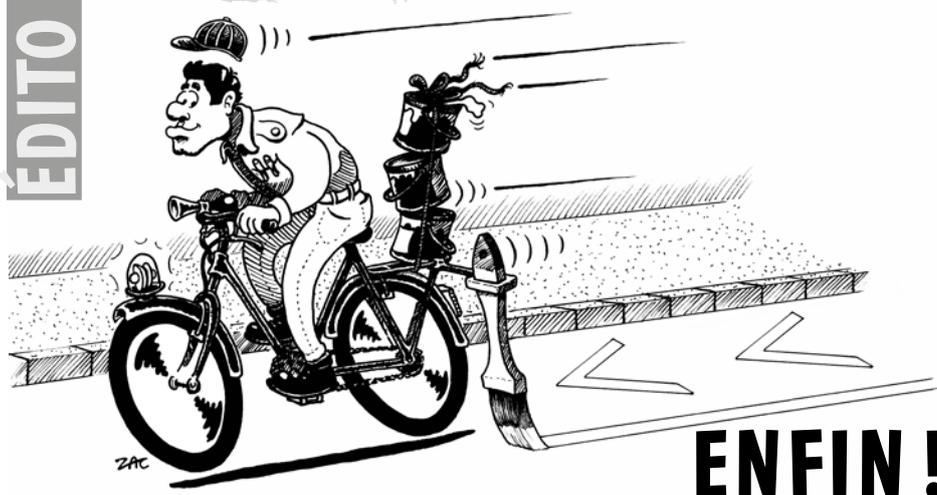


Bicyc' LETTRE

Journal de l'association nantaise "Place au vélo" > février 2016 > n°105

ÉDITO



ENFIN !

C'était le samedi 16 décembre 2006. Nous étions une cinquantaine avec les pots de peinture, les pinceaux, la première bande cyclable était tracée... et après sept couches de peinture, le réaménagement de la rue sera enfin réalisé. Il aura fallu attendre presque dix ans !

Vous avez sans doute pris connaissance dans la presse locale de la présentation de cet aménagement. La partie centrale (« gué ») sera supprimée pour réduire la largeur de la voie dédiée aux véhicules motorisés, ce qui permet l'installation des deux bandes cyclables. L'une nord-sud d'une largeur de 1,50 m sera tracée et une autre d'une largeur de 1,00 m sera matérialisée dans le sens sud-nord avec une couche en résine.

Cet aménagement ne supprime pas totalement les stationnements. Ils seront réduits à une vingtaine de places et les espaces livraisons seront autorisés en dehors des heures prévues pour celles-ci. Il est quand même bien dommage de ne pas avoir supprimé totalement ces stationnements lorsque le parking Feydeau a été ouvert en 2014 et a offert 500 places supplémentaires. Nous regrettons également que les travaux se limitent à la rue et n'améliorent pas le dangereux carrefour du Pont Morand.

Les travaux vont commencer à la fin du mois de février pour être terminés en mai, car à partir de juin et pour l'été, c'est la piste des 50 Otages qui servira de voie de bus pour des travaux d'allongement de la station Commerce.

On peut maintenant se poser la question sur ce blocage incompréhensible de la ville de Nantes sur une aussi longue durée au regard d'une demande d'aménagement cyclable entièrement fondée. On le sait aujourd'hui, il aura fallu le départ d'un haut responsable des services de la Ville pour qu'une étude soit engagée et qu'on aboutisse enfin à une proposition relativement satisfaisante. Mais au-delà de cet épiphénomène, c'est la constance de notre demande répétée année après année, en manifestant de manière originale, pacifique et en utilisant les relais de la presse qui a fait avancer le dossier.

Nous ne pouvons pas oublier non plus, et il faut lui rendre hommage, l'investissement de Catherine Choquet, élue municipale, qui a en permanence appuyé notre demande auprès de ses collègues. C'est aussi le travail que nous effectuons lors des réunions de concertation avec des élus qui ont la volonté de faire avancer les déplacements à vélo qui portent ses fruits. Nous remercions Thomas Quéro, élu nantais délégué aux déplacements doux et Jacques Garreau, Vice-Président à Nantes Métropole d'avoir su convaincre la maire de Nantes de la nécessité d'aménager la rue de Strasbourg.

Cet aménagement est une grande satisfaction pour nous. Il démontre que Place au Vélo a un poids important dans la vie de l'agglomération, grâce à vous, tenaces militants, responsables et citoyens, le vélo avance dans la ville. Nous resterons mobilisés, d'autres chantiers nous attendent, parmi eux le Boulevard Dalby sera dans le top des boulevards qui attendent nos pinceaux et nous savons que ce ne seront pas seulement des coups d'éclat aléatoires qui seront efficaces mais la constance et la persévérance dans nos actions qui feront évoluer la cyclabilité de l'agglomération nantaise.

Éditorial écrit collectivement par Marc Peroy, Daniel Daoulas et Jean Paul Berthelot

Actualités p.2

**La ville sans voiture ?
Enquête déplacements**
p.2

**Nantes Métropole
et Plan Vélo** p.3

Aménagements p.4-5

**Ville apaisée
abords des espaces
scolaires** p.6-7-8

Les Actions de PAV p.9-10

Éclairage - Mariage p.11

Agenda p.12

**Assemblée
Générale**

Annuelle :

Samedi 5 mars

13H30

Maison des syndicats

• 13H45-15H00 : débat
avec Gilles Blanchard du
CEREMA

• 15H15 : Assemblée
Générale Ordinaire

• 17H00 : Assemblée
Générale Extraordinaire



LA VOITURE CHASSÉE DU CENTRE-VILLE UN JEU GAGNANT POUR TOUT LE MONDE !

COPENHAGUE

Jusqu'en 1973 la voiture est aussi importante que dans les autres villes européennes. Le choc pétrolier va changer la donne, un programme vélo ambitieux est engagé. L'objectif de la capitale danoise d'atteindre 50 % de personnes transportées à vélo dans les trajets domicile-travail est quasiment atteint. En deuxième place des villes les moins polluées d'Europe, alors que seulement 1 % des cyclistes déclarent utiliser le vélo par souci de l'environnement, Copenhague développe un réseau de 28 pistes cyclables représentant 497 kilomètres. Des « autoroutes cyclables » irriguent la banlieue de la capitale et permettent de la relier aux villes voisines, avec abris et pompes à vélo en bonus.

À noter que 55 % du chiffre d'affaire des magasins est réalisé par des clients cyclistes et piétons. Dans ce pays nordique, la neige n'est pas un obstacle puisque 70 % des cyclistes continuent à utiliser ce mode de déplacement lorsque les flocons tombent et 58 % des parents laissent leurs enfants aller à l'école à vélo.

Le gouvernement danois a calculé que chaque kilomètre parcouru à vélo économise 0,62 € de finances publiques (moins d'investissements en infrastructures routières, meilleure santé publique et économie en matière d'arrêts de travail...) et un nouveau plan d'autoroutes à vélos est en passe d'être lancé.

OSLO

encore une ville scandinave qui s'engage dans le chemin déjà été emprunté par plusieurs villes d'Europe.

La voiture n'y sera bientôt plus la bienvenue. La nouvelle coalition qui s'apprête à diriger la capitale norvégienne a annoncé, lundi 19 octobre, qu'elle bannira les voitures de son centre-ville d'ici à 2019.

L'interdiction des voitures à l'intérieur du périphérique couvrira une zone où, selon le journal Verdens Gang (VG), ne résident qu'un gros millier d'habitants mais où travaillent environ 90 000 personnes.

ET MAINTENANT UNE VILLE DU SUD : VIVA ESPAÑA ET VIVA MADRID !

Prenant exemple sur les villes japonaises, la capitale espagnole a elle aussi choisi de limiter le nombre de voitures pouvant accéder au centre-ville. Depuis janvier 2015, une amende de 90 € attend les automobilistes qui ne vivent pas dans le centre-ville de Madrid ou qui n'ont pas de place de parking libre dans l'un des 13 parkings officiels, explique le site CityLab.

ET EN FRANCE

La ville de Strasbourg accueillera la première autoroute pour vélo. Elle devrait être mise en service en 2020. Baptisée le « Réseau vélo express », elle s'étendra sur 130 kilomètres. À noter que l'agglomération de Strasbourg comptabilisait en 2009 35 % des déplacements en voiture contre 45 % sur Nantes en 2015 (données enquêtes déplacements Loire Atlantique 2015) pour une part modale du vélo de 8 % à Strasbourg et de 3 % à Nantes.

PARIS

Anne Hidalgo a très fermement indiqué sa volonté de réduire la place de la voiture à Paris. S'appuyant sur les problèmes de pollution et de santé publique, notamment chez les enfants, un plan vélo important est engagé, ainsi qu'un plan de piétonisation. Mais les références à l'utilisation de la voiture électrique ou la mise en location de scooters électriques montrent bien les différences fondamentales avec nos voisins européens du nord de l'Europe.

NANTES

On en saura plus dans quelques jours sur le plan vélo tant attendu. Ne rêvons pas, malheureusement il ne sera pas à la hauteur de nos attentes... Et l'annonce d'un second parking de 300 places Cours Saint Pierre pour un coût de départ de 13 millions d'euros ne sera qu'un aspirateur à voitures de plus, alors que la part des déplacements en véhicules motorisés n'a jamais été aussi importante. (Voir ci-après les résultats de l'enquête déplacements)

ENQUÊTE DÉPLACEMENTS

3 %, C'EST LA FAIBLE PART MODALE DU VÉLO SUR L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

L'enquête déplacement faite auprès de 20.000 habitants de Loire-Atlantique entre octobre 2014 et mars 2015 commence à rendre ses conclusions. Nous aurons plus de détails dans quelques mois mais quelques chiffres émergent déjà.

Sur Nantes Métropole, 2. 319. 000 déplacements par jour s'effectuent en interne dont 116.445 à vélo par jour ouvré. La distance moyenne de déplacements en voiture n'est que de... 9 km que n'effectuent pas les 30 % des nantais qui n'ont aucune voiture.

A vélo la distance moyenne est de 3 km pour une durée de 14 minutes. Les cyclistes sont à 66 % des hommes, des actifs à 47 %, les scolaires à 28 %, les 35-59 ans pour 36 %. Les motifs de déplacement sont pour les loisirs à 30 %, le travail à 29 %, les études à 17 %, les achats pour 16 %.

L'objectif de Nantes Métropole dans le Plan de déplacement urbain pour la part modale du vélo est à 12 % en 2030 avec une étape à 4 % en 2015. L'agglomération prend du retard avec seulement 3 % l'an passé. La part modale se situe entre 5 % et 6 % en centre ville de Nantes mais beaucoup moins dans les autres communes. Des aménagements tardent à venir pour supprimer les coupures urbaines, les grands giratoires, les 4 voies difficiles à traverser comme à Saint Herblain. Mais aussi il manque des passages sécurisés de proximité au centre des communes, parfois faciles à améliorer comme à Sainte Luce où même des voies nouvelles ne sont pas aménagées pour les cyclistes.

Des améliorations pour les piétons et les cyclistes associées à des contraintes pour les voitures, stationnement, vitesse, contrôle, permettront des changements réels des comportements car il est anormal que tant de déplacements à voitures se fassent sur des courtes distances ou en solo, (le taux d'occupation des voitures est de 1,26). Des propositions d'actions, d'information, de sensibilisation auprès des scolaires comme des habitants sont urgentes. Avec les adhérents, Place au vélo y prendra sa part mais si la volonté politique n'est pas là nous resterons les derniers de la classe européenne du vélo urbain.

Daniel Daoulas

Jean Paul Berthelot



LE REGARD DE PLACE AU VÉLO NANTES SUR LA POLITIQUE CYCLABLE DE NANTES MÉTROPOLE

(Cet article a été publié dans la revue de la FUB *Vélocité* N°133 (déc. 2015), nous le republions pour celles et ceux qui ne sont pas abonnés à *Vélocité*).

Nantes Métropole a engagé une politique vélo conséquente, avec un premier plan vélo (2009-2014) ayant permis des réalisations majeures (axes cyclables nord-sud et est-ouest, doublement de la part modale sur la ville de Nantes). Même si elle se rapproche des agglomérations « modèle » comme Strasbourg, la métropole nantaise n'est toutefois pas encore devenue un modèle de cyclabilité. Les aménagements sont souvent mal conçus, peu lisibles, obligeant les cyclistes à slalomer entre de multiples poteaux. Les cheminements sont marqués par des ruptures qui sont des freins majeurs aux déplacements à vélo pour les cyclistes inexpérimentés qui se retrouvent en difficulté pour s'insérer dans la circulation motorisée. Les aménageurs refusent de donner la priorité aux cyclistes aux traversées cyclables malgré les demandes que nous faisons pour tester ces priorités. Le jalonnement des voies cyclables est quasi inexistant et Géovélo est loin d'être une bonne solution. Les échanges avec Nantes Métropole sur les aménagements souffrent d'un manque de méthode (délai, transparence, réactivité). Nous avons proposé une application vélo collaborative (de type Uello ou Velobs), ce qui a été refusé. Le développement des zones 30 constitue une avancée, mais si aucun dispositif ne vient contraindre ou contrôler la vitesse des motorisés, cela ne change rien aux pratiques. La notion de ville apaisée est encore loin ! Nous demandons un respect des aménagements vélos (bandes et pistes cyclables, SAS vélos) mais nous ne constatons pas d'évolution significative. Nous sommes inquiets sur la réelle volonté politique de Nantes Métropole à confirmer l'ambition de sa politique vélo. Il y a 4 ans Nantes se donnait l'objectif de 20 % de part modale en 2030, aujourd'hui l'objectif est descendu à 12 % ! Le 2ème plan vélo devait être mis en concertation à l'automne 2014, il ne sera dévoilé qu'en ce mois de février 2016. Mais prendra-t-on en compte nos propositions qui sont sur la table depuis plus d'un an ? On nous répond contrainte budgétaire, alors que les investissements des infrastructures vélos sont les plus rentables (comme le montre la récente étude de Portland) et quand la Présidente de Nantes Métropole déclare « qu'il ne faut pas opposer les modes de

déplacements » nous entendons par là qu'elle ne veut pas résister aux lobbys des motorisés en annonçant par exemple la construction de parking voitures en proximité du centre-ville, obérant par là même les capacités de financement des investissements cyclables. Pourtant la population nantaise est prête à se mettre au vélo. Une ville capable de mobiliser près de 7.000 personnes pour la vélo parade et 15.000 le dimanche suivant lors de la fête du vélo organisée par Place au Vélo démontre les énormes potentiels pour faire

du vélo le mode de déplacement de l'avenir dans l'espace urbain. Communication et indemnité kilométrique vélo ne suffiront pas : le développement de l'usage du vélo comme moyen de transport passe par la réduction de la vitesse des motorisés, le développement d'aménagements cyclables et le respect de ces aménagements. Nous attendons que le 2ème plan vélo soit à la hauteur des enjeux climatiques, environnementaux et de santé publique.

Jean Paul BERTHELOT

LE NOUVEAU PLAN VÉLO 2015-2020 VA ENFIN SORTIR

Le précédent plan 2009-2014 a permis de vrais progrès sur l'agglomération :

- réalisation de quelques voies cyclables dans les communes,
- premières parties des axes nord-sud et Est-Ouest,
- développement de stationnements sécurisés – 1000 places à la gare -, aux parkings relais,
- systématisation des double sens cyclable, sas vélo, cédez le passage au feu, à l'exception de certaines communes,
- aide à l'achat des VAE,
- événements visant à promouvoir le vélo à l'exemple de *Vélocity*,

Une critique importante que nous faisons porte sur les discontinuités. Sur ce point les premières informations que nous avons sur le nouveau plan laissent penser qu'un effort important sera fait pour assurer la continuité cyclable des voies.

Une voie vélo « express » sera réalisée pour rejoindre Saint Herblain, ainsi qu'une voie vers la Chapelle sur Erdre depuis les 50 Otages, le pont de la Tortière et le giratoire de la Rivière porte de la Chapelle.

Sur Rezé-Les Sorinières la porte de Rezé va être aménagée dans le cadre du chantier du MIN.

L'évitement du franchissement de la route de Pornic par le passage le long du port vers Bouguenais est envisagé et des aménagements sur Loire à Vélo rive nord et rive sud sont prévus.

Si ces grandes orientations nous conviennent nous restons en fortes attentes sur des voies principales qui sont dépourvues d'aménagements cyclables, nous sommes déjà en 2016 et la part du vélo peine à croître significativement :

Boulevard Dalby, boulevard Guist'hau, rue du général Buat restent en autres des priorités. Les boulevards du 19ème qui sont

des axes majeurs sont toujours bordés par des stationnements en épi que la précédente mandature s'était engagée à supprimer. La construction de nouveaux immeubles le long de ces boulevards devraient systématiquement s'accompagner d'une mise en stationnement longitudinal.

Nous demandons pour une meilleure sécurité une diminution globale de la vitesse des véhicules motorisés par une extension cohérente et lisible des zones 30 en y instaurant des contrôles de vitesse.

Plus spécifiquement nous serons très vigilants sur les points suivants :

- Sécurité aux abords des écoles en limitant le stationnement et la circulation automobile, installation d'abris pour vélos, éducation et contrôle pour les parents.
- Développement des stationnements vélos : aux abords des nombreuses places, à proximité des commerces, parkings relais sécurisés avec des cartes d'accès unifiées aux terminus des chronobus
- Jalonnements prioritaires des axes cyclistes méconnus comme la piste cyclable près du périphérique Est et la traversée Est de l'île de Nantes,
- Communication forte pour le respect des aménagements cyclables et contrôle des stationnements dangereux,
- Soutien aux VAE, vélos cargos, livraisons en triporteurs et autres boîtes à vélo,
- Actions de formation et de sensibilisation au vélo,
- Soutien aux actions associatives d'apprentissage et d'entretien des vélos, de manifestations festives, de mise en place de l'indemnité kilométrique vélo pour les salariés.

Daniel Daoulas



DOSSIER AMÉNAGEMENTS



encore la négociation avec la DIRO est difficile, notamment en ce qui concerne la matérialisation des traversées par des bandes de couleur. L'approche globale du projet est néanmoins intéressante : volonté de transformer cet endroit «routier» pour lui donner une tonalité plus «urbaine» incitant aux modes actifs (espaces verts, covisibilité modes motorisés/modes actifs). Nous demandons qu'aucun potelet ne soit installé et que les véhicules techniques chargés de l'entretien ne stationnent pas sur les voies cyclables. Les consultations avec les communes se poursuivent au 1er semestre.

QUAI DE LA FOSSE MÉMORIAL DE L'ABOLITION DE L'ESCLAVAGE

AMÉNAGEMENT DES PORTES DE LA CHAPELLE SUR ERDRE ET DE REZÉ

À la Chapelle sur Erdre, les travaux du giratoire de la rivière à la sortie du périphérique auront lieu cet été. Particulièrement difficile pour les cyclistes, le giratoire sera réduit à 2 voies pour les véhicules motorisés. Le trottoir sera conservé et un anneau circulaire, séparé par une bordure de la chaussée automobile, sera créé pour les cyclistes.

Les traversées seront matérialisées par des pictogrammes vélo au sol. Nous avons demandé qu'un revêtement de couleur soit aussi prévu, en plus des pictogrammes. Il n'y aura pas de priorité pour les cyclistes, il s'agirait de cédez-le-passage, sauf peut-être pour les voies sous maîtrise d'ouvrage de Nantes Métropole, lorsque les traversées ont lieu le long des passages piétons. Notre demande a été soutenue par Jacques Garreau (vice-président en charge du vélo) et nous avons noté une évolution de la position de Nantes Métropole.

Pour les bretelles du périphérique débouchant dans le rond-point, la voirie est sous maîtrise d'ouvrage de la DIRO (service de l'État en charge des routes), qui ne veut pas entendre parler de traversées vélos ou de dispositifs de ralentissement. Cette position aboutit à des discontinuités majeures comme à la porte de Vertou, récemment aménagée de part et d'autre des giratoires.



Pour Rezé, il s'agit d'un chantier plus lourd, dont les travaux débuteraient début 2017 et s'achèveraient en 2018. Plusieurs scénarios ont été étudiés pour aboutir à l'élargissement du pont pour créer de l'espace pour les modes actifs. Plusieurs adhérents de Rezé et des Sorinières ont contribué à la réflexion sur le projet. On peut regretter qu'une douzaine de traversées soient prévues sur 800 mètres. Là

De nombreux cyclistes empruntent l'esplanade du mémorial plutôt que la piste sur le trottoir, ce qui pose un problème de cohabitation et de sécurité pour les piétons, notamment au niveau de la maison du port. Nantes Métropole a proposé d'interdire la circulation à vélo. Nous avons donné notre accord à condition de bien marquer au sol le cheminement pour aller vers la piste (axe est-ouest) qui longe le quai (des deux côtés) : pont Anne de Bretagne et passerelle Schœlcher) et de refaire les pictogrammes au sol qui sont quasiment invisibles. L'insuffisance de l'éclairage a aussi été pointée.



LE POINT SUR LE STATIONNEMENT VÉLO

LES APPUIS VÉLO



Grâce à la « cartopartie » du 19 septembre 2015, il est désormais plus facile de localiser les appuis vélo. Les bénévoles d'Open Street Map et de Place au vélo ont enrichi la base de données. Un exemple de restitution se trouve sur <http://dev.cartocite.fr/GareTonVelo/>. Nous constatons toujours un manque d'appuis dans l'hyper centre. Cela évolue tout de même favorablement avec l'implantation de nouveaux appuis sur le cours des 50 Otages. La place Graslin demeure un point de blocage : la ville de Nantes n'envisage toujours pas d'y planter des appuis, ni de verbaliser les conducteurs de la quinzaine de scooters et de motos stationnés quotidiennement. Les rares appuis alentours, comme rue de L'Héronnière, sont aussi squattés par des 2 roues motorisés.

LES STATIONNEMENTS COLLECTIFS OU SÉCURISÉS

Accrocher votre vélo au sec est possible dans les Véloparcs collectifs ou individuels. Gérés par la TAN ou la SNCF, ils sont généralement implantés à des arrêts de tramway, de busway ou de TER : Rezé (8 Mai, Pont Rousseau), Saint Sébastien sur Loire (Pas enchantés, Frêne Rond), Thouaré sur Loire, Saint Herblain (Marcel Paul), Nantes (Pirmil, Gréneraie, Beaujoire, Chantrerie), Bouaye, La Chapelle sur Erdre (Babinière)... Certains véloparcs collectifs sont sécurisés (accès gratuit et réservé aux détenteurs de la carte Libertain), d'autres sont en libre accès, parfois équipés en station de gonflage. Suite au signalement d'adhérentes dont les vélos ont été vandalisés, nous avons fait le tour de ces véloparcs. Nous vous déconseillons de laisser votre vélo dans les véloparcs collectifs en libre accès à Rezé ou à Nantes sud car nous avons constaté la présence de vélos vandalisés. Lorsque vous constatez une dégradation ou un manque d'entretien, appelez la TAN (02



40 444 444) ou la SNCF (0 800 584 260), cela dépend du véloparc (c'est indiqué sur l'affichette) et prévenez Place au Vélo.

Les véloparcs individuels (casiers orange ou noirs) sont plus répandus et présentent l'avantage d'être plus facilement implantables et déplaçables, en fonction de l'utilisation constatée et des besoins. Si vous n'avez pas de stationnement vélo proche de chez vous et que vous pensez qu'il y a de la place pour planter un véloparc individuel, contactez-nous.



Il est aussi possible d'utiliser les parkings EFFIA à la gare ou NGE en centre-ville pour accrocher son vélo à l'abri. Là encore l'offre est en libre accès (courte durée) ou sécurisée (longue durée). L'accès à l'offre sécurisée est toutefois payant, en utilisant la carte Libertain (souscrire et faire activer le service auprès de l'opérateur) ou la carte de l'opérateur. La tarification va de la journée à l'année (30 à 40 € an) selon l'opérateur. De nombreux services sont proposés (pompes, outils, entretien, location de vélo). Nous vous conseillons en particulier la « Bicycletterie » sous la place du commerce qui permet de stationner son vélo (même un triporteur) en libre accès le temps de faire ses courses, de déjeuner ou d'aller au cinéma.

Samy Guyet



POUR EN SAVOIR PLUS

Liste des pompes à vélo en libre service :

<http://www.nantesmetropole.fr/pratique/deplacements/pompes-a-velo-73930.kjsp>

Carte des véloparcs : www.tan.fr

Parkings NGE : <http://www.velos-nantes.fr/fr/stationner-son-velo>

Parkings EFFIA : <https://www.resaplace.com/fr/page/nantes-offre-velo-234>



VILLE APAISÉE, DÉPLACEMENTS APAISÉS, ACCÈS AUX ÉCOLES APAISÉS...

Place au Vélo participe avec d'autres associations au conseil des usagers de l'espace public. Dans le cadre de ce conseil, les services de Nantes Métropole nous ont proposé un séminaire sur le concept de « ville apaisée » et sur sa mise en œuvre dans l'agglomération.

À l'issue de ce travail, il nous a semblé qu'entre la présentation que nous fait Nantes Métropole de la ville apaisée et la réalité il y a une marge que nous n'avons pas manqué de signaler :

- Les zones 30 telles qu'elles ont été aménagées sont illisibles, incohérentes et non respectées. Elles ne doivent pas servir d'argument pour ne pas aménager les espaces urbains.
- Nous avons demandé à poursuivre avec les autres associations : Rue de l'Avenir, APF, droit du piéton, ligue contre la violence routière, le travail sur la ville apaisée.
- Nous considérons que la ville apaisée passe d'abord par des déplacements apaisés et par une diminution globale de la vitesse. C'est la diminution de la vitesse qui est le facteur principal du développement des déplacements à vélo.
- Les pouvoirs publics doivent mettre en œuvre tous les moyens y compris les contrôles pour abaisser globalement la vitesse réglementaire en milieu urbain.
- Une hiérarchisation de la voirie doit offrir une vraie cohérence et une vraie lisibilité des axes qui resteraient à 50 km/h. Les nouvelles dispositions du PAMA permettent aux maires de prendre des arrêtés en ce sens.
- Des villes ont commencé à le faire, notamment la métropole de Grenoble qui a étendu depuis le 1er janvier le 30 km/h sur l'ensemble de l'agglomération.

- Des communes de l'agglomération nantaise commencent à y réfléchir, le maire de Rezé évoque ce projet.

Place au Vélo est prêt à contribuer avec les équipes municipales et avec les associations pour proposer des projets de sensibilisation auprès des différents usagers.

- Nous avons fait des accès aux espaces scolaires un point fort de nos actions.
- Nous demandons que des dispositifs, rues fermées aux heures d'entrée et de sortie, zones de rencontre... soient envisagés auprès des écoles pour permettre aux parents et aux enfants d'y accéder à pied, à trottinette ou à vélo.
- La ville apaisée c'est la rue rendue à tout le monde et d'abord aux plus fragiles.
- La suprématie des véhicules motorisés doit être combattue.

Vous êtes nombreux, jeunes parents adhérents, à témoigner des difficultés pour utiliser le vélo avec vos enfants. Ce n'est qu'une minorité de parents qui utilise la voiture et empêche la majorité de se déplacer sereinement.

Place au Vélo appuiera et accompagnera les associations de parents d'élèves pour que les espaces scolaires soient réellement apaisés.

Jean-Paul Berthelot

QUELQUES NOUVELLES DES ÉCOLES ET DES PARENTS CYCLISTES

De nombreux adhérents de Place au vélo sont parents et veulent naturellement emmener leurs enfants à l'école à vélo : transport accessible aux jeunes enfants, source d'autonomie, d'éducation à la vie publique, proche de la nature, favorisant l'ouverture à la convivialité des rencontres, bon pour la santé grâce aux efforts physiques, effet sécurisant devant l'école et silencieux ; que de bénéfices par le vélo pour l'enfant et les parents, moins de places de stationnements, peu coûteux en aménagements pour la collectivité !

Mais quelles situations actuelles trouvons-nous sur l'agglomération ? Des adhérents nous font part de leurs contextes et des difficultés rencontrées pour quelques écoles.

Rezé : devant l'école du Chêne creux, on trouve trop de voitures sur la piste cyclable récente et le parking couvert à l'intérieur de l'école n'est pas sécurisé. Par contre l'école Château Sud desservie par une rue à sens unique ne semble pas poser de problème d'autant plus qu'un abri couvert existe dans la cour pour les vélos.

Bouguenais : des critiques montent pour l'école Jean Zay : trop de voitures aux abords de l'école et pas de parking vélo.



Nantes Est : l'école La Chauvinière, l'école Beaulieu, l'école de La Perverrie, l'école des Marsauderies, aucune restriction aux voitures





LE STATIONNEMENT SAUVAGE DEVANT LES ÉCOLES : UNE FATALITÉ ? PAS SÛR !

Le stationnement sauvage devant les groupes scolaires est un problème de sécurité récurrent un peu partout en France.

Très régulièrement avant les rentrées et sorties d'élèves des écoles et d'enfants des crèches, des automobilistes pressés garent leur véhicule de part et d'autre de la chaussée devant ces locaux, même si souvent des places de stationnement restent libres et disponibles à proximité.

Ceci a pour conséquences :

- un risque d'accident pour les enfants (ainsi que pour les adultes), particulièrement quand des parents peu conscients des risques les font descendre ou monter côté chaussée
- des restrictions de circulation pour les véhicules un peu encombrants (fourgons, camions, bus de la Ville, ...), voire des impossibilités de croisement de véhicules
- un risque juridique pour le Maire en cas d'accident de personnes, car cette situation ne peut qu'être bien connue de lui et de ses services

sur les trottoirs, sur les bandes cyclables, parfois pas de ralentisseurs rendent la circulation des parents et des enfants risquée en permanence aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Pour le stationnement des vélos, parfois un abri existe comme à l'école du Linot ou l'école François Dallet et sert à de nombreux cyclistes. Le parking est non abrité à l'école de la Chauvinière, non sécurisé à l'école Ange Guépin, insuffisant et non sécurisé à l'école des Marsauderies. Dans cette dernière école, les parents se mobilisent depuis des années auprès des conseils d'école, des élus de quartier pour faire valoir la nécessité d'un parking suffisamment grand, couvert et sécurisé. La

Face à ces constats la ville de Couëron a organisé récemment une campagne de sensibilisation des enfants et des parents d'élèves avec une information des élèves, complétée par remise de flyer « Se rendre à l'école sans danger » dans les cartables, puis une information « Faisons attention à nos enfants » des parents de ces élèves, un affichage, un article « Mal stationner est source de danger » dans le journal d'info communal et sur le site web de la Ville. Chacun a ainsi pu prendre connaissance des risques et des demandes de la Ville, qui a aussi prévenu que les automobilistes réfractaires auraient sur le pare-brise de leur auto, dans un premier temps un macaron d'alerte « Attention, en stationnant ici, vous vous exposez à une amende forfaitaire de 135 », puis, dans un deuxième temps, une véritable et plus douloureuse contravention. <http://www.ville-coueron.fr/actualite/mal-se-stationner-est-source-de-danger,956.html#.VktHN7-TI7E>

De son côté Place au Vélo agit pour le développement de l'utilisation des bicyclettes comme moyen de transport. Sur les temps scolaire et périscolaire, Place au Vélo propose plusieurs modules d'apprentissage à la conduite du vélo en organisant des sessions pratiques de formation et d'éducation au vélo. Il s'agit également de donner aux élèves les outils pour qu'ils soient en capacité d'utiliser leur bicyclette au quotidien, par une bonne connaissance du code de la route et des spécificités liées aux cyclistes, ainsi que sur la manière de se positionner et de se déplacer en ville.

Nous offrons la même possibilité de familiarisation aux parents qui le souhaiteraient en proposant des stages de vélo-adulte pour découvrir ou renouer avec l'usage de ce moyen de transport redevenu moderne. <http://www.placeauvelo-nantes.fr/index.php/nos-actions/mobilite-scolaire>

Voilà de quoi inciter chacun d'entre nous à pousser Conseils Municipaux, responsables scolaires, parents d'élèves à libérer les abords des écoles pour en faire des espaces accessibles en priorité aux piétons et aux vélos.

Jean Marc Rampal



place existe, la demande est forte, des vols de vélos ont déjà eu lieu et les parents insistent. Certains parents avec leurs enfants viendraient davantage à vélo si un parking mieux sécurisé existait. Ce sont aussi des demandes pour repousser les voitures des abords, de sécurisation de rond-point, de respects des trottoirs qui attendent les responsables de l'espace public.

Place au vélo répète régulièrement ces besoins aux élus en charge de la circulation et des déplacements à vélo dans les communes et à Nantes Métropole. Espérons que le nouveau Plan Vélo métropolitain donne une vraie impulsion sur ce dossier, que les élus s'engagent résolument pour une vie des élèves plus sûre et plus éducative aux abords des écoles. Nous sommes prêts à y travailler avec eux et les parents.

Daniel Daoulas





BOURG APAISÉ À SAINT JEAN DE BOISEAU ?

La circulation dans le tout le bourg de Saint Jean de Boiseau a été mise en zone 30, y compris la RD 58 qui traverse le bourg, avec donc priorité à droite et doubles sens cyclables sur les quelques rues à sens unique. Depuis la vitesse des véhicules a diminué et la circulation dans le bourg s'est apaisée.

Les abords des écoles publiques ont été aménagés pour faciliter la circulation des piétons et des cyclistes avec une petite bande cyclable protégée, il y a plus de 130 places de parking dans le centre du bourg. Mais certains parents continuent de stationner sur les trottoirs, rond point et passage piéton aux abords de l'école primaire bien qu'il reste des places à quelques dizaines de mètres sur les parkings !

La municipalité a donc décidé d'utiliser son droit de police et, après information, de déposer d'abord des PV fictifs puis de verbaliser les véhicules qui mettent en danger les circulations douces dans le bourg. Initiative courageuse mais pas très bien reçue par les contrevenants.

La situation s'améliore mais à chaque sortie d'école on peut encore voir des voitures stationnées n'importe où ! D'après le maire, d'autres actions sont prévues notamment avec le concours des gendarmes.

Il reste du travail pour convaincre certains parents qui habitent le bourg de laisser leur voiture pour venir à pied ou à vélo et à ceux qui habitent un peu plus loin de laisser leurs enfants prendre leur vélo ou le car scolaire.

Thierry Gauchet

UNE BELLE INITIATIVE À BOUAYE

La sécurité des enfants, c'est l'affaire des adultes

C'est le titre du flyer distribué aux parents des écoles de Bouaye. Très bien illustré, il incite les parents à venir à l'école à pied, à vélo ou alors à plusieurs dans une voiture. Le document informe des emplacements de stationnement qui existent à proximité de l'école en indiquant de façon très intelligente la durée de marche que cela suppose (en moyenne 2'30). Le document rappelle également les règles de comportement :

- partir suffisamment tôt de son domicile ;
- respecter les vitesses autorisées (30km/h max. aux abords des écoles) ;
- stationner uniquement sur les emplacements prévus à cet effet ;

Enfin un paragraphe rappelle le montant de la contravention pour stationnement très gênant (135 euros). Si vous souhaitez en savoir plus sur ce document, nous pouvons vous le transmettre sous format pdf. Vous pourrez éventuellement vous en inspirer pour réaliser un document adapté aux écoles de vos enfants.

Merci à Mr Jacques Garreau, le maire de Bouaye qui montre ainsi l'exemple à ses collègues de l'agglomération



CQP ÉDUCATEUR MOBILITÉ À VÉLO

PLACE AU VÉLO JOUE LA CARTE DE LA PROFESSIONNALISATION

Après une formation généraliste de formateur (63h) délivrée par le Centre Académique de Formation Continue en 2013, nos salariés Dominique et Loïc vont entamer une formation les conduisant à passer le Certificat de Qualification Professionnelle « Educateur Mobilité à Vélo », un diplôme national (105h + 49h de stage) qui existe depuis l'an passé et qui viendra valider officiellement leurs pratiques professionnelles.

Une instance de coordination animée par le Club des Villes et des Territoires Cyclables (CVTC) et composée par le Syndicat National des Moniteurs Cyclistes Français (MCF), la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), la Fédération Française de Cyclisme (FFC), et la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a mis en place cette formation et missionné l'Institut de Formation du Vélo pour la dispenser.

Du 21 mars au 1er avril, ils seront tous les deux en formation à l'Institut de Formation du Vélo de Voiron (38), avant de partir pour 15 jours de stage en avril, Loïc à la Maison du Vélo de Toulouse, et Dominique au CADR 67 de Strasbourg ou au Centre Vélo de La Roche-sur-Yon. Ils termineront par une dernière séquence de formation à Voiron du 20 au 28 juin.

Cette formation qualifiante leur permettra d'acquérir d'autres compétences, de développer leurs expertises et leurs savoir-faire professionnels et de conduire de nouveaux projets au sein de Place au Vélo.

Pour compenser leur absence (13 semaines temps salarié cumulé), Place au Vélo a recruté Marie CORNUEL. Marie prendra ses fonctions au début du mois de mars et pour une période de quatre mois. Marie a été éducatrice spécialisée dans plusieurs structures avant d'avoir occupé un poste de coordinatrice à Vélocampus. Elle est aujourd'hui secrétaire de « L'Heureux Cyclage », le réseau français des ateliers vélos participatifs et solidaires. Nous lui souhaitons la bienvenue.

VÉLO-ÉCOLE ET ARRIVÉE DU CONTENEUR

Tout beau, tout vert nantais, notre conteneur est arrivé de Saint-Nazaire mardi 16 février et a pris ses marques dans le jardin du Grand T où le SEVE – Service des Espaces Verts de la Ville de Nantes- va s'appliquer à le maquiller de verdure pour mieux l'intégrer dans le cadre du théâtre.

Promis depuis un an, il abritera de façon fonctionnelle le matériel de la vélo-école, en remplacement du local mis à disposition par le SEVE à l'école rue du Coudray. Il permettra surtout l'animation aisée de nos cours pour adultes sans avoir à transporter les vélos à chaque séance. En effet, les séances sont dispensées sur le parking intérieur du Grand T, 84 rue du Général Buat, c'est-à-dire désormais, à la porte du conteneur !



Il s'installe donc définitivement à quai de notre activité après un premier voyage océanique, avec peu d'usure et une nouvelle peinture réalisée par son vendeur la société PROGECO de Montoir de Bretagne, qui a su nous offrir des conditions partenariales remarquables pour son acquisition.

Cette nouvelle aventure n'aurait pas été possible sans vous les adhérents qui avez contribué par vos dons à réunir la somme de 2 569 euros et grâce aux partenaires que nous remercions chaleureusement :

- La Ville de Nantes qui a versé une subvention exceptionnelle de 1 000 euros,
- Le Grand T qui nous accueille dans les meilleures conditions possibles,
- Le SEVE qui va assurer la décoration végétale,
- PROGECO, un vendeur à notre écoute.

Nous nous retrouverons tous prochainement pour l'inauguration du conteneur-école de Place au Vélo !

Annie Claude Thiolat

LA VÉLO-ÉCOLE FAIT UN PETIT !

La dynamique association Clisson Passion, active sur tous les fronts de l'écologie (voir leur site <http://www.clissonpassion.fr/> - à noter leur atelier réparation de vélo chaque mercredi après-midi, ce qui leur permet de voir pas mal d'enfants et de jeunes), et partenaire de Place au Vélo depuis la fête du vélo 2015, nous a sollicités pour une aide au montage d'une vélo-école adulte. Leur projet est de donner des cours pour les demandeurs d'asile accueillis par le CADA de Clisson.

Parce que nos objectifs sont similaires, nos deux associations travaillent ensemble pour s'entraider et démultiplier les énergies : PAV les forme pour le lancement de leur vélo-école ; Clisson Passion s'investit sur les animations lors de la Fête du Vélo.

Loïc est allé rencontrer l'équipe pour transmettre son expérience de montage d'une vélo-école, puis a accueilli 4 membres de Clisson Passion à la formation « animateur vélo-école » prévue, comme chaque année, pour les nouveaux bénévoles de la vélo-école de Place au Vélo. Cette formation s'est déroulée les samedis 30 janvier et 6 février, deux journées pour apprendre à animer des sessions de cours pour adultes, des débuts en draisienne jusqu'à la circulation dans la rue. Naïla, Francis, Fred et Maurice sont désormais prêts à accueillir les premières apprenantes ! Et côté PAV, Yvon et François ont rejoint le groupe de bénévoles, bienvenue à eux !

Loïc Boche



LA FÊTE DU VÉLO : DE NANTES À COUËRON, LES BACS DE LOIRE !

Aficionados du vélo, amoureux de la nature ou encore curieux souhaitant découvrir le territoire de manière originale, la Fête du Vélo revient pour sa 16ème édition le 5 juin prochain !



De Nantes à Couëron, en passant par les bacs de Loire - réservés pour cette journée aux cyclistes et piétons -, les découvertes sont multiples sur ce parcours structuré autour d'une thématique forte :

« **Le vélo, outil de la transition énergétique, sociétale et comportementale** » !

- Au fil de la Loire, ses itinéraires cyclo-touristiques et ses acteurs locaux seront au cœur du parcours de 50 km, partez à la découverte d'animations ludiques & festives, à destination des petits et grands : nous vous inviterons à suivre le chemin de la transition, que le vélo facilite et accélère ! Les acteurs du vélo seront évidemment présents, avec notamment **les Nantes Cargos Bike** pour leur 2^{ème} édition ; mais aussi les acteurs de l'alimentation tels que le Groupement des Agriculteurs Bio 44 ; ainsi que le **Codep44** (Comité Départemental de Cyclotourisme de Loire Atlantique) qui sera à nos côtés pour porter cet évènement fédérateur et vous faire découvrir les pratiques du vélo dans tous ses états !
- Un fil rouge « Patrimoine » avec la découverte de sites inédits pour mieux connaître notre territoire et son histoire : le Port autonome de Nantes et Saint Nazaire et ses activités fluvio-maritimes ; le Château du Pé son jet d'eau et ses chambres « Œuvres Estuaire » ;

- Un fil vert « Gestion des déchets » vous permettra de découvrir en exclusivité l'ensemble des acteurs du recyclage, de recyclerie et de gestion des déchets situés sur le parcours, avec des collectes ambulantes et la construction de totems symboliques auxquels vous pourrez participer !

Du Parc des Chantiers à Nantes, en passant par Trentemoult, le bois de Brossay, le bourg de la Montagne jusqu'au bac du Pellerin, de nombreuses surprises vous attendent sur la Rive sud avec deux possibilités pour traverser la Loire : le bac d'Indret ou le bac du Pellerin (parcours modulable : une grande boucle de 50kms, deux petites boucles de 25 kms environ chacune).

Des marais Audubon à la Tour à plomb de Couëron, du marché d'Indre à la voie verte le reliant à Saint Herblain, la rive nord, relativement méconnue, se dévoilera comme vous ne l'avez jamais vue !

Avant le détail de la programmation, réservez d'ores et déjà la date du 5 juin 2015 pour venir pédaler seul ou à plusieurs, en famille, en couple ou entre amis, lors de la Fête du Vélo, pour une journée de partage et de convivialité !

Fanny Derenne

LES ÉCHOS DE LA FUB

Quelques nouvelles de la FUB, la Fédération des Usagers de la Bicyclette dont Place au Vélo est membre et où nous occupons deux sièges d'administrateurs, Annie-Claude et Jean-Paul ayant le plaisir de nous représenter au Comité Directeur :

L'IKV – Indemnité Kilométrique Vélo et l'IKV – l'Inter Koalition Vélo, même combat ! Devant le dépouillement législatif de l'Indemnité Kilométrique Vélo qui laisse quasi nu sur le bord de la piste un dispositif initialement conçu pour promouvoir et faciliter l'usage du vélo comme moyen de transport domicile travail, la FUB et 23 de ses partenaires ont formé l'Inter Koalition Vélo. Celle-ci s'indigne du revirement sur l'indemnité kilométrique vélo en pleine COP21, et continue de travailler pour obtenir à terme le rétablissement de la mesure dans sa forme pertinente : caractère obligatoire de l'indemnité kilométrique vélo pour les entreprises et les employeurs du service public ; plafond de défiscalisation et d'exonération de charges sociales correspondant à une pratique réaliste.

Un seul mot d'ordre : plus le temps de gâcher les bonnes idées par absence de moyens

Pour soutenir cette action : http://www.fubicy.org/IMG/pdf/appel__InterKoalitionVelo.pdf

Préparation d'un PAMA2 : Plan d'Action pour les Mobilités Actives 2

Sous l'impulsion de la nouvelle déléguée interministérielle au vélo, Sylvie BANOUN, un groupe de travail, dont la FUB, a été mis en place : une co-construction qui suscite une grande attente.

Plusieurs séances de travail thématiques sont prévues : Connaissance, santé, apprentissage et diffusion des règles, sécurité et définition du trottoir, écotourisme, urbanisme, intermodalité, communication, cycle de vie et emploi.

Si le projet suit réellement son cours le PAMA2 pourrait bien devenir un vrai plan national de développement vélo... une affaire à suivre !

Un nouveau site internet FUB à découvrir depuis le 8 février 2016

Plus pratique, plus complet, et plein d'informations utiles pour la pratique du vélo ! <http://fub.fr>

Et enfin à noter dans vos agendas : Assemblée générale de la FUB à la Rochelle du 8 au 10 avril 2016

Annie Claude Thiolat



POUR UN ÉCLAIRAGE PERFORMANT, DÉMONTABLE ET RECHARGEABLE...

Il existe en France une obligation d'équiper les vélos d'un éclairage actif blanc à l'avant et rouge à l'arrière, en complément de tous les dispositifs réfléchissant.

Or, la majorité des vélos vendus actuellement sont des modèles bas de gamme qui ne disposent pas d'un éclairage correct, car la législation française est laxiste sur la norme, contrairement aux autres pays européens.

Il s'agit le plus souvent d'un système démontable à pile de faible prix de revient et qui s'avère rapidement obsolète :

- soit parce que les piles sont vite épuisées et coûtent cher à remplacer,
- soit que les contacts se corrodent ou se dessoudent et que l'utilisateur ne sait pas réparer cette panne
- soit enfin parce que le système de fixation peu fiable amène la perte des éléments

La conséquence se voit dès la tombée du jour en ville : de nombreux vélos roulent sans éclairage. Leurs propriétaires ne réalisent pas que les automobilistes les voient très mal, puisqu'ils voient, eux, suffisamment avec l'éclairage urbain.

Et alors que moins de 10 % des déplacements à vélo se font la nuit, ils entraînent encore 23 % des accidents mortels (source : bilan Sécurité Routière 2011)

Il existe maintenant sur le marché des systèmes d'éclairage intéressants pour ceux qui n'ont pas un vélo équipé correctement d'origine.

- On peut changer son moyeu avant pour un moyeu intégrant une dynamo, mais cet excellent système très fiable, autonome en énergie est relativement onéreux à installer s'il ne l'a pas été en série.
- On peut également équiper son vélo d'un système à induction

avec des aimants fixés sur les rayons, mais s'il est suffisant pour se signaler, il n'éclaire pas assez la route en cas d'absence d'éclairage urbain.

- Il existe même un système à courants de Foucauld directement sur la jante plus facile à installer mais qui a les mêmes limites.

Une autre option serait l'acquisition de systèmes d'éclairages facilement amovibles, pour éviter le vol et faciliter la recharge. Il faut oublier les modèles à piles, trop onéreux à l'usage.

Une nouvelle génération apparue récemment est équipée d'une batterie longue durée, rechargeable sur le secteur ou sur une prise USB. Ces modèles ont une autonomie variable, de deux à trente heures et se rechargent facilement, sur la prise USB de votre ordinateur par exemple.

Il en existe de nombreux, les prix varient de 15 à 150 euros selon la puissance d'éclairage.

Vous les trouverez facilement sur internet en demandant « éclairage vélo rechargeable »

Deux sites à consulter :

Un site très riche, mais malheureusement pas en français :

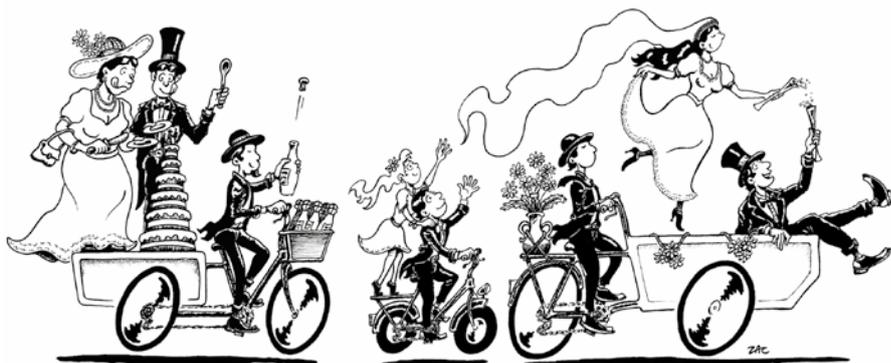
http://swhs.home.xs4all.nl/fiets/tests/verlichting/index_en.html

Et l'article de wikipedia : https://fr.wikipedia.org/wiki/Éclairage_de_vélo

Jean Claude Voirpy

MARIAGE... DE L'AMOUR DU VÉLO À L'AMOUR TOUT COURT

Adhérent de Place au vélo, il y a de grandes chances que vous connaissiez Dominique ! Salarié à l'association depuis 15 ans, apprécié pour sa disponibilité, son accueil et ses compétences cyclistes, en charge particulièrement des actions de sensibilisation et de la formation au vélo des jeunes écoliers des CM2 ou des collégiens, vous l'aurez certainement croisé aux bourses aux vélos ou autres contrôles techniques. Il partait aussi sur les routes de France et d'Europe mais semblait revenir toujours en solitaire. C'est au conseil d'administration qu'il trouva... sa chérie. Avec Lucie-Anne de La Chapelle-sur-Erdre, le mariage a été célébré très joyeusement samedi 13 février. Nous leur souhaitons une belle et longue route... à vélo bien sûr !



Samedi 12 mars 2016

BOURSE AUX VÉLOS

28^e édition
Parc du Grand Blottereau à Nantes

Tram ligne 1 arrêt «Mairie de Douzou» • Bus 12 arrêt «Grand Blottereau»

Dépôt des vélos à partir de 9h30
Vente à partir de 11h et jusqu'à 16h
(pour la vente, se munir d'une pièce d'identité et des papiers du vélo, s'ils existent!)

Renseignements : 02.40.200.400
www.placeauvelo-nantes.fr

PLACE au Vélo
association de cyclistes urbains de l'agglomération nantaise

avec le soutien de Nantes Métropole

Bicyc'LETTRE

Journal de l'association nantaise "Place au vélo" > février 2016 > n°105

Place au Vélo
1 rue d'Auvours
44000 Nantes

Renouvellement d'adhésion :

si vous avez un astérisque sur votre bande adresse, c'est que vous n'avez pas réadhéré pour 2016. Envoyez votre chèque ou passez au local. Vous pouvez également régler directement votre cotisation sur le site.

SUR VOTRE AGENDA

Samedi 5 mars

13h30 à 18h Assemblée Générale ordinaire et extraordinaire
Maison des syndicats, Bd de la Prairie au Duc

Samedi 12 mars

9 h à 18h Bourse aux vélos ; Parc du Grand Blottereau

Dimanche 5 juin

9 à 18h Fête du vélo sur les bords de Loire

Brico-vélos

À l'atelier du local 1 rue d'Auvours
Jeudi 3 et 17 mars de 17H30-20H00
Samedi 19 mars de 14H00-18H00
Jeudi 7 et 21 avril
Samedi 9 et 23 avril

Consultez l'agenda du site de Place au Vélo pour les mises à jour.

Retrouvez-nous

au local pour le rendez-vous hebdomadaire
tous les jeudis de 17h à 20h
1, rue d'Auvours - 44000 Nantes
tél > 02 40 200 400
portable > 06 27 200 655

et aussi sur internet

mail > nantes@fubicy.org
<http://placeauvelo-nantes.fr>

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

www.facebook.com/placeauvelonantes

@PAVelo_Nantes
#FêteVéloNantes



La Bicyc'Lettre est éditée par Place au Vélo
Nantes, 1 rue d'Auvours 44000 Nantes • tél : 02 40 200 400 • contact : nantes@fubicy.org • internet : <http://placeauvelo-nantes.fr> • Directeur de la publication : Jean-Paul Berthelot • Rédacteur en chef : Jean Paul Berthelot • Conception graphique : Sapristi 02 40 49 81 74 • Impression : RDS, 12 rue Alain Barbe-Torte 44000 Nantes • N° ISSN : 2106-7120 • Ce numéro a été tiré à 800 exemplaires. Revue bimestrielle, 5 numéros par an • Ont participé à ce numéro : Jean-Paul Berthelot ; Loïc Boche ; Fanny Derenne ; Daniel Daoulas ; Pierre Descamps ; Thierry Gauchet ; Samy Guyet ; Marc Peroy ; Isabelle Perrone ; Annie Claude Thiolat ; Jean Claude Voirpy ; Jean-Marc Rampal • Illustrations : Jacques Clavreul

Bulletin d'adhésion

J'adhère à Place au Vélo et je recevrai le journal la Bicyc'lettre

Individuel 15 euros - Famille 20 euros
 Réduit 5 euros

et en plus : Abonnement à Vélocité 16 euros
(magazine national de la FUB)

Je souhaite soutenir financièrement les actions de Place au Vélo et je fais un don deeuros
Paiement par chèque en espèces

Paiement possible par carte via le site internet

Nom

Prénom

Adresse

Code postal Ville

Tél

E-mail

Je souhaite recevoir le journal par courrier électronique

Oui Non

L'adhésion à Place au Vélo permet également :

- le marquage des vélos à prix réduit
- des accessoires à prix réduits
- des réductions chez les partenaires (consulter notre site internet)