par les organisateurs qui, tirant le bilan de cette expérience, devrait réussir une grande fête du vélo en 98.

**Les balades train plus vélo** : Deux sorties (Ancenis et Savenay) ont permis à chaque fois, à la quinzaine de participants (outre le plaisir de la balade et de la découverte de la région), de pratiquer le transport gratuit du vélo dans le train.

**Le stand d'animation** en centre ville en septembre a été un moyen efficace de nous faire connaître et d'échanger avec d'autres pratiquants du vélo.

**La plaquette "les aménagements cyclables urbains selon place au vélo"**. Cette plaquette, âprement discutée au sein de l'association, a permis une mise en cohérence de nos propositions au sein de l'association et par sa large diffusion auprès des techniciens du district et des autres associations cyclistes françaises d'homogénéiser la "Culture Vélo".

**La progression des adhésions** : Le passage de 60 à presque 80 adhérents individuels cette année est encourageant.

Rappelons que Lille, Bordeaux, Toulouse ont plus de 200 membres, un effort de tous demeure nécessaire pour peser efficacement sur les décideurs.

**La parution de la Bicyc'Lettre** de façon régulière et étoffée (avec six pages) crée un lien entre les adhérents, un autre avec les associations amies par échange d'abonnement et permet de mieux faire comprendre notre point de vue.

### Les points problématiques :

**Les fiches de signalisation** : si elles nous semblent un bon outil de travail avec les collectivités locales, encore faut-il que ces dernières jouent le jeu ! nous sommes actuellement dans l'attente avec Nantes.

**Le réaménagement du pont de Cheviré** : Malgré plusieurs articles de place au vélo dans la presse locale (dont on a eu que des échos favorables), la D.D.E. a refusé des aménagements cyclables et ce contre le point de vue de nombreux élus. Le nouvel aménagement ne calme pas suffisamment la circulation. Nous maintenons que seul un aménagement deux fois deux voies

avec bande d'arrêt urgence pourrait réellement pacifier la circulation et permettrait par la même occasion la circulation des deux roues.

**Les relations avec la ville de Nantes** : nous avons critiqué dans la presse l'absence de volonté politique de créer de vraies continuités cyclables et l'usage du cycliste comme ralentisseur de la circulation automobile, nous n'avons pas l'impression d'avoir été entendu.

*Voici un bilan sommaire de nos activités soumis au vote et ratifié par l'A.G. J'ajoute ici ma décision de démissionner de la présidence de l'association. Cette démission correspond au simple désir de renouveau, sept ans consécutifs de présidence entraîne forcément des habitudes et un ronron qu'il faut casser. Je suis persuadé qu'Olivier Flamand, le nouveau président saura à la fois tirer parti de l'acquis et dynamiser l'association.*

Bernard Renou

### Le nouveau bureau de " Place au Vélo "

<b>Président :</b>	Olivier FLAMAND	02 40 49 92 34
<b>Vice-président :</b>	Yvon BODIN	
<b>Secrétaire :</b>	Marc PEROY	02 40 43 58 23
<b>Secrétaire adjoint :</b>	Christian PERROTEAU	
<b>Trésorier :</b>	Jean-François DAUDIN	02 40 38 32 98
Représentants des associations :	Rémi AIRIAU, Yves CHOQUET	
Membres du bureau :	Marie-Annick GIRARD, Bernard RENO	

### Rapport financier 1997 présenté à l'assemblée générale du 12 janvier 98

Caisse au 31/12/1996 : 4457,00 F

#### Recettes

Adhésions	4080,00
Subventions	1000,00
Ventes diverses	475,00

TOTAL 5555,00

#### Dépenses

Édition et Bicyc'Lettre	2655,00
frais d'envoi autres	1485,50
Assurance MAIF	482,00
Adhésion 97 FUBicy	220,00
Modification des statuts	165,00
Déplacements	365,00
Frais gestion compte postal	6,50

TOTAL 5379,00

Caisse au 31/12/1997 : 4633,00 F

Résultat 97 : + 176,00 F.

- L'adhésion / abonnement bicyc'lettre reste fixée à 50 F. N'oubliez pas de la renouveler

# Rencontre à Rezé

4 fiches de signalisation ont été envoyées à la ville de Rezé en décembre et nous avons été invités à en discuter. Alain Guiné, premier adjoint et Jean-Yves Nicolas, conseiller à la sécurité routière nous reçoivent ce 14 janvier.

- *Route de la Rochelle* : Elle était prévue à aménager dans le plan du District de 93. Des travaux importants de voirie entre la place Pierre Sénard et les trois moulins viennent de se terminer sans bande cyclable.

Les élus, mal à l'aise sur ce coup, essaient d'expliquer que c'est une route nationale (DDE) et que l'on peut trouver des rues parallèles plus tranquilles. C'est promis, au nord des Trois moulins, un itinéraire parallèle en secteur vitesse apaisée est prévu à l'est de la RN.

- *Le pont SNCF* : pourquoi est-il fermé alors qu'il permettrait aux cyclistes d'éviter Pirmil ?

1 - Des travaux importants de mise en sécurité sont à faire.

2 - Le coût d'exploitation/entretien du pont était jusqu'à présent assumé à 80% par Nantes et 20% par Rezé, soit 25000 F.

3 - La ville de Nantes estime, selon Mr Guiné, qu'avec le pont des trois continents, le pont SNCF perd de son utilité; et elle a complètement

refait la voirie en bloquant l'accès au pont.

A suivre à Nantes...

4 - La ville de Rezé souhaite l'ouverture du pont aux piétons et aux deux roues et est prête à continuer à participer au financement de l'exploitation du pont au taux de 20% mais elle ne peut pas prendre en charge la totalité du coût.

- *Une flaque d'eau persiste sous l'auto-pont de la place Sarraill.*

C'est déjà signalé! Avec l'arrivée de la nouvelle clinique sur le terrain des abattoirs, il est probable que d'ici 2000, l'auto-pont de la route de Pornic soit supprimé et la place mise à niveau.

- *Création d'un contre-sens sud-nord rue Camille Jouis qui longe l'église St Pierre, pour éviter la rue Jean Louis, difficile à monter pour les vélos.*

Dans le schéma directeur 2 roues, un doublement de l'accès avec bande cyclable est prévu depuis le giratoire des Marguyonnes vers St Lupien.

La ville de Rezé réaffirme sa volonté d'assurer les continuités cyclables et avoue avoir des difficultés avec la structure de la voirie quelquefois étriquée, par exemple autour de l'Ouche Dinier / la Blordière ...

Reconnaissant la volonté de dialogue des élus, nous sortons un peu insatisfaits de cette rencontre. Les élus regrettent l'omniprésence de l'automobile dans leur ville et le comportement des gens trop attachés à la liberté de circuler et de stationner sur l'espace public. Tout cela est assez fataliste. A quand la volonté politique forte de nos élus de limiter l'usage de la voiture dans la ville.

Malgré tout, lobby pour lobby, notre présence est un aiguillon nécessaire pour faire évoluer les élus et les aider dans leurs actions pour plus de vélos et moins de voitures.

M.P.

---

## Le réseau vert

*Jusqu'à présent, et nous en étions d'accord, les aménagements cyclables ont été réalisés pour des cyclistes relativement expérimentés n'ayant pas peur de la proximité de la circulation générale et se sont traduits en grande majorité par des bandes cyclables. Le développement de ce réseau de bandes cyclables, et surtout sa mise en continuité réelle, reste nécessaire.*

*Mais les personnes peu assurées, les enfants ou les cyclistes qui préfèrent la tranquillité à la rapidité ne trouvaient que médiocrement leur compte dans les aménagements urbains actuels.*

*Nous demandons que des itinéraires (appelés "voies vertes") leurs soient destinés. Ils constitueraient un réseau dont les caractéristiques seraient les suivantes:*

### Une voirie à priorité vélo...

- Une voirie réservée aux non-motorisés : vélos, piétons, poussettes, rollers, etc...,

- Chaque itinéraire formé ne serait pas forcément le plus court mais serait continu entre le centre-ville et la périphérie, où des itinéraires campagnards prendraient le relais. Des itinéraires secondaires pourront ultérieurement se greffer sur le réseau.

- Les voies à petite circulation verront leur intersection avec la voie verte marquée d'un STOP.

- Les voies à moyenne circulation perdront leur priorité (panneau triangulaire) et la voie verte sera renforcée par une surélévation.

- Les voies à grande circulation garderont la priorité mais la traversée de la

voie verte sera aménagée pour s'effectuer en deux temps (refuge central).

- En cas exceptionnel de voirie mixte, des bandes cyclables larges et renforcées seront aménagées.

### Sur voie calme existante...

- Cette voirie serait constituée de rues actuellement peu circulantes (style résidentiel).

- La desserte automobile locale sera tolérée mais limitée à 30 km/h et jamais prioritaire.

- En cas de vitesse autos excessive, des ralentisseurs seront posés.

- En cas d'un transit résiduel important, des bornes fixes seront mises à mi-chemin de la voie rendant celle-ci sans issue pour les motorisés.

- Le stationnement existant sera maintenu, du moins si la largeur de la voirie est compatible. Le stationnement alterné sera transformé en stationnement fixe.

### Avec une signalisation spécifique.

- Le revêtement de la voirie sera particulièrement soigné (les vélos sont très sensibles aux irrégularités!) et si possible par un bitume de couleur (vert, rouge, etc).

- Les voies vertes seront dotées d'une signalisation verticale particulièrement efficace.

B.R.

# La leçon de physique du professeur cyclopède

## Leçon n°2 : Le vélo fait-il maigrir ?

Quelle énergie dépense-t-on lorsqu'on pédale sur le plat ? Nul besoin de vous jeter sur votre manuel des castors junior ou d'interroger internet, la réponse est dans la bicycLettre. En fait l'énergie nécessaire pour faire avancer le vélo et le bonhomme à vitesse constante est un travail mécanique. Je sens bien une réticence dans l'auditoire, mais le sujet de cet exposé c'est justement de voir ensemble si le travail c'est la santé.

Et voici l'ami Cyclopède qui s'élance, par une journée sans vent, du haut d'une pente, afin de mesurer pour vous ces forces contre-cyclomotrices que l'on notera désormais  $F_{cc}$ .

Sur son vélo, 2 instruments : un compteur de vitesse dûment étalonné et un inclinomètre de précision pour mesurer l'angle de la pente  $\alpha$ . Si la pente est régulière et suffisamment longue on atteint une vitesse limite  $V_{lim}$  et il y a alors équilibre entre la force de gravité,  $Mg \sin \alpha$ , et les forces contre-cyclomotrices à cette vitesse  $V_{lim}$ .

Application numérique ?

Cyclopède + son vélo + l'équipement d'hiver pèse 100 Kg.

On définit la force contre-cyclomotrice comme  $F_{cc} = CO * V^2$ , CO étant appelé coefficient de force, V étant la vitesse.

On peut donc calculer la valeur expérimentale du coefficient de force  $CO = M * g * \sin \alpha / V^2$

L'opération a été répétée sur plusieurs pentes de l'agglomération nantaise et donne les résultats suivants :

Cette valeur moyenne du coefficient de force CO ne s'applique

lieu	vitesse V (km/h)	pent e $\alpha$ (°)	coefficien t de force CO(Kg/m)
rue des Chalâtres	37	2.5	0.41
Bd des Belges	40	3	0.42
Bd Eugène Orioux	35	2.2	0.40
Morhonnière	32	1.9	0.41
Bd Luther King	48	4.2	0.40
devant le	46	3.9	0.41

qu'à Cyclopède sur ce vélo et dans ces conditions. Le simple fait d'enclencher la dynamo ou de dégonfler les pneus fait chuter la vitesse de 10%, donc augmente le coefficient de force de presque 20%. Si tu souhaites, courageux lecteur, courageuse lectrice, refaire le calcul, n'oublie pas de transformer la vitesse de Km/h en m/s en la divisant par 3.6.

A présent utilisons cette valeur pour calculer le travail nécessaire à Cyclopède pour parcourir 1 Km à la vitesse de 25 Km/h sur le plat, sans vent et sans feux. Ce travail T c'est la force contre-cyclomotrice  $F_{cc}$  multipliée par la distance parcourue, ici 1000 m :

$$T = CO * V^2 * \text{distance} = 0.41 * (25 * 1000 / 3600)^2 * 1000 = 20 \text{ KJ}$$

**Vingt kiloJoule par kilomètre parcouru.**

Est ce beaucoup ? Est ce que ça fait vraiment maigrir, ainsi que nous nous proposons de le calculer ?

Comparons cette valeur avec

carburant	quantité	kJoule	km parcour us
camembert	50 g	612	15
chocolat	20 g	460	11
vin	100 ml	293	7

## Café écolo

Les écologistes de Loire atlantique (JC. Demaure) organisaient, le 13 janvier dernier, un "café écolo", au Bouffay, sur le thème "le vélo dans la ville".

Une idée forte et récurrente s'est dégagée de l'assemblée, pour qui voulait l'entendre : la peur. Nous qui sommes des utilisateurs quotidiens des bandes cyclables nous savons bien que, même si elles présentent un risque effectif non nul, celui-ci n'est pas à la hauteur de l'appréhension que l'on y ressent. Apparemment c'est bien cette trouille peu fondée qui empêche les cyclistes potentiels de se lancer. Une grand-mère a même parlé des "couloirs de la mort" : c'est avec des expressions comme ça que l'on réduit à néant des années de communication...

La demande pour des "vraies" pistes cyclables est donc claire. Et ça tombe bien puisque ces itinéraires sûrs (et surtout rassurants), agréables et prioritaires c'est exactement le "réseau vert" que nous proposons à la ville.

O.F.

## 27 cyclistes investissent l'hôtel de ville

Après avoir visionné en classe un reportage sur la journée sans auto à La Rochelle, les élèves de la classe de CE2/CM1 d'Anne-Françoise, enseignante de l'école primaire de Port-Boyer, ont décidé d'interpeller par courrier le député-maire nantais sur la pollution de l'air et les transports.

La réponse viendra de Jean-Claude DEMAURE, adjoint chargé de l'environnement. Celui-ci les invite à venir dialoguer à l'hôtel de ville. Pendant deux mois, ils préparent cette rencontre. Ils s'informent et étudient en classe l'atmosphère de la terre, l'indice de pollution de l'air à l'aide de la petite girafe "Atmo", ses causes, la respiration, les moyens de transports, en particulier la bicyclette et sa mécanique. Ils mettent également le pied sur le pédalier. Pour certains, c'est une véritable découverte et un apprentissage très rapide.

Le jour J, fin janvier, le soleil est au rendez-vous. Casqués et encadrés de quelques adultes, nos 27 amis se rendent à vélo à l'hôtel de ville en suivant les bords

de l'Erdre. Ils sont malheureusement obligés de faire les derniers hectomètres à pied faute de continuité cyclable.

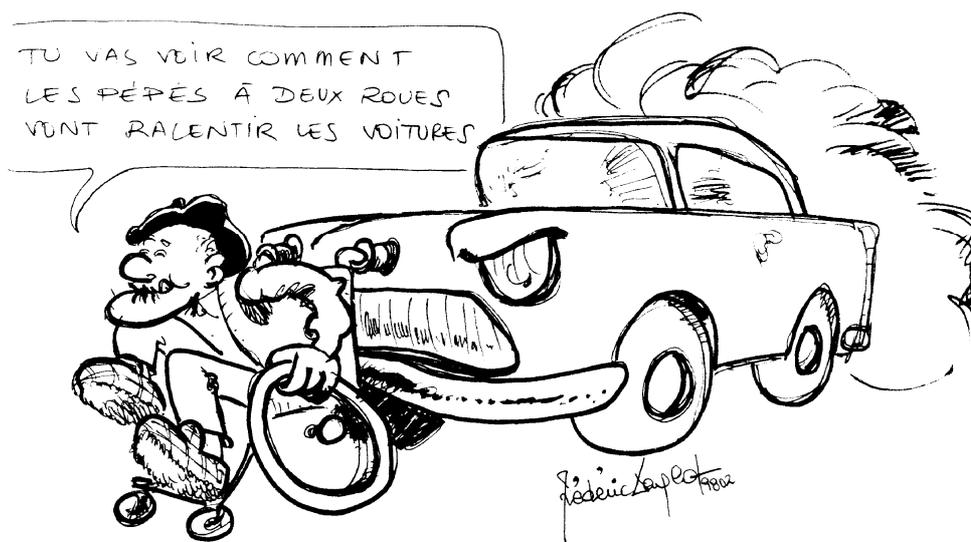
A leur arrivée nos courageux cyclistes sont accueillis par l'édile nantais et M. Farge, un ingénieur de la mission déplacements, dans la cour d'honneur de la mairie. Puis les jeunes citoyens posent de nombreuses questions à leurs interlocuteurs et expriment des souhaits comme "pouvoir circuler à vélo en toute sécurité dans la ville" ou encore "faire comme à La Rochelle une journée sans autos". Une idée, parmi d'autres, qui retiendra l'attention de M. Demaure.

Après l'effort physique et intellectuel, tous se restaurent grâce au goûter offert par la ville. Pour finir chacun reçoit un petit cadeau avant d'enfourcher sa bicyclette pour le retour joyeux vers Port-Boyer. Avant le départ, l'écu convie ses visiteurs à une nouvelle rencontre le 7 juin à Beaulieu pour la "Journée Européenne du Vélo".

A la mairie comme à l'école, chacun gardera un excellent souvenir de cette journée où les échanges entre jeunes et adultes ont apporté de l'air pur au vaste débat écologique.

Tout en constatant que des actions sont faites en faveur du vélo, Nantes n'est pas encore complètement cyclable. Il y a du travail à faire pour améliorer la circulation et la sécurité des vélos.

J-F D.



### BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES

- Une très bonne nouvelle : La Sémitan ouvrira, après l'été prochain, les tramways aux vélos, tous les jours à toutes les heures ! Qui dit mieux ?
- Une réunion au District a eu lieu le mardi 10 février pour préparer la fête du 7 juin. Il en ressort que les autorités ne veulent pas bloquer les ponts de l'île comme nous le demandions.
- Dossier Tramway : Rien sur nos remarques (BL N° 7) dans le rapport des commissaires enquêteurs. Par contre, ils ont trouvé intéressant de proposer un pont où un tunnel cyclable à la hauteur de la route de Vannes. Vraiment n'importe quoi !...
- Après notre envoi de fiche sur les piquets verticaux aux entrées de la piste cyclable longeant la Loire, la ville de St Sébastien nous rencontre sur ce point.
- La ville de Nantes prend en compte nos fiches de signalisation et nous propose également d'en discuter en mars.
- Philips, la firme d'électronique commercialisera en 98 un PC miniature qui s'appelle le VELO. Gros comme deux tablettes de chocolat, il se connecte sur un téléphone portable pour communiquer depuis n'importe où, d'une bicyclette par exemple. Vive le cyclo bureau !

# Manif

**Samedi 21 mars.**

**14 heures 30, place du Commerce.**



## Pour des vraies continuités cyclables

Force est de reconnaître que, malgré sa promesse réitérée plusieurs fois, de créer de véritables continuités cyclables, la ville ne se donne pas les moyens de cette politique.

Trop d'itinéraires cyclables sont interrompus. Pire, la mise en place de refuge piéton au milieu de la voirie se fait, à Nantes, avec suppression de la continuité cyclable, entraînant une mise en sandwich extrêmement dangereuse du cycliste entre trottoirs et voitures. La route de saint Joseph en est un triste exemple, elle est actuellement suivie par les boulevards de ceinture (Bds Orrion, Fraternité, etc).

▣ Notre demande est claire elle se résume par le dessin. ci-contre.

Le but est de montrer notre détermination d'obtenir des aménagements corrects pour le cycliste (seule solution pour développer la pratique du vélo en ville). Nous partirons à 15 heures pour un tour en ville. Soyez tous présents, recrutez dans votre entourage pour faire de cette manifestation printanière un succès.

## La Bicyc'Lettre n°9

La Bicyc'Lettre sur internet :  
[http://sunsite.auc.dk/sound\\_transport/](http://sunsite.auc.dk/sound_transport/)

### Sur votre agenda

- 2 mars, réunion de "Place au Vélo",** A la manu, Bd de Stalingrad 1er étage salle B
- 7 et 8 Mars, assemblée générale de la FUBicy à Lille.** On recherche un ou deux volontaires.
- 21 mars à 14 H 30, manifestation à vélo place du Commerce.** Venez tous et avec vos amis cyclistes !
- 2 avril, réunion de rédaction de la bicyc'lettre** chez Bernard renou, Vous êtes invités à y participer avec vos articles.
- 27 avril, réunion de " Place au Vélo ",**
- 8 et 9 mai à Mulhouse, " Démonstration Itinéraire Cyclable ",** journées d'informations sur les aménagements cyclables avec visite de la ville de Fribourg en Allemagne. On recherche un ou deux volontaires.
- 7 juin, Journée Européenne du Vélo sur l'île Baulieu.** Grande fête du vélo ou vous êtes tous invités.

*Pour Lille et Mulhouse, l'association prend en charge une partie des frais (prendre contact avec le trésorier).*

### Bulletin d'adhésion

Nom.....

Prénom.....

Adresse.....

.....

.....

Membre individuel ..... 50F

Association .....200F

Date :

Signature :

à envoyer au trésorier Place au Vélo :  
Jean-François Daudin  
1, impasse des diamants  
44800 St Herblain tél : 0240383298

Ont participé à ce bulletin :  
Frédéric Baylot, Jean-François Daudin,  
Olivier Flamand, Marc Peroy, Bernard Renou