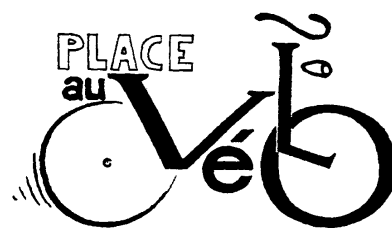


# La Bicyc'Lettre



8, rue d'Aouvours 44000 Nantes  
tél : 02 40 12 49 73

N° 10 Avril 1998

## Le printemps arrive, les cyclistes sont de retour

*N'ayant aucun écho à nos protestations sur les ruptures de continuités cyclables et pour appuyer notre proposition de constitution d'un réseau de voies vertes à priorité vélo, nous avons décidé d'une action le samedi 21 mars*

Le succès médiatique de notre action fut incontestable. A la conférence de presse Ouest-France, Presse Océan, Radio France Loire Océan, Radio Nantes et RTL local ont relaté amplement nos objectifs. Seul Presse Océan a cru bon sacrifier au sensationnalisme en consacrant un tiers de son article au comportement du cycliste avec le code de la route en disant que l'ancien président de Place au Vélo brûle les feux rouges, avant de préciser que c'est la nuit dans des rues désertes, ou le jour pour tourner à droite sur une autre bande cyclable. Le samedi le succès médiatique fut confirmé avec la venue de FR3 et M6 en plus d'Alternantes et de la presse écrite.

Le succès de convivialité fut aussi frappant : le printemps, le beau temps et le plaisir de se retrouver entre cyclistes rendaient joyeux le rassemblement sur la place du Commerce. Puis la troupe s'est ébranlée lentement et après avoir pris de la vitesse en trois tours de place Royale s'est élancée vers la place Viarme. Le cortège a décrit sans problème majeur, excepté quelques traversées de boulevards, le trajet de la voie verte n°1 jusqu'à la rue Grootaers. Là nous avons piqué sur les bords du Cens pour rejoindre l'Erdre puis le pont de la Tortière. Les tourniquets limitant l'accès des cyclistes ont prouvé leur efficacité en nous ralentissant radicalement. Ensuite nous avons rejoint le centre ville en empruntant le

boulevard Orrion où chacun a pu juger, au niveau des passages piétons, que les ruptures de continuité dans les bandes cyclables nous mettaient réellement en danger. Le finish sur le cours des 50 Otages a été l'occasion d'une belle démonstration de l'efficacité du vélo dans les embouteillages : une chouette balade.

Pendant ce temps, le public, place du Commerce, était intéressé par les panneaux présentant notre conception des aménagements cyclables et la table où se trouvaient la Bicyc'Lettre et nos derniers dossiers. Quelques adhésions et promesses d'adhésions ont conclu la journée.

Le demi-échec porterait sur le nombre de participants (55), c'est peu au regard du bassin de population. Pourtant la présence massive des cyclistes est indispensable pour peser sur les décideurs. Nous savons qu'il nous faut mieux organiser la sensibilisation, nous serions aussi intéressés par connaître les raisons des absences, alors vous qui avez raté ce rendez-vous... écrivez-nous, merci.

B.R.

## Autos-vélos, trouvons le bon tempo !



## Le roi des fous

Nous sommes nombreux cette année encore à avoir baguenaudé au carnaval de Nantes. Cette année, je l'ai trouvé bien plat. Ce thème du football, déjà souvent traité, n'a pas donné lieu à des débordements d'imagination. C'est pourquoi je prends ma plume pour proposer au comité des fêtes un thème vraiment festif pour l'an prochain : le vélo bien sûr !

D'où une idée encore plus débridée :

**et si Place au Vélo réalisait son propre char...**

Si cette proposition éveille en vous une irrésistible envie de rire, c'est bon, vous avez presque dit oui. Sans attendre contactez moi et comptons nous.

O.F.

*lundi 27 avril 98  
20h30 à la  
mairie de Chantenay,  
bd de l'Égalité*

- Présentation de Vélocampus
- Présentation de notre plaquette "réseau vert"
- Présentation de leur vision du vélo par un représentant de la SEPNB
- Journée européenne du vélo du 7 juin
- Sortie train + vélo à mettre en place vers Clisson le 21 juin ??
- Questions diverses

*Venez nombreux*

# Assemblée générale de la Fubicy\* à Lille

*Un accueil très sympathique de l'ADAV (l'association droit au vélo) de Lille a permis à une trentaine d'associations venues de toute la France de travailler dans les meilleures conditions à l'avenir du vélo urbain.*

## Guidon d'Or et Vieux Clou Rouillé

Il n'y a pas photo pour l'attribution du guidon d'or à la Communauté Urbaine de Strasbourg. Jugeons-en ! - 15 millions de francs annuels pour 450 000 habitants - 38 000 vélos loués en 97 - 300 vélos de service - jalonnement d'itinéraires - contre sens cyclables dans 120 rues- etc., etc...

Le vieux clou rouillé a été attribué à Belfort pour sa mauvaise volonté manifeste envers les cyclistes (verbalisation sur voies piétonnes lors des pics de pollution !), ajoutons que Clermont-Ferrand a été nommé pour la lenteur avec laquelle cette ville met en place sa politique cyclable.

## Rapports d'activité, financier, élection du comité directeur

Les rapports ont été adoptés à la quasi unanimité. Retenons-en:

- la nécessité de développer la diffusion de Vélocité (à ce propos êtes-vous abonné ? : Chèque de 80 francs à l'ordre de la Fubicy pour obtenir des infos complètes sur l'actualité du vélo en France 5 fois par an avec des articles très pratiques comme dans le numéro d'avril un guide

Je ne suis pas curieux... mais je voudrais savoir pourquoi la municipalité d'Assérac — commune de Brière — va détruire la vieille maison qui servait de bureau au Syndicat d'Initiative. Il ne me semble pas que cette maison porte atteinte à la sécurité des personnes. Elle ralentit les véhicules, sert de repère. Vaut-on la remplacer par un rond-point sur lequel on mettra une vieille barque ou une vieille charrue, du meilleur goût. Et pour le futur S.I., peut-être remplacera-t-on le granit par le parpaing. On n'arrête pas le progrès. Je pense qu'il faut aller plus loin. L'église aussi cache la vue, et puis, il faudrait élargir encore plus la route, comme on l'a fait pour celle qui va de Camoël à Pénestin. Ainsi les voitures pourraient rouler plus vite. Il en va peut-être de l'avenir de l'industrie automobile française ! Vous qui voulez aller vers les plages à pied ou à vélo, vous irez ailleurs, par exemple dans les Landes où une piste cyclable relie Bordeaux au Bassin d'Arcachon. Ici, à Assérac, circulez, il n'y a plus rien à voir !

Nicole et Henri Habrias

juridique du cycliste verbalisé).

- le développement de la communication interne et externe jusqu'à présent insuffisant.

- le lancement régulier à prix coûtant de dossiers sur le vélo urbain le premier s'intitule "argumentaire pour le vélo en ville".

- Un comité directeur insuffisant et un manque d'implication des associations locales. Cette insuffisance a immédiatement été comblée par l'élection d'un nouveau comité directeur de 15 personnes représentant un large panel des associations dont votre serviteur et complété de trois conseillers techniques.

## Travail en commission

1) Plan de Déplacement Urbain : Retenons que le district a jusqu'au 31.12.98 pour l'établir et que c'est lors de la concertation préalable que les associations d'usagers peuvent le mieux être entendues.

2) Plan Emploi-Jeune : C'est possible d'employer un jeune sans bourse déliée. Il suffirait d'obtenir le financement complémentaire par la ville de celui de l'Etat. Mais pour cela il faut trouver un besoin émergent d'utilité sociale qui puisse être pérennisé. A vos matières grises !

3) Les véloroutes et les voies vertes : Une association vient d'être créée et nous pourrions y adhérer. En effet notre voie verte Place Viarme - Orvault s'intègre dans la véloroute européenne Mer du Nord - Océan Atlantique et le projet "La Loire à Vélo" du conseil régional se trouve sur le véloroute Centre Europe de Nantes-Budapest.

## Discours de M-C Blandin, présidente du conseil régional

Franchement cette institution aurait pu sans honte concourir pour le guidon d'or. Voici sa politique cyclable :- transport gratuit dans 700 TER - stationnement vélo dans les gares - tous les chemins de halage cyclables - projet d'itinéraires touristiques - projet d'itinéraires sécurisés domicile-lycée.

## Le Vélo à Lille : Bof !

L'ADAV (350 adhérents) présente un bilan très réservé de la politique cyclable de la communauté urbaine et en particulier de la ville. M Rougerie, l'adjoint chargé des déplacements, donne l'impression d'être de bonne volonté mais il ne bénéficie pas d'un rapport de force favorable au sein du conseil municipal et surtout il n'y a pas dans ses services techniques une mission déplacement qui comme à Nantes ; ait parfaitement compris l'importance du vélo dans les déplacements urbains ; bref nous

sentons une politique incertaine que confirme la visite des aménagements cyclables le dimanche matin. Malgré quelques réalisations intéressantes comme un contresens cyclable sur un trottoir large de 8 mètres ou un autre contresens entre trottoirs et ligne de stationnement, dans son ensemble le réseau laisse à désirer : il n'est pas entretenu (la peinture est effacée !), les intersections ne sont pas matérialisées par des damiers ; plus grave les bandes cyclables s'arrêtent 30 mètres avant chaque carrefour.

## Conclusion

Cette AG vaut non seulement par le travail relaté ci-dessus mais surtout par les contacts entre associations et avec les institutionnels qui permettent de créer une expression vraiment nationale de nos revendications et donne aux participants une expérience irremplaçable. Espérons beaucoup de plaçavéloistes à la prochaine AG en 99 à Toulouse.

B.R.

*\* Fédération des usagers de la bicyclette : regroupe les associations d'usagers comme la notre.*

*4, rue brûlée 67 000 Strasbourg*

*Le 13 avril on fête le 150ème anniversaire de l'abolition de l'esclavage. Nantes, ancienne ville de négriers ne peut rester indifférente face à cet anniversaire. Aujourd'hui, les gens sont esclaves de leur bagnole.*

Ecoutez, esclaves des voitures,  
A vélo, abolissons l'esclavage  
Rejoignons la verdure  
Et, au cours de nos  
déplacements, Restons sages

U. M.

# Revue de presse des bulletins des associations cyclistes

A croire que notre idée de cette revue de presse était bonne, puisque maintenant plusieurs associations la propose. La **Bicyc'Lettre** est donc citée tantôt pour supposer que notre titre est dû à des libations au muscadet, tantôt pour donner une formule de M Cyclopede.

**Montpellier:** Vélo-Cité 34, n° 4 janv 98  
"Nos revendications sont entendues - peut-être - mais pas suivi d'effet. Au contraire, les pouvoirs publics continuent d'augmenter la place de la voiture en ville".  
Cette phrase suffit à montrer la difficulté d'être cycliste à Montpellier, ajoutons que les vélos sont interdits (mais parfois tolérés ? ! ...) dans les couloirs de bus. Résultat : l'association manifeste le 28 mars pour peser sur les élus.

**Clermont-Ferrand:** journal de Vélo-Cité 63, Véloxygène n° 3, nov 97  
A l'occasion de la venue du tram ou du TVR (transport sur voies réservées) un dossier très complet sur le sujet et beaucoup d'autres rubriques très didactiques comme: POS ou PDU qu'est-ce que c'est ? Aménagements cyclables qui fait quoi ? Bref une jeune association très dynamique (85 adhérents) qui s'impatiente des lourdeurs administratives.

**Lille:** L'heuro Vélo n° 19 hiver 97/98 journal de l'ADAV  
Une bon idée, l'ADAV (Association Droit Au Vélo) invite les élus (mais peu viennent !) sur deux itinéraires concurrentiels au VAL (Lille - Villeneuve d'Ascq) que de défauts à corriger avant que les étudiants se décident à faire des économies et un peu de sport avant les cours.

**Douai:** Droit d' Vélo n° 3 sept 97  
Un simple recto verso A4 mais avec un schéma directeur vélo établit en concertation avec l'association, reste à attendre la réalisation. À noter le prétexte à la sortie urbaine de cette année " la découverte des sculptures".

**Paris:** Roue Libre n° 42 mars/avril 98 journal du MDB (Mouvement de défense de

la Bicyclette)  
Un gros dossier sur les véloroutes, c'est décidé et à juste titre le dossier à la mode dans les associations cyclistes. La mode est telle que l'AF3V (Association Française des Véloroutes et Voies Vertes) a été créée et que l'association européenne des voies vertes a suivi. Notons que les voies vertes proposées par Place au Vélo sont très exactement le complètement urbain des véloroutes.

**Bordeaux:** Vélo-Cité n° 45 fév 98  
Le formidable plan cyclable de 97 a bien du mal à se concrétiser en 98. Les cyclistes doivent maintenir la pression pour lutter contre les lourdeurs administratives et la pression du lobby automobile.  
Une idée à creuser : le rendez-vous hebdomadaire dans un café de la ville. Les bordelais ont réussi à le tenir 51 fois sur 52 en 97 et l'adjoit chargé du vélo ne dédaigne pas y aller.

**Toulouse:** Vélo, journal et association du cycliste urbain n° 56 janv-fév 98  
Plus de 400 adhérents, plus de 100 cyclistes à chaque manif mensuelle, ils en sont à leur 15ème balade train+vélo. Bref, tout irait bien si la ville daignait écouter l'association tant pour la carte des itinéraires cyclables que pour les aménagements.

**Le Mans:** Cyclamaine, janv 98  
L'association obtient enfin un schéma directeur deux roues dans l'agglomération qui va, de plus, adhérer au club des villes cyclables. Cyclamaine reste vigilante pour que Le Mans passe des projets aux actes.

À noter un reportage dithyrambique sur le vélo à Nantes ! ... (Le rédacteur nous aurait interrogé, on aurait pu mettre quelques bémols.).

**Tours:** Collectif Cycliste 37, déc 97  
C'est un vrai collectif départemental qui passe en revue plusieurs communes d'Indre-et-Loire: Tours, Joué-les-Tours, St Avertin, Chinon. Ca bouge un peu ! même si le collectif appelle ses adhérents à intervenir auprès de tous les élus et de la DDE.

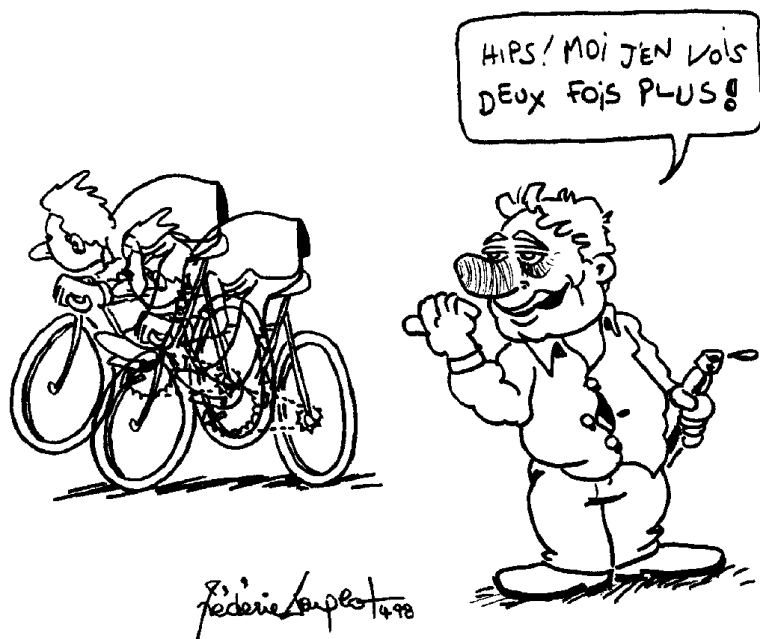
**France:** Vélocité n° 45, janv-fév 98, revue de la FUBicy  
Beaucoup d'articles comme : transport d'enfants à vélo, piste où bande cyclable, véloroute et voies vertes, mais surtout deux articles sur les droits des cyclistes. Un sur la modification du code de la route qui fera l'objet d'un décret au printemps 98 et dont la principale des 9 mesures sera d'interdire les cyclomoteurs sur les pistes ou bandes cyclables. L'autre sur un guide juridique du cycliste verbalisé dont nous pouvons noter le premier conseil: "Il ne faut pas accepter la procédure automatique des contraventions (adaptées aux automobilistes) mais demander à passer devant un juge (son pouvoir d'appréciation est souvent favorable au cycliste)."

B.R.

## Bonne surprise : 5% de vélos à Nantes

C'est le résultat que l'on peut déduire de l'enquête déplacements 97 du district, le vélo fait donc plus que doubler depuis 90. Les résultats que nous vous avons présentés dans la Bicyc'Lettre de janvier étaient bruts sans les coefficients saisonniers de corrélation. L'enquête de 90 indique un chiffre de 2,2% de vélo alors qu'elle est effectuée en octobre novembre. Ces mois peuvent être considérés comme correspondant à la moyenne annuelle de la pratique cycliste. Or chacun sait et voit que les cyclistes sont beaucoup plus nombreux (estimons les à trois fois plus) en été qu'en hiver, ce qui donne 1,1% en hiver et 3,3% en été.  
L'enquête de 97 faite en plein hiver (janvier et février) indique 2,5 % de cyclistes. En été on en a trois fois plus, c'est-à-dire 7,5 %, et la moyenne annuelle s'établit donc à 5% soit effectivement plus du double de 90. CQFD...

B.R.



Année	Moyenne	Hiver	Eté
90	2,2	1,1	3,3
97	5	2,5	7,5

# Histoires d'eau

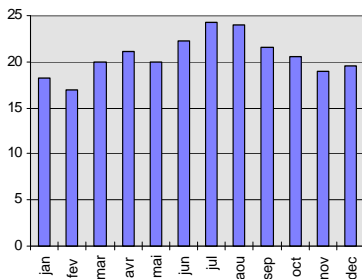
(A Nantes y'a un soleil comme ça)

Amis cyclistes vous avez souvent entendu dire comme moi qu'à Nantes on n'est pas gâté par le temps. On a pu le constater au début du mois d'avril avec quelques journées continues de tempête. Ce serait même un frein à la pratique cycliste... Est ce juste une mauvaise excuse ou une réalité ? Réponse à partir des chiffres de Météo France.

La principale difficulté c'est de savoir ce qu'on doit appeler de la pluie quand on est à bicyclette ; si l'on se mouille c'est qu'on n'a pas pu éviter l'averse et qu'elle a été suffisamment longue et intense. Or les chiffres fournis ne sont pas vraiment orientés en ce sens mais plutôt prévus pour un paysan qui se demanderait s'il doit ou non, le 24 avril, arroser son maïs.

On peut par exemple utiliser le "nombre de jour avec précipitation" donné pour chaque mois et en déduire, en raisonnant à l'inverse, le nombre de jour où il ne pleut pas...

Nombre de jours sans pluie à Nantes



Première surprise : il fait souvent beau et à toutes les saisons... Mais parmi les jours de pluie combien sont réellement ennuyeux pour le cycliste ? Il y a bien un chiffre qui est la durée mensuelle des précipitations, mais ça ne permet pas de dire si on est passé entre deux averses (en Mars) ou obligé de se faire mouiller par un fin crachin qui dure la journée (en décembre).

Le dernier graphique permet juste de définir la période dite de beau temps : de juin à septembre pour les pessimistes, d'avril à octobre pour les optimistes et de janvier à décembre pour les pllassovélistes. Reconnaissons que 100 heures de pluie par mois ça n'est pas la mer à boire. Il fait donc à Nantes un temps particulièrement favorable, qu'on se le dise !

# Code de la route et contraventions

Récemment, nous avons abordé en réunion le problème des contraventions aux cyclistes. Des associations dont « Place au Vélo » ont fait des propositions de modifications du code de la route visant à mieux prendre en compte les vélos notamment en ce qui concerne le franchissement des feux rouges, des stop et l'usage des sens uniques.

Réponses du ministère de l'intérieur le 14/11/1996 à une question écrite d'un sénateur

## Retrait de point au permis de conduire au cycliste en infraction

« Les infractions commises par des cyclistes, cyclomotoristes, conducteurs d'engins agricoles ou tout autre moyen de déplacement empruntant des voies ouvertes à la circulation, non soumis au permis de conduire, ne doivent pas donner lieu à l'application des règles relatives au permis à points, puisque seule la conduite des véhicules terrestres à moteur intervient dans le système du permis à point. »

« Il y a lieu de rappeler que l'article L. 21 du code de la route pose le principe de la responsabilité pénale de tout conducteur, indépendamment du véhicule utilisé (...). Il faut noter que la plupart des contraventions commises par les cyclistes sont punies par une amende de 1<sup>ère</sup> classe (250 F au maximum) ».

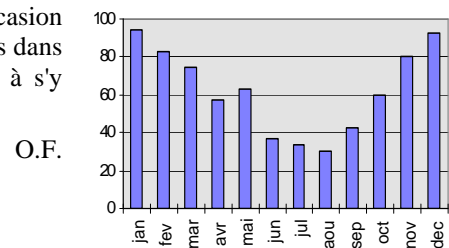
Les cyclistes ayant eu des amendes de 2000 F ou des suspensions de permis apprécieront...

Extrait de "Vélocité"

## Contraventions aux cyclistes

Et pour le prouver plusieurs membres de place au vélo ont décidé de noter sur leur agenda, du premier avril 98 au premier avril 99 chaque occasion où ils auront été mouillés. Résultats dans un an, chacun est invité bien sûr à s'y joindre.

heures de pluie en 1 mois



O.F.



## A propos du système de vitesses « NEXUS » de chez Shimano

On trouve de plus en plus cette technologie sur les vélos urbains. Elle existe en 4 ou 7 vitesses et est logée dans le moyeu de la roue. Il est vrai que ce système est très intéressant et offre de nombreux avantages.

A l'abri des agressions extérieures de par sa position et son boîtier, il ne demande pas d'entretien. Atout majeur en ville, il permet de changer les vitesses en roulant ou à l'arrêt avec une grande facilité. Il associe un frein à tambour efficace même par temps de pluie. Abrisée sous un carter qui évite les salissures, la chaîne est protégée et ne peut pas dérailler.

Je lui trouve pourtant deux

inconvenients. Le démontage de la roue est un peu plus compliqué qu'avec un dérailleur classique, ce qui n'est pas réhabilitoire. Mais son principal défaut est son développement (distance parcourue en effectuant un tour de manivelle) qui va de 2,10 m à 5 m sur le modèle 7 vitesses. Cela convient peut être à un cycliste occasionnel (j'en doute) C'est en tout cas largement insuffisant pour un usager entraîné. 5 m est à peu près au centre de la gamme de développement qu'offre tout vélo équipé de vitesses avec dérailleurs. Je vous laisse imaginer avec quelle vélocité il faut mouliner lorsque vous voulez faire une pointe de vitesse. Dans

une descente, tout effort devient complètement inutile à moins que vous ne souhaitiez prendre une bonne suée. Shimano n'a pas prévu la possibilité de changer plateau et pignon. De nombreux utilisateurs vont donc déchanter après les premiers kilomètres parcourus.

Il est dommage qu'un système qui a pleins d'atouts pour lui soit né avec un si gros défaut de conception.

J-F. D.

## Plaquette ANDE

Depuis 1992, de nombreux aménagements cyclables ont été réalisés à Nantes et dans son agglomération : bandes cyclables, sas vélo devant les feux, contre-sens cyclables, arceaux de stationnement... Et tout le monde s'accorde à reconnaître que le nombre de cyclistes a augmenté sensiblement à Nantes ces dernières années (voir p 3).

Malheureusement, ni la ville de Nantes, ni le District (qui finance à 75% les réalisations cyclables des municipalités), n'ont réalisé de campagne d'information, de sensibilisation sur le bon usage et le respect des aménagements cyclables existants. Quelques explications seraient tout de même nécessaires, par exemple :

- pourquoi les voitures ne doivent pas (même si cela semble évident !) stationner sur les bandes cyclables,
- à quoi servent les sas vélo placés devant les feux tricolores,
- pourquoi les cyclistes peuvent emprunter à contre-sens certaines rues à sens unique.

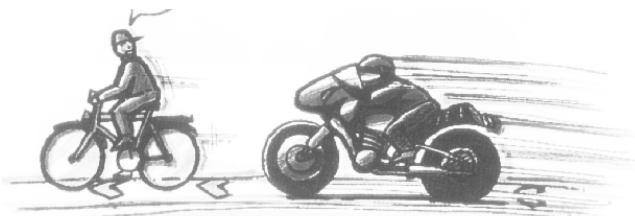
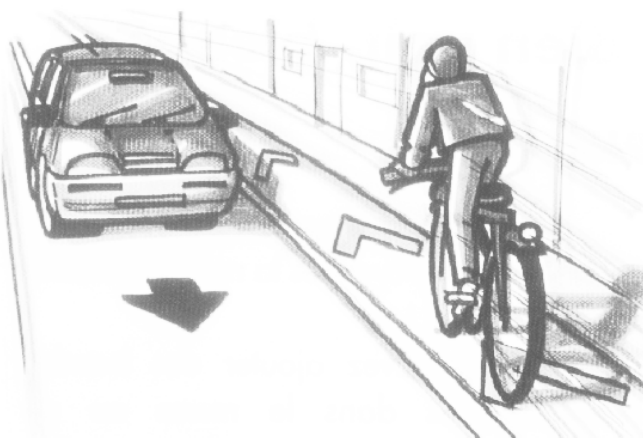
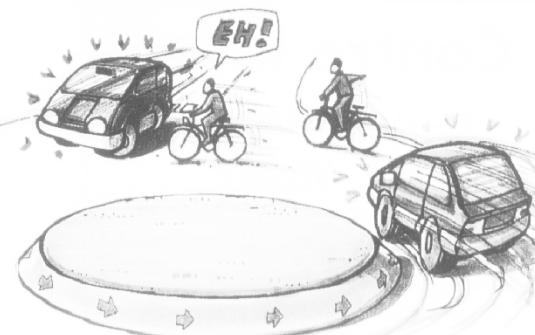
C'est pour tenter de combler cette lacune que l'ANDE\* a édité une plaquette d'information et d'explications. Réalisée dans le cadre du plan départemental d'actions et de

sécurité routière, grâce à des crédits de la Préfecture de Loire Atlantique, cette plaquette est principalement destinée aux automobilistes. Elle met en scène, à travers six dessins (ci-contre et dernière page), six cas pratiques de cohabitation quotidienne entre cyclistes et automobilistes (parus il y a quelques mois, dans Ouest-France). Son but est d'inciter les automobilistes à respecter les cyclistes, amenés à partager avec eux une seule et même voirie !

La plaquette est disponible, sur simple demande, au siège de l'ANDE

Y. C.

\*Association Nantaise de Défense de l'Environnement, 8 rue d'Auvours 44000 Nantes. Tél : 02 40 12 49 73



# La leçon de physique du professeur cyclopède

## Leçon n°3 : Le vélo électrique d'aujourd'hui

Cher public, Cyclopède te propose dans la droite lignée de ses précédentes interventions quelques réflexions étayées par l'expérimentation. Ainsi qu'à l'habitude chacun est libre de refaire les calculs avec ses propres chiffres. Relevé des copies dans un quart d'heure.

La fée électricité au secours de la petite reine : quelle belle histoire on pourrait écrire à raconter à l'heure du coucher... mais je sais le Plassovéliste difficile à endormir. Il y a même des râleurs impénitents pour prétendre que mettre de l'électricité nucléaire dans un véhicule c'est pire que du gazoualle. Regardons ensemble si c'est à priori faisable de rouler sur batteries.

La précédente leçon a montré qu'un cycliste consomme au minimum 20 kJ pour parcourir un kilomètre sur le plat. Mais nous avons soigneusement omis d'aborder la côte : cette partie de route montante demande elle beaucoup d'efforts. Le travail nécessaire pour monter les 100 kg du cycliste et de son vélo d'1 mètre est  $T = \text{force de gravité} * \text{hauteur}$ . Comme la force de gravité n'est autre que la masse ( 100 kg) multipliée par l'accélération de la pesanteur ( $g=9.81 \text{ m/s}^2$ ), ce travail est 981 Joule par mètre grimpé. Hallucinant ! monter d'1 mètre demande autant d'efforts que rouler 49 mètres à plat ! Dans une côte dite « à 10% », où l'on grimpe de 10 mètres quand on parcourt 100 mètres, on consomme par kilomètre parcouru  $100\text{kg} * 9.81\text{m/s}^2 * 100\text{m} = 98.1 \text{ kJ}$ , c'est à dire 5 fois plus que sur le plat.

De même freiner de 25 km/h à 0 disperse l'énergie cinétique correspondante  $E_c = 0.5 * 100\text{kg} * (25/3.6 \text{ m/s})^2 = 2.41 \text{ kJ}$  en chaleur. Autrement dit un coup de frein équivaut à 120 m de course à plat.

Imaginons maintenant un parcours urbain fait de 20% de côtes de cet acabit et de 5 freinages au kilomètre. Il nous en coûte alors quasiment 50 kiloJoule au kilomètre. Là on apprécierait bien un petit coup de pouce électrique.

Les batteries ça existe déjà dans d'autres véhicules. Cyclopède a pesé celle d'une automobile : 11.7 kg pour une batterie au plomb de 45 Ampère.heure sous 12 Volt. C'est écrit dessus, mais qu'est ce que ça signifie ? Rappelons nous qu'en multipliant des Ampère par des Volt on obtient des Watt, unité de puissance. Donc en multipliant cela par des heures on obtient des Watt.heure, l'unité dont EDF se sert pour me vendre son électricité. Donc cette batterie représente, quand elle est chargée, 45 Ampère\*12 Volt\*3600 secondes=1944 kJoule. Si nous transformons ceci immédiatement en virée cycliste, avec une batterie de 12 kg on parcourrait 97 kilomètres dans la verte campagne (et seulement 20 kilomètres de blanche montagne hélas). Un vélo ainsi équipé pèserait tout de même dans les 25 kg et n'aurait plus une sacoche libre pour le pain

et le journal. Qui donc l'achèterait ?

Des appareils plus portatifs que les autos sont équipés de batteries cadmium-nickel. Sont elles plus efficaces ? Cyclopède a sacrifié une perceuse sans fils sur l'autel du savoir et de ses entrailles encore chaudes a sorti une batterie de 348 grammes fournissant 1.3 Ampère.heure sous 7.2 Volt. Tout calcul fait, cette batterie hi-tech permet de stocker 97 kJoule par kilogramme. Vous trouvez comme moi ? Alors combien trouvez vous pour la batterie au plomb ?  $1944/11.7=166 \text{ kJ/kg}$  soit 71% de mieux. C'est à désespérer des inventeurs modernes... Il doit y avoir d'autres avantages à ces accumulateurs Cd-Ni : leur rapidité de charge, la puissance délivrée instantanément, leur miniaturisation ...

Si demain Cyclopède construisait un vélo électrique urbain, ce serait donc avec une batterie au plomb 4 fois plus petite que celle de sa voiture : + 3 kg sur un vélo c'est raisonnable. Elle coûterait 150 F et contiendrait 500 kJoule. De quoi parcourir environ 10 km en ville, une misère...

En conclusion : si les fabricants aujourd'hui ne proposent pas de vélos « tout électriques » mais des vélos « à pédalage assisté », c'est à cause d'une technologie des accumulateurs insuffisante. Ce coup de pouce électrique aide à graver les côtes et divise l'effort du cycliste (par deux selon la pub) sur quelques dizaines de km (50 au mieux d'après nos calculs). Rouler sans pédaler n'est compatible qu'avec l'autonomie d'un jouet, soit trois tours de square. Le carburant alimentaire a donc l'avantage pour quelques années encore.

Question subsidiaire au lecteur assidu : un kg de batterie

équivaut à combien de camemberts ?

Prochaine leçon : le vélo électrique de demain.

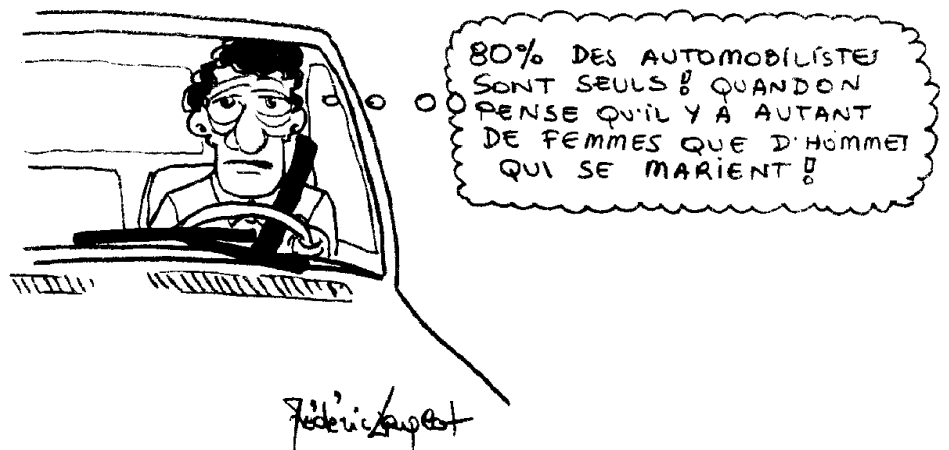
### Arrêtez de faire les comptes !

L'ami Christian prend le bus tous les matins devant le stade Saupin. Et comme il me faisait remarquer qu'il y avait un certain nombre de gens seuls dans leur voiture je lui ai simplement demandé de les compter. Chose faite sur 2 semaines de mars, avec sérieux et abnégation. Cela fait en moyenne 80% d'automobilistes seuls.

date et heure	seuls	2 ou +	% seuls
Lundi 16 à 8 H	20	4	83%
Mardi 17 à 8 H	57	9	86%
mercredi 18 à 7 H 45	15	5	75%
jeudi 19 à 7 H 30	55	10	84%
vendredi 20 à 8 H	49	17	74%
Lundi 23 à 8 H	59	22	72%
Mardi 24 à 7 H 45	42	16	72%
mercredi 25 à 7 H 45	45	10	81%
jeudi 26 à 7 H 30	45	12	78%
vendredi 27 à 8 H	41	5	89%

Vous auriez dit combien avant de lire cet article ? Si vous refusez d'y croire, faites vos propres comptes et envoyez nous les résultats.

O.F.



# En direct de l'Hôtel de ville de Nantes

*Nous avons rencontré, le 10 mars, les représentants de la ville de Nantes,  
M. Ellion conseiller municipal et M. Le Gal chargé du plan de déplacement.*

## **'Ilots piétons supprimant la continuité cyclable sur les boulevards :**

Pas de suppression de ces "haricots" pour l'heure, un aménagement sera peut être réalisé pour ceux d'entre eux qui le permettent, sans bouger les bordures des trottoirs. Le principe de ralentissement des voitures par des changements de gabarit de la voie prévaut plus que jamais.

## **Voies vertes :**

B. Renou présente la plaquette (orange) du projet réseau vert. M. Le Gal remarque que le premier itinéraire proposé, parallèle à la troisième ligne de tram est "tortueux". Il trouve notre projet peu ambitieux et nous suggère de le tripler : une voie verte de chaque côté du tram (pour que Saint Herblain ne jalouse pas Orvault) et une zone 30 tout du long en bordure des rails. Il prétend que plus c'est gros mieux ça passe...

Pour la deuxième voie verte, centre ville-campus-Jonelière, M Ellion s'engage à ce que le bord d'Erdre soit aménagé jusqu'au pont de la Tortière (par le Bd Van Iseghem).

## **Avancement des programmes 97-98**

Les travaux (remplacement d'une voie voiture par une bande cyclable) Boulevard de Sarrebrück (devant Malakoff) ne

commenceront qu'après la coupe du monde. La concertation avec les riverains a été poussée à l'extrême.

L'aménagement de la route de Paris (Buat - Jules Verne) a été retardé par un projet de la SEMITAN; il sera réalisé au premier semestre 98 en même temps qu'un aménagement spécifique pour des bus à plancher surbaissé.

Le renforcement de la bande cyclable des Boulevards Picherit-Luther King (quartier facultés) prévue en 97 attendra le renouvellement du bitume par les services de la voirie (échéance inconnue).

## **Journée du vélo du 7 juin**

Nous exposons notre désir que la circulation automobile sur l'île de Nantes soit restreinte durant la fête. M. Le Gal n'est pas opposé à des aménagements qui mettraient les cyclistes en sécurité. M. Ellion souhaite quant à lui que les bandes cyclables réalisées cette année soient mises en valeur ; en conséquence de quoi le pont Willy Brandt serait coupé pour la journée et des aménagements sans doute réalisés au débouché des ponts Anne de Bretagne et des 3 continents.

## **Fiches de signalisation**

M.Ellion souhaiterait les rebaptiser différemment. Elles sont prises en compte de

différente manière suivant l'importance des travaux qu'elles supposent : les retouches de voirie sont traitées immédiatement alors que les modifications d'itinéraires ne seront évoquées que dans les plans de déplacement futurs. M. Ellion demande à Place au Vélo d'opérer avant transmission un tri sélectif dans ces fiches afin que des opinions partisans ne ressortent pas comme pouvant être celles de l'association. Quant au retour d'information (quand et comment chaque fiche sera prise en compte) nous avons simplement oublié d'en parler. Nostra culpa.

## **Divers**

M. J.C. Demaure a déclaré à l'occasion de la visite d'enfants à la mairie (Cf Bicyc'Lettre n°9) qu'il proposerait une journée sans voiture à Nantes, dans l'esprit de ce qui a été fait à La Rochelle. M. Ellion n'y est pas favorable, la topographie de Nantes ne s'y prêtant pas.

*Un compte rendu complet de la réunion est disponible ; demandez le.*

## **BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES**

■ St Herblain a installé ses premiers appuis vélos dignes de ce nom, devant la Médiathèque, la mairie, la poste, la salle du Vigneau....

■ EPS (Etape Produits Services) a fermé ses portes et c'est dommage ! Cette entreprise d'insertion proposait depuis plusieurs années de nombreux services liés au vélo : achat et revente de vélos d'occasion, réparation de vélos, location de vélos... De plus elle était l'un des principaux partenaires de l'opération "les vélos de l'été". Transférée à St Herblain, dans des locaux plus vastes, EPS devrait rouvrir ses portes dans quelques mois, sous un autre nom : Bicycl'aide. Mais on ne sait pas pour le moment quels services elle pourra proposer au public.

Nouvelles coordonnées : tél : 02 40 92 28 91, 2 rue des Compagnons 44800 St Herblain

■ Le ministre de l'équipement et des transports aurait signé le financement d'Etat pour le prolongement vers St Herblain de la première ligne de tram (20% des 400 Millions de francs)

■ Le District a chargé l'agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise (AURAN) d'élaborer un plan de déplacement urbain qui, bien sûr, intégrera les déplacements deux roues.

■ Vivement 2000 ! Avec la troisième ligne de tram Centre-Sillon, on verra des nouveautés dans les transports en commun de l'agglomération. On peut citer :

\* Un couloir bus sur le deuxième ligne de ponts -avec utilisation par les vélos-

\* La "diamétralisation" des bus : Pour éviter les terminus Commerce, y limiter l'occupation de l'espace et éviter les engorgements actuels, les lignes 51, 54 et 56 seront reliées aux lignes 26, 27, 28 et 29.

\* Les lignes 32 et 52 passeront par la rue de Strasbourg mise à double sens.

\* Création de 3 pôles d'échange bus / tram : Place du Cirque, Rue du Calvaire et Duchesse Anne, place qui sera complètement transformée avec la suppression de l'autopont au dessus des voies SNCF.

■ Place au vélo a trouvé un hébergement ! L'ANDE (Association Nantaise de Défense de l'Environnement) qui dispose d'un local en maison des associations est d'accord pour partager son espace et son téléphone (et son loyer !) adresse : 8, rue d'Auvours 44000 Nantes tél : 02 40 12 49 73. Nous devons y tenir une permanence.



# La bicyclette et le vélo

C'est le contraire du vélo, la bicyclette. Une silhouette profilée mauve fluo dévale à soixante-dix à l'heure : c'est du vélo. Deux lycéennes côte à côte traversent un pont à Bruges : c'est de la bicyclette. L'écart peut se réduire. Michel Audiard en knickers et chaussettes hautes s'arrête pour boire un blanc sec au comptoir d'un bistro : c'est du vélo. Un adolescent en jeans descend de sa monture, un bouquin à la main, et prend une menthe à l'eau à la terrasse : c'est de la bicyclette. On est d'un camp ou bien de l'autre. Il y a une frontière. Les lourds routiers ont beau jouer du guidon recourbé : c'est de la bicyclette. Les demi-course ont beau fourbir leurs garde-boue : c'est du vélo. Il vaut mieux ne pas feindre, et assumer sa race. On porte au fond de soi la perfection noire d'une bicyclette hollandaise, une écharpe flottant sur l'épaule. Ou bien on rêve à un vélo de course si léger : le bruissement de la chaîne glisserait comme un vol d'abeille. À bicyclette, on est un piéton en puissance, flâneur de venelles, dégustateur du journal sur un banc. À vélo, on ne s'arrête pas : moulé jusqu'aux genoux dans une combinaison néospatiale, on ne pourrait marcher qu'en canard, et on ne marche pas.

C'est la lenteur et la vitesse? Peut-être. Il y a pourtant des moulineurs à bicyclette très efficaces, et des petits pépés à vélo bien tranquilles. Alors, lourdeur contre légèreté ? rêve d'envol d'un côté, de l'autre familiarité appuyée avec le sol. Et puis... Opposition de tout. Les couleurs. Au vélo l'orange métallisé, le vert pomme granny, et pour la bicyclette le marron terne, le blanc cassé, le rouge mat. Matières et formes aussi. A qui l'ampleur, la laine, le velours, les jupes écossaises ? À l'autre l'ajusté dans tous les synthétiques.

On naît bicyclette ou vélo, c'est presque politique. Mais les vélos doivent renoncer à cette part d'eux-mêmes pour aimer—car on n'est amoureux qu'à bicyclette.

Philippe Delerme,

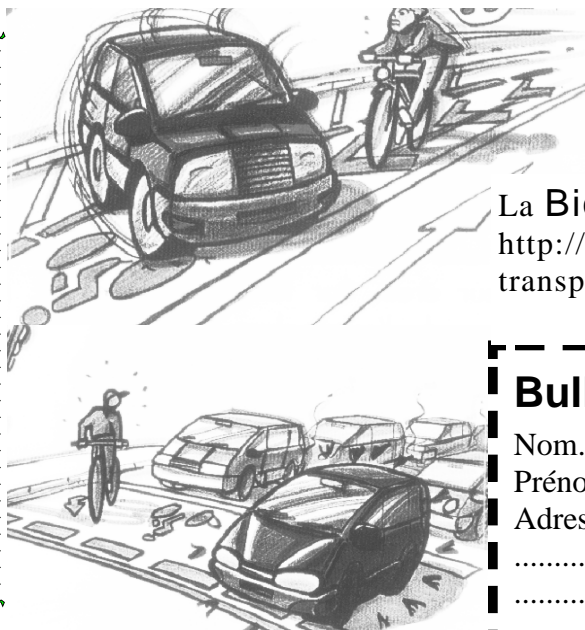
"La première gorgée de bière et autres plaisirs minuscules"



## La Bicyc'Lettre N° 10

### Poésie de printemps :

Toi qui de cette brochure  
Apprécies la lecture  
Sais tu aussi écrire ?  
Ce que tu as à dire  
Cent rêves, mille idées  
Mieux vaut les partager...  
Ce dixième exemplaire  
T'a plu ? A ta manière  
Fais nous donc un article,  
Un dessin, une chronique  
Ce sera publié  
C'est promis, c'est juré.



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

### Bulletin d'adhésion

Nom.....  
Prénom.....  
Adresse.....  
.....  
.....

Membre individuel ..... 50F  
Association .....200F

Date :  
Signature :

à envoyer à l'ordre de Place au Vélo :  
8, rue d'Auvours 44000 Nantes  
tél : 02 40 12 49 73

### Sur votre agenda

Lundi 27 avril, réunion de "Place au Vélo", A la mairie de Chantenay, Bd de l'Egalité 1er étage salle B  
Dimanche 10 mai, Rand'Omelette à St Hilaire de Clisson: circuits cyclos et VTT (rens : 02 40 54 03 08)  
Mercredi 3 juin, réunion à la Manu, salle B  
Dimanche 7 juin, journée européenne du vélo, île Beaulieu  
Deuxième semaine de juin : Peut être une journée sans voiture dans le centre ville de Nantes  
Dimanche 21 juin, projet de sortie vers Clisson en train + vélo

Ont participé à ce bulletin :  
Frédéric Baylot, Yves Choquet, JeanFrançois Daudin,  
Ugo de Maubeuge  
Olivier Flamand, Marc Peroy, Bernard Renou