

Bicyc' LETTRE

Journal de l'association nantaise "Place au vélo" > novembre 2016 > n°108

ÉDITO



VOUS AVEZ DIT : « TRANSITION ÉNERGÉTIQUE » ?

La Présidente de Nantes Métropole annonce le grand débat sur la transition énergétique et nous apprenons que 50 % des rejets de gaz à effet de serre sur le territoire de Nantes sont dus au transport. On sait également que la moyenne des déplacements individuels en véhicule motorisé est d'environ 2 à 3 km. Face à ces constats, suite aux décisions prises par la COP 21 et après la conférence Climate Chance de septembre dernier, les pouvoirs publics ont le devoir impérieux d'engager des politiques volontaristes afin d'investir plus fortement dans toutes les alternatives visant à améliorer sur notre territoire la qualité de l'air. Il s'agit là d'un enjeu fort de santé publique auquel les collectivités locales doivent répondre.

Parmi les leviers majeurs contribuant à une baisse significative de la pollution liée aux transports, les déplacements à vélo constituent l'une de ces alternatives. Les adhérent-e-s de Place au Vélo l'ont compris depuis longtemps et de plus en plus d'habitant-e-s de tous âges l'utilisent. L'effet entraînement par l'exemple est en train de jouer, le vélo est la valeur montante de la rentrée. (cf. nos comptages)

C'est dans ce contexte que le second plan vélo a été voté en février dernier. Il annonce des investissements en infrastructures cyclables à hauteur de 50 millions d'euros. C'est beaucoup et c'est peu à la fois. Beaucoup car cela permet de projeter la construction de voies cyclables structurantes ou « express ». Peu au regard des besoins pour construire un réseau de qualité, fluide, continu permettant de relier la ville-centre aux communes périphériques. Si nous pouvons comprendre que le périphérique doit être amélioré, il faut prioriser une réflexion globale sur un réseau cyclable périphérique à l'horizon 2022. Aujourd'hui les évolutions technologiques et électriques du vélo permettent d'allonger les distances ou de parcourir des rues au relief accidenté sans être un cycloportif. Ces évolutions donnent toute leur pertinence à ce type d'infrastructure car l'autosolisme est la plaie des déplacements au quotidien tant en termes d'occupation de l'espace public qu'en termes de pollution.

Réduire les pollutions liées aux transports suppose des décisions courageuses à prendre dès maintenant. L'accès des véhicules motorisés aux centres urbains des communes de Nantes Métropole (hors transports collectifs) doit être limité. Le parking du cours St André s'il est engagé (13 millions d'euros, soit deux fois le budget annuel vélo) doit être réservé exclusivement aux résidents afin de dégager l'espace public du stationnement de surface.

Si les grandes conférences et débats publics sur la transition énergétique sont importants encore faut-il qu'ils soient suivis d'effet. À cet égard le débat sur les franchissements de la Loire et l'aménagement de l'île de Nantes nous laissent sur notre faim, la SAMOA et Nantes Métropole prennent peu en compte notre expertise d'usage. Nous continuerons à nous engager dans le débat public car nous sommes une association citoyenne, militante et responsable. La co-construction des projets ne doit pas être un slogan et nous le rappelons en permanence à nos partenaires politiques et techniques.

Jean-Paul Berthelot
Président Place au Vélo

Actualités p.2

Autres actus
nantaises p.3

Conseil des usagers de
l'espace public p.4

Itinéraires cyclables
alternatifs p.5

Les aménagements p.6-7

Échos de la FUB p.8

Les fixies p.9

Les Actions de PAV p.10

Voyages à vélo
Brèves p.11

L'agenda p.12

Assemblée

Générale de

Place au Vélo

Retenez la date :

**Samedi 4 mars 2017 :
14h à 18h à la Maison
des Syndicats, Bd de la
Prairie aux Ducs**



CRÉATION DU COLLECTIF VÉLO DU 44

Dans l'objectif d'être une instance représentative départementale du vélo urbain, nous avons constitué un collectif des associations assurant la promotion du vélo urbain. Ce collectif s'est réuni le 24 septembre et a rédigé un courrier transmis à Karine Fouquet, conseillère départementale en charge du vélo. Ce courrier demande notamment « ...que ce collectif soit associé très étroitement à l'élaboration des programmes cyclables départementaux et que soit créée une instance de concertation entre les services techniques et le collectif des associations vélos du département. L'expertise d'usage des associations doit être entendue par les services non pas comme une charge ou une perte de temps mais comme un facteur positif permettant une co-construction des projets... et souhaite que le Conseil Départemental fasse évoluer ses priorités actuelles (tourisme et loisirs) vers le vélo au quotidien qui nécessite un maillage relevant pour l'essentiel des communes et communautés de communes... »

Les associations suivantes adhèrent à ce collectif :

- Place au Vélo pour tous - Machecoul ; Legé ; Ste Pazanne
- Véli vélo - Châteaubriant
- Association Vert Pays Blanc et Noir - Guérande
- Clisson Passion
- Vélo Ancenis Déplacements doux - 44/49
- Place au Vélo Estuaire - St Nazaire/St Brévin
- Place au Vélo - Nantes
- Association DECOS - Batz/mer ; Le Croisic ; Le Pouliguen

PLAN VÉLO LE DÉPARTEMENT JOUE LA CONCERTATION

Place au Vélo a participé à 3 réunions organisées par le Conseil départemental de Loire Atlantique et animées par Karine Fouquet, élue en charge du département vélo.

Le 9 juin en présence d'élus et de professionnels du tourisme on nous a présenté le label "Accueil Vélo" et l'importance du tourisme à vélo en Loire Atlantique en forte augmentation notamment sur les itinéraires Loire à Vélo et Véloodyssée. Les projets de nouveaux itinéraires cyclables sont nombreux : La traversée du Pays de Retz dont certains tronçons sont réalisés, Vertou - Clisson par Le Pallet, le prolongement de Carquefou - St Mars vers Châteaubriant, Couëron - St Nazaire par le marais Audubon, St Brévin - Pornic à rapprocher de la côte...de beaux projets, mais avec un budget de 1 M par an, les réalisations se font attendre et certaines sont insatisfaisantes comme la nouvelle traversée du pont d'Ancenis.

Les réunions des 13 juin et 3 octobre devaient préparer le nouveau plan départemental vélo 2017/2027 qui sera présenté aux élus en mars 2017. Organisées de manière plus dynamiques, ces réunions ont permis aux membres présents de Place au Vélo de rencontrer d'autres associations du département et d'insister sur l'accessibilité à certains aménagements y compris pour les fauteuils roulants et les handbikes. Il faut améliorer le balisage et bannir les mauvais revêtements et les chicanes.

Il fut question aussi du vélo au quotidien dont la part modale n'est que de 2,3% en Loire Atlantique et de 6% pour les collégiens, il manque de parkings vélo sécurisés dans les collèges et sur les aires de covoiturage. Pour l'intermodalité, si l'accès aux TER pour les vélos est de la compétence de la Région, il n'y a que 2 lignes Lila dont les cars sont équipés de rack vélo 8 places à l'arrière (ligne 71 Nantes-Blain le week-end seulement et ligne 17 St Brévin-St Nazaire par le pont sur réservation).

Sont abordés également les freins à l'usage du vélo tels que la discontinuité des aménagements, la peur de rouler en ville, la difficulté d'entretenir son vélo... Sur ces deux derniers points Place au Vélo peut répondre en partie à la demande avec la Vélo-école et les Brico-Vélo sur la métropole nantaise.

On nous a ensuite proposé d'afficher nos priorités dans les actions à réaliser et là, difficile de choisir, il y a tant à faire ! Mais, comme avec Nantes Métropole, nous souhaitons être concertés en amont des projets en temps qu'expert d'usage.

La volonté de certains élus est certaine, mais les budgets alloués aux réalisations ne seront probablement pas à la hauteur des projets.

Thierry Gauchet



PREMIER ANNIVERSAIRE DES SARDINES À VÉLO

Samedi 1er octobre Rémy Jousseau fête le 1er anniversaire de l'ouverture de son magasin « Les sardines à vélo » 13 rue de la Tour d'Auvergne. Autour de sa petite famille, Rémy avait invité ses amis du quartier, Sonia et Pierre-Olivier (Ze Plombier) des boîtes à vélo, Martine, Colette, Yvon, Marc, Jean Paul étaient présents pour Place au Vélo. Voyages à vélo, échanges autour des types de vélo, équipements, petit diaporama étaient au programme de cette soirée sympathique. N'hésitez pas à rendre visite à Rémy, il saura vous conseiller...



« 30 FAÇONS DE PÉDALER »

Jean Favreau est étudiant en architecture, dans le cadre de son master il a soutenu un mémoire remarquable sur les déplacements à vélo : « 30 façons de pédaler ; La pratique du vélo et les aménagements cyclables à Nantes ». De nombreux adhérents de Place au Vélo ont été interviewés dans le cadre d'un film-vidéo qui lui a servi pour présenter son travail. C'est ainsi tout un panel de cyclistes qui est interrogé. Coursier à vélo, technicien de Nantes Métropole, vélotafeurs, sportifs, parents à vélo etc... Le mémoire est disponible sur le site de Place au Vélo.

Mémoire: <https://cloud.placeauvelo-nantes.fr/index.php/s/8SHqRcWYgvAkIa4>

Vidéo: <https://cloud.placeauvelo-nantes.fr/index.php/s/VuS2ujztjxUh9Gh>



CONGRÈS FUB 2017

Nous vous l'annonçons dans la dernière Bicyc'Lettre de juillet, Place au Vélo Nantes a été retenue par la FUB (Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette) pour organiser son 17ème congrès. Il aura lieu du 28 au 30 avril 2017 à Nantes assorti d'une journée technique. Le lundi 1er mai permettra à bon nombre de participants d'assister à la totalité du congrès et de profiter d'un beau programme convivial que nous allons concocter.

Durant ces trois jours, le vélo comme mode de déplacement quotidien sera au cœur de l'actualité :

- Journée d'Étude, vendredi 28 avril intitulée « Le vélo façonne la ville, le vélo fascine la ville » (titre à confirmer). Nous espérons réunir pour cette journée 250 personnes venant de la France entière et travaillant sur les questions de mobilité.

- Assemblée générale FUB et Forum des associations, samedi 29 et dimanche 30 avril. Temps fort annuel d'une association, c'est l'occasion de renforcer les liens entre les membres du réseau et d'affiner nos perspectives de travail pour les années à venir. Des ateliers de travail animés par et pour les associations permettront de mutualiser les expériences de chacun.

Nous reviendrons très vite vers vous pour vous préciser le lieu retenu pour son déroulement ainsi que l'approche du programme.

Nous allons travailler sur des conditions spécifiques pour que les adhérents de Place au Vélo puissent participer en nombre à ce congrès. Nous invitons tous les volontaires à l'organisation de se faire connaître en adressant un mail à ac.thiolat@fub.fr dès que nous vous ferons parvenir la liste des tâches possibles pour les bénévoles (ou tout autre suggestion de votre part).

Un appel à l'hébergement de congressistes sera également lancé afin de pouvoir accueillir le plus grand nombre de participants.



ENQUÊTE PUBLIQUE PROJET GARE SNCF



Dans le cadre de l'enquête publique du projet de la gare nous avons remis nos observations dont vous trouverez ci-après les extraits principaux :

Place au Vélo considère que la possibilité d'embarquer les vélos dans les trains doit être réservée en **priorité aux cyclotouristes ou pour un usage à titre occasionnel**. Concernant les usagers « pendulaires », nous préconisons plutôt l'utilisation des différents moyens proposés par les villes : VLS type Bicloo, locations longue durée telles que proposées par EFFIA ou NGE ; l'achat à faible coût d'un second vélo est également une alternative dans la mesure où sont proposés dans les différentes gares des stationnements vélos sécurisés, sans oublier le vélo pliant, autre bonne solution !

Sur un plan général nos observations se fondent sur le **concept d'accessibilité universelle**. ...notre association s'interroge notamment sur les liaisons entre la mezzanine et les quais. ... Nous rappelons que Nantes se situe au carrefour de deux grands itinéraires cyclables européens. L'Eurovélo 6 (Loire à Vélo) et l'Eurovélo 1 (Vélodyssée). ...Le cyclotourisme est devenu un facteur important de l'économie locale... c'est pourquoi les facilités d'accessibilité aux quais de la nouvelle gare de Nantes doivent être garanties pour tous les cyclistes.

Nécessité d'un aménagement des quais 6/7 et 8/9

...Ces deux quais doivent faire l'objet d'un aménagement par rampe ou par ascenseur permettant d'embarquer au minimum deux vélos chargés avec des sacoches...

Liaisons mezzanine vers quais

...Nous demandons des ascenseurs de grand gabarit pour un accès au minimum pour deux vélos chargés avec des sacoches... Les ascenseurs doivent être au nombre de 2 à chaque extrémité de la mezzanine...

Positionnement des billetteries

Aujourd'hui les espaces billetteries sont accessibles sans difficulté à partir des parvis Nord et Sud. Nous demandons que ces espaces soient maintenus au moins en partie en accès direct à partir des différents parvis...

Jean-Paul Berthelot

CYCLO CAMPING INTERNATIONAL

Sur Nantes, nous venons de créer une antenne qui propose un rendez-vous mensuel :

- Vous êtes tentés par l'idée de prendre votre vélo, votre tente pour vagabonder un week-end, une semaine, un mois, un an...ici, ailleurs ou autre part ?
 - Vous vous demandez comment équiper votre vélo pour le voyage, comment faire votre itinéraire ?
 - Vous avez envie de rencontrer des personnes qui pratiquent le voyage vélo en autonomie ?
- N'hésitez pas à passer le deuxième jeudi de chaque mois, de 18 à 20 heures, au café Mon Oncle, 16 rue d'Alger à Nantes. Deux ou trois

membres de l'antenne nantaise de CCI (Cyclo Camping International) seront là pour vous accueillir, échanger, informer...

Ainsi que ponctuellement des week-ends, des soirées autour d'un voyage (prétextes à échanges).

N'hésitez pas à nous contacter antenne. cci44@laposte.net

Prochaine soirée diaporama jeudi 8 décembre 19-23 h ; salle municipale de Doulon : La traversée des USA à vélo de Jean-Paul.



LE CONSEIL NANTAIS DES USAGERS DE L'ESPACE PUBLIC

La métropole nantaise a mis en place fin 2015 un Conseil des Usagers de l'Espace Public (CUEP), constitué d'associations et de citoyens. Place au Vélo et les principales associations s'intéressant à la mobilité et à la qualité des espaces publics participent activement à ce conseil.



Après une période de rodage qui a vu s'enchaîner des débats sur la façon de modérer la vitesse en ville (ralentisseurs ? chicanes ?), puis sur des échanges autour du mobilier urbain (quels bancs ? où les mettre ?), les associations à l'initiative de Rue de l'Avenir et Place au Vélo se sont réunies entre elles pour orienter le Conseil vers les sujets qui nous semblaient essentiels. S'il est évidemment nécessaire d'échanger autour des recommandations en matière de bancs ou sur l'aménagement des espaces que la métropole a décidé de transformer (le parvis de la gare, des cœurs de ville, la confluence à Rezé ...), les associations veulent que soit portée une vision globale des enjeux de la rue de demain.

Une réunion s'est tenue pour prioriser le choix des thématiques qu'elles voulaient proposer au CUEP. Le concept de « ville apaisée » a été retenu comme thème central qui se décline essentiellement dans « la ville à 30 », concept concret et ambitieux qui doit être décliné dans toutes ses composantes avant de revenir sur des sujets spécifiques comme « le banc ». Pour préciser la notion de « Ville apaisée » les associations entendent déplacements « apaisés » et plus largement « espace public apaisé ». Elles se retrouvent bien dans ce concept qui signifie clairement que l'inconfort des déplacements en modes actifs est directement lié aux excès des déplacements motorisés individuels.

La proposition a donné suite à plusieurs ateliers qui commencent à préciser les contours de l'idée. La métropole imagine un kit de recommandations à destination des maires de l'agglomération pour les inciter à mettre en place sur leur territoire une généralisation de la zone 30.

Le premier exercice à mener sur ce thème a été un travail sur le contenu du concept reposant sur différentes hypothèses :

Première hypothèse : la totalité de chaque commune est mise en zone 30, seuls les grands axes resteraient à 50,

Seconde hypothèse : Mise en place progressive en zone 30 par extension des zones existantes,

L'expertise d'usage que les associations portent sur ces questions met en évidence :

- La complexité de la lecture du système existant avec tous ces panneaux et ces changements permanents de vitesse d'une rue à l'autre
- La méconnaissance de la réglementation et de ses évolutions : qui sait ce qu'est une zone de rencontre ?
- La problématique des voies qui ont des trottoirs trop étroits notamment pour les fauteuils mais en fait pour tout le monde, voies qui ont vocation à être gérées en zone de rencontre

- L'existence de voies sur lesquelles on se sent en danger, qu'on soit piéton, cycliste ou personne en situation de handicap
- La difficulté de faire respecter les vitesses (quelle pédagogie et quels moyens de contrôle ?)
- Le fait de garder les grands axes à 50 km/h, mais qu'est ce qu'un grand axe ?

Le travail est lancé et les débats sont ouverts. D'autres agglomérations, la plus connue étant Grenoble, se sont déjà engagées dans cette voie. L'une des questions qui vient tout de suite est la perte de temps pour les bus et donc pour l'efficacité du réseau. Les associations vont se retrouver avant la fin de l'année pour évoquer ce sujet à travers les expériences d'autres villes. Elles pourront ainsi porter un discours partagé devant les élus et techniciens de la métropole.

Lecteur de la Bicyc'lettre, n'hésitez pas à apporter votre témoignage ! Nul doute que les cyclistes et les piétons seront les grands bénéficiaires d'une telle mesure de généralisation du 30 km/h en ville.

François Prochasson

www.ruedelavenir.com

Avec Rue de l'Avenir, Place au vélo, Association des Paralysés de France, Association nantaise de défense de l'environnement, Ligue contre la violence routière

ITINÉRAIRES CYCLABLES ALTERNATIFS



Il y a une dizaine d'années Olivier Flamand avait travaillé sur le concept des « rues belles ». Il s'agissait alors d'utiliser les rues des quartiers pour s'y déplacer tranquillement (les automobilistes étant limités aux seuls riverains) en parallèle aux voies urbaines très circulantes et peu ou pas aménagées pour les vélos. L'idée était excellente et nous sommes sans doute un certain nombre à utiliser des itinéraires nous évitant de nous déplacer sur des voies urbaines où le flux de véhicules motorisés est important.

Le problème actuel de ces itinéraires c'est qu'ils sont utilisés par les usagers motorisés aux heures de pointe pour éviter les axes principaux. Souvent ces rues de quartier sont étroites et la situation des cyclistes est inconfortable et stressante lorsqu'un conducteur s'énerve parce qu'il ne peut pas doubler un-e cycliste. Parfois, surtout si le cycliste hésite à prendre vraiment sa place, il est doublé dangereusement par l'automobiliste qui ne supporte pas d'être ralenti. Tout le monde à certainement vécu ces situations. Pourtant nous aurions beaucoup à y gagner si un marquage au sol au centre de la chaussée comme ils existent sur certains giratoires indiquait la place du cycliste. Ces dispositifs existent aux USA et au Canada, pourquoi ne pas envisager des expérimentations de ce type dans certains quartiers.

Prenons l'exemple du boulevard Dalby. Cet axe important n'est pas aménagé pour les vélos. Il ne le sera pas à court ou moyen terme ; il faudra qu'il soit priorisé sur le prochain mandat municipal. En attendant est-ce qu'on laisse les cyclistes y circuler dans un environnement inconfortable et dangereux ou imagine-t-on des itinéraires alternatifs en utilisant les rues environnantes. Les rues d'Allonville, Francis De Préssensé, Stéphenson, la Ville en Pierre pourraient faire l'objet de cette expérimentation.

Les conditions de la réussite seront liées à plusieurs paramètres :

- Une signalétique au sol très visible
- Une signalétique très forte aux entrées et sorties de ces rues
- Une communication et une concertation avec les habitants qui regrettent très souvent que ces rues soient trop fréquentées et qu'il y ait des difficultés pour se rendre à pied et à vélo aux écoles
- Une approche pédagogique à l'attention de tous les usagers

Les intérêts :

- Il n'y a pas de coût d'aménagement
- On décourage d'utiliser ces rues aux heures de pointe pour les usagers motorisés non riverains. On apaise les déplacements de ces rues et on favorise la marche à pied et le vélo pour toutes et tous y compris les personnes en difficulté de mobilité.

Il s'agit donc d'inventer un statut intermédiaire à ces rues, inspirées un peu des rues à vélo en Allemagne (Farrhadstrasse) et des zones de rencontres en laissant les dispositifs de stationnement en vigueur dans ces rues. Vélorue, rue cyclable, voie centrale cyclable, le CEREMA doit produire prochainement une fiche sur le sujet. Nous avons commencé à échanger avec lui et nous envisageons d'approfondir cette réflexion avec les services de Nantes Métropole ; n'hésitez pas à nous contacter à ce sujet.

Le PAMA 2 (Plan d'actions pour les mobilités actives) a fait évoluer la réglementation. Le marquage ci-dessous est devenu tout à fait réglementaire. (Source CEREMA)



Un autre exemple à regarder de près et à mettre sous la critique du projet, c'est l'axe cyclable parallèle à la route de Vannes. Cet axe a été balisé de Beauséjour à Place Viarme/Talensac. Qu'en pensent les cyclistes qui empruntent ces rues ? Y a-t-il moins de voitures aux heures d'embauche sur cet axe parallèle ? Les plateaux surélevés et les resserrements de la voie pour ralentir la vitesse des autos, sont-ils efficaces ?

Jean-Paul Berthelot





TRAVERSÉES CYCLABLES ET CÉDEZ LE PASSAGE

Nous souhaitons comme pour le giratoire de la Rivière avoir une cohérence au sujet des traversées cyclables en parallèle aux passages piétons. Or ce n'est pas le cas : ci-joint deux exemples contradictoires :
Place Mangin et Quai André Morice
Dans certains pays européens Autriche, Slovénie il existe ce panneau définissant clairement la priorité des cyclistes.



GIRATOIRE DE LA RIVIÈRE

(PORTE DE LA CHAPELLE SUR LE PÉRIPHÉRIQUE)

Enfin ! Après des années de demandes répétées pour ce gros point noir, un aménagement du giratoire de la Rivière a été réalisé cet été. Les trois voies automobiles ont été réduites à deux et une voie vélo, séparée par un petit ressaut a été aménagée autour du giratoire. Les demandes que nous faisons depuis longtemps pour laisser la priorité aux cyclistes ont été acceptées et font l'objet sur cet aménagement d'une expérimentation durant 6 mois. Voir le lien ci-dessous : http://www.nantesmetropole.fr/actualite/l-actualite-thematique/une-nouvelle-piste-cyclable-porte-de-la-chapelle-transport-et-deplacements-88188.kjsp?RH=WEB_FR

Attention priorité ne signifie pas absence de vigilance ; nous vous faisons confiance pour emprunter avec prudence ce giratoire. Nous souhaitons également recueillir vos avis durant cette phase d'expérimentation. Nous sommes déjà un certain nombre à l'avoir utilisé afin de le tester. Dans l'ensemble nous sommes plutôt satisfaits mais ce sont surtout les observations des utilisatrices et utilisateurs réguliers qui seront importants, notamment dans les mois qui viennent avec la nuit qui viendra plus tôt. N'hésitez pas à nous renvoyer vos messages afin que nous puissions construire un recueil de données que nous transmettrons aux services de Nantes Métropole.

Si cette expérimentation est validée positivement, cela pourra être étendu ensuite à d'autres aménagements.

Dernière minute : Une rencontre aura lieu le mardi 8 novembre à 17H15 sur ce giratoire afin de recueillir les avis des usagers réguliers.

Daniel Daoulas

RUE DE STRASBOURG

UN AMÉNAGEMENT EXPÉRIMENTAL BIENVENU MAIS INSUFFISANT

L'aménagement cyclable expérimental de la rue de Strasbourg améliore la circulation des cyclistes par rapport à la situation précédente. Mais cette amélioration est limitée et les cyclistes peu aguerris ne s'y sentent pas à l'aise. Nous avons transmis nos observations à Nantes Métropole début octobre.

MANQUE DE VISIBILITÉ DE L'AMÉNAGEMENT POUR LES AUTOMOBILISTES

La bande cyclable côté est (numéros pairs) est très peu visible et sans démarcation (bande de peinture ou clous comme de l'autre côté). La différence de coloration est très faible, et il manque des pictos vélo au sol. La bande cyclable ouest (côté impairs) n'est pas colorée et les clous sont peu visibles : dès qu'un véhicule les masque en débordant sur la bande, les autres automobilistes empiètent à leur tour.

NON RESPECT DES AMÉNAGEMENTS (TROTTOIRS, BANDE CYCLABLE)

Circuler sans rencontrer de stationnement très gênant n'a été possible qu'une fois (fin août en période creuse), qu'il s'agisse de la bande cyclable est ou ouest. Sur la bande ouest, près de l'intersection avec l'allée du port Maillard, le stationnement très gênant est très fréquent malgré la présence de figurines au sol. De plus, les places de livraison sur la bande ouest (entre la rue de l'Emery et l'allée du port Maillard) sont régulièrement occupées le matin par des véhicules de tourisme, contraignant les livreurs à stationner leur véhicule sur la bande cyclable.



PRÉSENCE DE CHANTIERS OCCUPANT LA BANDE CYCLABLE

Le chantier du n°31 (angle rue Garde Dieu) occupe la bande cyclable (à l'approche d'un rétrécissement !), l'autorisation de stationnement a été prolongée 2 fois (jusqu'au 23/12/2016). Un autre chantier (GRDF) occupe la bande cyclable à l'angle avec la rue Beau Soleil.

Giratoire dangereux côté nord : Ceineray/50 Otages/Strasbourg

Des accidents ont lieu régulièrement. Nous avons pourtant demandé, avant le démarrage des travaux de la rue de Strasbourg, a minima un marquage avec des figurines vélo dans le rond-point. Cela a été refusé au motif qu'il fallait attendre le prolongement de

l'axe nord-sud. Cette mesure, simple et peu coûteuse, permettrait pourtant de renforcer la visibilité des cyclistes.

La ville de Nantes nous a répondu que la police municipale passait régulièrement et que des verbalisations avaient lieu (ce que nous avons pu constater en effet sauf en week-end). Nantes Métropole a indiqué que l'aménagement avait été contraint par les demandes de l'architecte des bâtiments de France (absence de coloration des bandes cyclables notamment), nous avons donc demandé à le rencontrer pour en parler avec lui. Nous déciderons ensuite de la conduite à tenir pour améliorer cette première étape d'aménagement de la rue de Strasbourg.

Samy Guyet



PREMIÈRE UNIVERSITÉ D'ÉTÉ FUB



La première université d'été FUB à laquelle Fanny, Julien et Annie-Claude (Vice-Présidente FUB) ont participé a eu lieu à Paris les 1er et 2 juillet. Kevin Mayne, Directeur du développement de l'European Cyclists Federation (ECF) a ouvert les débats en nous invitant à tirer parti des expériences associatives européennes pour mettre la France en selle !

Fanny et Annie-Claude ont co-animé l'atelier : Animer un réseau : pourquoi, comment ?

Il s'agissait d'amener les participants à proposer des outils méthodologiques pour améliorer le fonctionnement du réseau composé des associations adhérentes à la FUB avec pour objectif de créer une dynamique entre le niveau local et le niveau national afin d'assurer une meilleure notoriété globale et de renforcer la synergie entre les associations.

Fanny et Julien ont également pris part à la création du groupe de travail sur la cyclabilité qui devra aussi intégrer le travail d'inventaire du réseau afin de mieux le cartographier. Une première réunion de travail s'est tenue à Lille le 14 octobre et Samy nous représentait.

L'Université a été conclue par Sylvie Banoun, nouvelle Coordinatrice Interministérielle au Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV), elle souligne la nécessité d'une FUB forte de son réseau qui devienne un acteur et interlocuteur incontournable de la politique mobilité nationale.

CIRCULAIRE VALLS

En application de la circulaire Valls sur la Charte d'engagements réciproques et la définition légale de la subvention, la CIDUV propose à la FUB d'établir une **convention triennale 2016-2019** apportant ainsi confort de travail et gain de temps sur une période de 3 ans. La FUB a ainsi présenté un plan d'action autour de 3 axes de travail que le réseau doit se réapproprier :

- Promouvoir le vélo au quotidien pour tous (4 séries d'actions)
- Mener une expertise vélo (7 séries d'actions)
- Développer les services aux cyclistes (7 séries d'actions)

SUPPORTS DE COMMUNICATION DE LA FUB

Rédition des supports de communication suivants :

- Guide du cycliste urbain
- Créer un espace de stationnement des vélos en habitat collectif

PROJET ALVÉOLE

ALVÉOLE, Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Écologique en énergie est le nom du dossier déposé par la FUB dans le cadre de l'appel à projet relatif à la loi de Transition Énergétique. Ce programme propose d'accélérer la création de locaux vélos équipés et sécurisés dans le parc social existant et d'accompagner les ménages concernés vers une mobilité autonome afin d'améliorer leur intégration sociale. ALVÉOLE permettra la réalisation de 150 abris sécurisés vélo ainsi que l'accompagnement par des Vélo-écoles de 2 250 ménages, en situation de précarité énergétique.

Le projet a été retenu par l'État le 17 octobre 2016. Ceci signifie que chaque réalisation menée par les associations de la FUB avec les bailleurs sociaux seront cofinancées par la conversion des « certificats d'économie d'énergie » allant ainsi jusqu'à 50 % du montant des projets.

Chaque opération se composera de l'installation d'un local vélo fonctionnel, de la mise en place d'une Vélo-école, d'atelier d'auto-réparation (ou Brico-vélo) et action de recyclage des vélos hors d'usage. Ce projet est donc globalement **générateur de financement pour les associations du réseau et créateur d'emplois.**

Place au Vélo envisage d'être association pilote dans la mise en place d'ALVÉOLE sur le plan national en contribuant à la rédaction du cahier des charges type sur la mise en place d'une collaboration avec les OPH (Offices Publics de l'Habitat) de l'agglomération. Le prochain Conseil d'Administration qui se réunira au mois de décembre se prononcera sur la mise en œuvre de ce projet au plan local.

Les documents relatifs à cet article seront mis en ligne prochainement sur le site PAV.

Annie-Claude Thiolat



REPORTAGE

LE TÉMOIGNAGE DE MANUE



Je me suis mise au fixie il y a un peu plus de 3 ans, sous l'influence de mon fils Thomas. Le style du vélo, très épuré et léger, me plaisait. J'ai récupéré un Peugeot des années 80-90 assez léger. J'ai acheté neuf un pédalier, le pignon et la chaîne, acquis deux roues d'occasion et récupéré les freins. Un petit coup de peinture rose fluo, et me voilà à vélo, mais fixe !

Au début, ça fait un peu bizarre de devoir toujours pédaler et puis très vite on y pense plus. On dose naturellement le pédalage, on est toujours en action et donc très réactif. Les démarrages étant plus contraignant, il faut anticiper pour éviter de s'arrêter, ce qui amplifie cette sensation de fluidité. Rouler en fixie ce n'est que du bonheur ! J'adooooo mon petit vélo rose !

LA POSITION DE PLACE AU VÉLO

Nous voulons rappeler que la voirie urbaine n'est pas un espace de jeu sportif. Si nous avons publié ce petit reportage c'est pour faire état d'une utilisation (le fixie) plutôt pratiquée par des jeunes qui viennent au vélo par ce biais et qui y trouvent beaucoup de plaisir. Nous rappelons que les freins sont notamment obligatoires, d'ailleurs tous les interviewés en ont, de même que l'éclairage. Utiliser un fixie en ville comme avec les autres vélos suppose également un comportement responsable vis-à-vis des autres usagers plus vulnérables. Soyez prudents et vigilants à proximité des espaces piétons, ne slalomez jamais entre les piétons. Il en va de notre crédibilité de renvoyer au public une bonne image d'un usage du vélo pour un espace urbain accessible à toutes et à tous.

Jean-Paul Berthelot

LES FIXIES

Vous les apercevez de plus en plus dans les rues, rapides, souples, fluides les utilisateurs de fixies font de plus en plus d'adeptes. Héritiers des vélos de piste, ces bicyclettes ultralégères ce sont développées dans les années 80 à San Francisco et à New York. Isabelle qui utilise parfois un fixie est allée questionner Julien, Brice, Hervé, Thomas et sa maman Manue, notre infographiste préférée, voici le résumé de leurs réponses :

C'EST QUOI UN FIXIE ?

C'est un vélo très simple doté d'un seul pignon fixe, sans roue libre, avec un minimum d'accessoires afin qu'il soit le plus léger possible. Il faut toujours pédaler pour avancer et on peut faire des dérapages ou freiner en bloquant la roue avec les pédales.

Son poids varie entre 6/7 kgs pour les plus légers et 11/12 pour les vélos plus standards.

Le choix du développement est très important. Le ratio se calcule en nombre de dents du plateau divisé par le nombre de dents du pignon. Plus le ratio est petit, plus il faudra mouliner. Pour l'urbain pas besoin de faire de grosses vitesses donc des ratios entre 2,5 et 2,8 sont recommandés pour pouvoir repartir plus facilement.

AVEZ-VOUS UN FREIN ?

Julien : Oui deux même ! Contrairement à la légende, il n'est pas interdit d'avoir des freins sur un fixie ! Au contraire cela augmente la maîtrise du vélo. Certains roulent sans frein mais cela demande une grande maîtrise du freinage en forçant sur la roue arrière.

Brice : J'ai un frein à l'avant que j'utilise énormément

Hervé : Quand on fait de la route il est préférable d'avoir un frein car après un ride de 50km à fond la caisse il est plutôt difficile de freiner avec ses jambes.

Thomas : oui, pour la roue avant.

Manue : Oui, mon vélo avec trois systèmes de freinage : deux freins classiques et la roue arrière qui se bloque si j'arrête de pédaler.

POURQUOI L'UTILISEZ-VOUS ?

Julien : Pour le plaisir. Faire du vélo à pignon fixe c'est redécouvrir le vélo. L'inertie impressionnante de la roue arrière, la sensation de coller à la route, la manière de voir le relief, toutes ces sensations sont nouvelles et une fois qu'on y a goûté, le vélo classique devient assez fade... En roulant en fixe, ce n'est pas le cycliste qui donne le rythme mais le terrain. Du coup, cela permet de sortir de sa zone de confort et on progresse beaucoup plus vite. Les exercices de force et de vitesse viennent naturellement et avec le relief on n'a pas le choix...

Brice : Pour la forme principalement et le fun du vélo. C'est un vélo pratique demandant peu d'entretien.

Hervé : Pour sa simplicité, sa légèreté, cette sensation de frein moteur quand on ralentit dans les espaces étroits.

Thomas : Pour me déplacer tous les jours, et pour faire des longues sorties sur route.

LA VILLE EST TRÈS PIÉGEUSE, COMMENT FAITES-VOUS ?

Julien : La ville n'est pas plus piégeuse pour un pignon fixe qu'un vélo classique. Au contraire, en pignon fixe on a une meilleure maîtrise de son véhicule, par exemple, si la roue arrière perd de l'adhérence, on le sent de suite...

Brice : La ville est très piégeuse pour tous les vélos. L'avantage est que le pignon fixe nous oblige à toujours tourner les jambes donc nous sommes toujours en éveil.

Hervé : Pour ma part le fixie sans frein n'est pas plus dangereux qu'un autre moyen de transport s'il est manipulé par de bonnes mains.

QUI SONT LES UTILISATEURS DE FIXIE ?

Il y a plusieurs profils d'utilisateurs, sportifs, vélotafeurs, majoritairement on retrouve toutefois des jeunes qui aiment suivre les effets de mode, des personnes qui aiment le vélo depuis peu et qui souhaitent rouler avec un vélo différent et puis également des anciens cyclistes qui reprennent l'envie de remonter sur leur vélo de piste. Pour résumer ce sont des passionné(e)s qui utilisent des fixies pour avoir un vélo très réactif et rapide.

Isabelle Demourieux

Rencontres et sorties :

mercredi (50km sportif) ; vendredi (20km cool) départ des Fonderies ; 20H30

Contact : <https://www.facebook.com/n.peloton/?fref=ts>



COMPTAGES DES VÉLO

BRAVO LES CYCLISTES ; LES CHIFFRES EXPLOSENT !



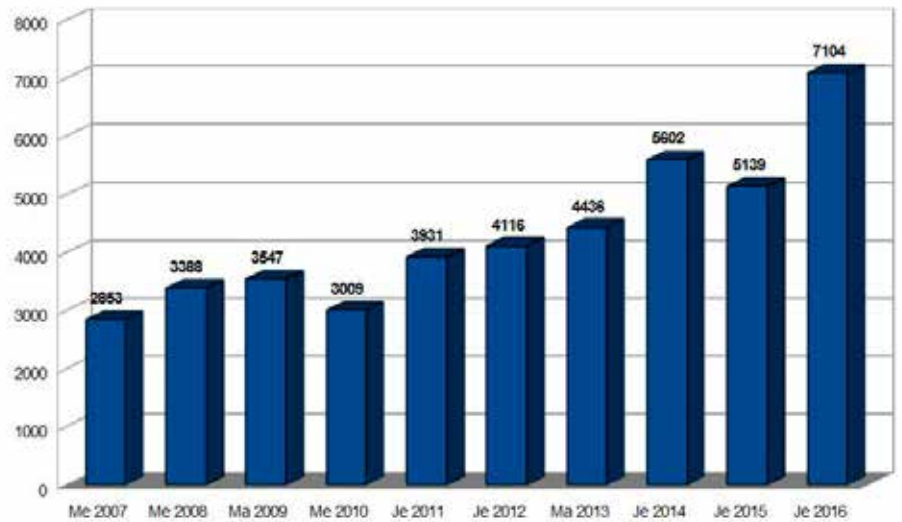
RÉOUVERTURE DE LA PISTE CYCLABLE DU PONT DE PORNIC

La piste cyclable a été fermée quelques mois à cause d'un chantier. Elle sera ouverte à partir du 29 octobre. (à vérifier)



PISTE CYCLABLE DE LA JONELIÈRE

La piste est fermée suite à des travaux de terrassement pour éviter les inondations du périphérique lors des crues du Gesvres. Une passerelle doit être posée par Nantes Métropole mais le chantier prend du retard et les cyclistes sont obligés d'emprunter le chemin qui borde le Gesvres pour aller vers le pont de la Jonelière. En principe réouverture fin novembre...



Tous les chiffres des comptages sont sur le site www.placeauvelo-nantes.fr/ ;

Rubrique : Documentation/Études/Comptages

Marc Peroy



CONCERTATION SUR L'AMÉNAGEMENT CYCLABLE DES BORDS DE L'ERDRE

Des réunions de concertation vont s'engager avec les habitants des quartiers du bord de l'Erdre au sujet de l'aménagement de la voie cyclable du quai Henri Barbusse. Nous avons pris connaissance de l'avant projet de liaison du Cours des 50 Otages vers le pont de la Tortière. Le projet d'itinéraire passera par le quai Ceineray, rejoindra le pont St Mihiel et le Pont de la Motte Rouge pour revenir sur le Boulevard Van Isighem. Nous sommes très réservés sur ce futur aménagement d'une voie cyclable structurante car les aménageurs envisagent une mixité piétons/vélos. Cela ne nous semble pas pertinent car ce type d'aménagement sur un axe cyclable important entraîne inévitablement des conflits d'usage. Si vous habitez ces quartiers ou si vous empruntez régulièrement ce trajet soyez vigilants sur les dates des réunions de concertation. Nous ne manquerons pas de vous tenir informés sur ces rencontres.



UN NOUVEAU SERVICE LIVRAISON DE COURSES À DOMICILE

Depuis 2013, Chronovélo fait partie du paysage nantais et est parmi les premières entreprises locales à avoir lancé le collectif des Boîtes à Vélo. Elle s'inscrit dans une démarche « Responsabilité Sociétale » des entreprises. Elle adhère à une coopérative d'activités et d'emplois. Elle est hébergée par l'Ouvre-boîtes 44 et Coop Chez Vous (pour la partie Service à la Personne).

Une de nos nouvelles activités s'adresse aux particuliers et professionnels du centre ville : **La livraison de courses à domicile en partenariat avec U-Express de la rue La Fayette.**

Nous livrons dans tout le centre de Nantes et dans certaines conditions cette prestation est déductible des impôts/crédit d'impôts <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F13244>.

Le mode opératoire est le suivant : Vous faites vos courses dans le magasin U express de la rue la Fayette et à votre passage en caisse vous informez l'hôtesse que vous voulez vous faire livrer. Vos achats sont stockés en chambre froide. Dans les heures suivantes nous vous contacterons pour fixer une heure de livraison à votre domicile. (Les courses faites le matin sont prises en charge dans l'après-midi et celles de l'après-midi prises en charge le lendemain matin)

Notre mode de transport est doux et respectueux que ce soit au niveau :

- Visuel (nos remorques sont adaptées à la taille du transport)
- Sonore (pas de ronronnement de véhicule stationner à l'arrêt mais avec le moteur qui tourne)

- Environnemental (non polluant, équipée de vélos classiques)
- Économique

Nos interventions sont adaptées et nous mettons tout en œuvre pour être au plus proche des besoins de notre clientèle.
www.chronovelo.fr/

UN PROBLÈME D'ENTRETIEN DE VOIE CYCLABLE ? UTILISEZ « NANTES DANS MA POCHE »

Si vous constatez des problèmes d'entretien de voies cyclables et ils sont nombreux : bris de verre, peinture effacée, panneaux détruits, dégradation de la chaussée ; n'hésitez pas à utiliser l'application « Nantes dans ma Poche ». Vous pouvez prendre une photo, la géolocaliser, la transmettre, vous recevrez un accusé de réception et un avis lorsque le signalment aura été traité par le service compétent.

Téléchargement :

Pour iPhone : l'application sur l'App Store

Pour Android : l'application sur Google Play

Vous pouvez également utiliser l'adresse suivante pour signaler des problèmes d'aménagements : velo@nantesmetropole.fr
Envoyez-nous en copie votre signalment

VOYAGES

DE NANTES À LA MER NOIRE : UN ITINÉRAIRE ORIGINAL

En 2015, j'avais parcouru l'EV 6 jusqu'à Budapest mais des ennuis de santé m'avaient obligé à rentrer en France. En 2016, j'ai donc décidé de finir mon voyage, mais sans recommencer par la même route et en profiter pour découvrir de nouveaux chemins, en choisissant de passer par le sud-est de la France et de retrouver Budapest.

Le 25 mai, je suis donc parti de Nantes en direction de Bordeaux par le bel itinéraire que nous propose l'EV 1 notamment à partir de la Rochelle. En longeant le canal latéral de la Garonne pour aller vers Moissac et sa magnifique abbaye, j'ai bifurqué vers la vallée du Tarn en direction d'Albi et de Lautrec.

Après Castres j'ai réalisé la traversée du parc naturel des Causses pour continuer vers Arles et Cavaillon. Voulant éviter la côte méditerranéenne, mon but était de sillonner les Parcs du Lubéron et du Verdon, un régal pour les randonneurs à vélo pour terminer ainsi la partie française par Nice et Menton, en passant par l'intérieur des terres.

J'ai attaqué la partie italienne par la Ligurie. Après San Remo je suis remonté vers Turin, mon but étant de traverser l'Italie par le nord en traversant la plaine du Po. En passant par Milan, Crémone, Padoue, Montagnana, Mantoue et enfin Venise, j'ai rejoint Trieste, ville frontière de la Slovénie. De sa merveilleuse capitale Ljubljana où le vélo est roi, je me suis dirigé vers Zagreb en Croatie. J'ai ensuite rejoint en Hongrie les rives du lac Balaton et ses pistes cyclables pour arriver enfin à Budapest où j'ai retrouvé le Danube.

Ses méandres qui m'ont amené vers les villes croates et serbes de Vukovar, Novi Sad, Belgrade racontent une leçon tragique de l'histoire récente. En résidant une semaine dans la petite ville serbe de Béla Crkva, j'ai découvert un peu mieux ce pays.

La dernière partie de l'itinéraire longe les Portes de Fer, site absolument superbe où le Danube s'engouffre entre des parois de montagnes majestueuses. À la sortie des Portes de Fer, j'ai pris la direction de Constantza par une route très circulante qui mène à la Mer Noire. Un conseil prenez plutôt le train !

Pour conclure ces trois mois de voyage, j'ai envie de continuer à découvrir cette Europe que nous connaissons peu.

Marc Delu



RENOUVELLEMENT D'ADHÉSION :

Les adhésions à Place au Vélo sont maintenant valables 12 mois. Le renouvellement doit donc se faire à l'anniversaire de votre cotisation précédente.

Si vous avez un astérisque sur votre bande adresse, c'est que vous n'êtes plus à jour de votre adhésion à l'association. Si vous le recevez par mail, nous vous précisons dans le courriel la date de votre dernière adhésion.

Bicyc'LETTRE

Journal de l'association nantaise "Place au vélo" - novembre 2016 - n°108

Place au Vélo
1 rue d'Auvours
44000 Nantes

SUR VOTRE AGENDA

Atelier brico-vélo

Jeudi 3 novembre • 17h-20h • 1 rue d'Auvours

Samedi 5 novembre • 14h-18h • 1 rue d'Auvours

Jeudi 17 novembre • 17h-20h • 1 rue d'Auvours

Samedi 19 novembre • 14h-18h • 1 rue d'Auvours

Jeudi 1er décembre • 17h-20h • 1 rue d'Auvours

Samedi 3 décembre • 14h-18h • 1 rue d'Auvours

Jeudi 15 décembre • 17h-20h • 1 rue d'Auvours

Samedi 17 décembre • 14h-18h • 1 rue d'Auvours

Jeudi 5 janvier • 17h-20h • 1 rue d'Auvours

Samedi 7 janvier • 14h-18h • 1 rue d'Auvours

Jeudi 19 janvier • 17h-20h • 1 rue d'Auvours

Samedi 21 janvier • 14h-18h • 1 rue d'Auvours

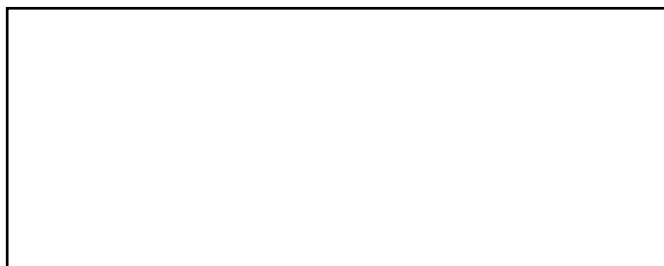
Samedi 4 mars

AG annuelle de PAV de 14h à 18h à la Maison des Syndicats, Bd de la Prairie aux Ducs

Samedi 25 mars

Bourse aux vélos Place Viarme (date à confirmer)

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 400 exemplaires. Revue périodique, 4 numéros par an • Ont participé à ce numéro : Jean-Paul Berthelot ; Daniel Daoulas ; Marc Delu ; Isabelle Demourieux ; Pierre Descamps ; Samy Guyet ; Manue ; Marc Peroy ; François Prochasson ; Ammie-Claude Thiolat • 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 de euros

Paiement par chèque en espèces

Boîte aux lettres accessible Oui Non

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)