

La Bicyc'Lettre



Journal de l'association « Place au vélo »
N° 14 janvier 1999

8, rue d'Auvours 44000 Nantes
tél : 02 40 49 92 34

Editorial

Voici l'an trois fois neuf et de nouvelles perspectives s'ouvrent à l'association : l'année 1999 sera celle du PDU et des décisions orientant le devenir de l'île de Nantes. Aussi le champ est-il largement ouvert aux propositions des associations.

Evidemment nul ne s'attend à ce que l'agglomération se métamorphose demain en une ville cycliste idéale : les décisions en matière de déplacements seront le fruit d'un compromis entre des tendances antagonistes. Nous avons, semble-t-il, une réelle opportunité de promouvoir des idées innovantes.

Il y a eu l'époque des pistes cyclables où l'on excluait les cyclistes de la voie pour laisser la place libre aux automobiles, nous sommes dans celle des bandes cyclables où les différents modes de transport sont sensés cohabiter pacifiquement ; le prochain millénaire sera-t-il celui des voies vertes, voire d'une conception encore plus révolutionnaire des transports urbains ?

Place au Vélo est là pour faire éclore les idées neuves, surprises, progressistes. Proposons, soyons inventifs, rêvons même à la réalisation de nos projets. Que 1999 soit l'année de l'imagination !

Olivier Flamand

Tourmente sur Montréal

Le 1^{er} juin 98 se tenait la 14^{ème} édition du Tour de l'île de Montréal. Cette journée rassemble environ 45 000 cyclistes sur un parcours de 70 kilomètres. Il s'agit d'une promenade de type familial, non compétitive, plutôt une longue flânerie où on prend le temps de « jaser ». Quand le temps est clément, l'impression qui se dégage est celle d'un apaisement de la cité, débarrassée du bruit et de la pollution des moteurs, d'une réappropriation de l'espace urbain. De la foule paisible et joyeuse, se dégage une impression de sérénité.

Mais cette année, la journée a tourné en véritable catastrophe en raison du mauvais temps qui s'est abattu sur Montréal. Comme le rapportait le quotidien "La Presse" : « un vent à écorner les bœufs et la pluie diluvienne ont considérablement assombris le tour. Transis de froid dans leurs vêtements trempés, 10 000 des 40 000 cyclistes qui ont pris le départ ont abandonné en cours de route. Une centaine ont même dû être traités pour des problèmes d'hypothermie, et 31 d'entre eux ont pris le chemin de l'hôpital par ambulance »

Jean Denis

Les autoroutes de l'info, révolutionnaire comme moyen de transport ! Je voyage sans bouger de mon fauteuil, au sec, sans pollution ! J peux même rouler bourré ! Tiens je vais me commander une petite bière par Internet !



Assemblée générale de Place au vélo

lundi 18 janvier
20h30

à la Manu, salle B

- Rapports : moral et financier
- Propositions pour le PDU
- Election du bureau
- Emploi jeune (suite)
- Manif du 20 mars 99
- Attribution du guidon d'or et du vieux clou rouillé
- Point sur la fête du vélo
- Questions diverses

*Une galette des rois terminera
la réunion*

Samedi 24 octobre comité directeur de la Fubicy*

Fonctionnement

Le fonctionnement de la Fubicy pose problème. Entre les comités directeurs, quelques-uns travaillent, mais la plupart des membres se sentent isolés. Deux pistes pour y remédier :

- une structuration en grandes régions qui offrirait l'avantage de soulager le national tant pour les contacts avec les associations locales que pour la représentativité auprès des régions et départements.

- une liste de diffusion est créée sur Internet et permet à chacun d'échanger sur le vélo et de recevoir toutes les infos nationales : liste «vélo urbain» sur velofub@sorengo.com. S'abonner à <http://www.sorengo.com> ou envoyer un mail à brenou@oceanet.com

Le problème de fond est sans doute que la Fubicy a besoin d'un investissement plus important des associations, mais comment motiver ces associations dont les adhérents ont souvent une perception «très distanciée» de l'utilité de la structure nationale !

Formation.

Il est rappelé que les associations peuvent bénéficier d'une formation en deux samedis après-midi avec des formateurs spécialisés. Il n'en coûtera que les frais de transport (une idée pour PAV ?) Par ailleurs la Fubicy décide de travailler à une formation de formateurs.

Vol de vélo.

Merci à tous ceux qui ont répondu au questionnaire du numéro spécial de Vélocité. Il y a maintenant suffisamment de matière pour un dossier spécial «vol de vélos» à paraître au printemps prochain. D'ores et déjà un constat : les vélos volés étaient pour la plupart non attachés. Les autres étaient attachés avec de simples antivols à câble qu'une pince coupante peut enlever facilement. Les vélos avec des antivols en U ne sont pratiquement pas volés.

Fête du vélo

Cela a beau s'appeler «journée européenne du vélo», l'ampleur de l'événement est mal perçue. Il est donc décidé de s'orienter vers cette dimension

européenne avec le soutien du club des villes cyclables et des professionnels du cycle. Ces derniers souhaitent faire de Strasbourg une ville symbole de la prochaine fête du vélo. La Fubicy a exprimé des réserves, qu'en pensez-vous ?

A.G. de Toulouse, 13-14 mars 99

Les Toulousains nous préparent quelque chose de bien ! Avec visite cyclable de la ville et repas convivial le soir. Des ateliers seront également mis en place qui permettront d'avancer collectivement sur la connaissance du vélo urbain. Il faudrait qu'au moins 2 personnes puissent y aller, Place au Vélo paye 50% des frais et la FUBicy un déplacement par association. Donc un voyage à Toulouse pour presque rien ! N'hésitez pas.

Bernard Renou

* Fédération Française des Usagers de la BICYclette

Revue de presse des revues cyclistes

Bordeaux

Vélo-Cité, novembre 98

Pour se défaire de n'avoir pas participé à la journée sans voiture du 22 septembre, Alain Juppé lance la «journée mensuelle sans voitures». Une initiative intéressante, même s'il s'agit du dimanche. Aussi Vélo-Cité s'y associe pleinement, s'installe à cette occasion en plein centre ville, loue gratuitement un stock de 200 vélos, propose un stand d'entretien et de petites réparations, renseigne sur le plan cyclable et sur ... le fonctionnement de l'association.

Par ailleurs, le plan cyclable se réalise avec ses bonnes, ses mauvaises surprises et des réactions très vives de quelques commerçants et riverains du Cours du Médoc qui ne peuvent plus stationner en... double file. (ndlr : cela ne vous rappelle rien !).

Toulouse

vélo, octobre-décembre 98

Pas de gros dossiers dans ce numéro, si ce n'est pour protester contre l'absence de Toulouse à la journée sans voiture. Par contre, ici et là, quelques infos intéressantes comme :

- la création d'une bande cyclable à contresens pour l'accès à des écoles et la mise en place de 13 km d'aménagements cyclables de mai à septembre 98.

- la création de 570 places de stationnement vélo sur le campus, prises d'assaut par les étudiants. Il reste à y améliorer la circulation deux roues.

- la création de cycl'Hop, un vélo taxi à Toulouse qui malheureusement éprouve

quelques difficultés depuis la fin de la saison touristique.

Paris

Roue Libre, novembre-décembre 98.

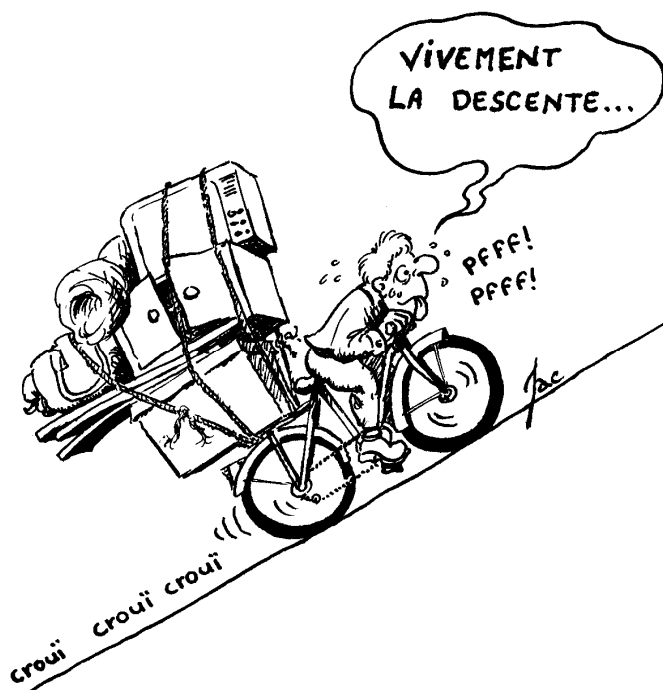
Un dossier et une enquête sur «roulons sous la pluie» qui détaille blousons, capes, couvre-pantalons de plusieurs fournisseurs. Retenons la cape "Brüssel" de marque Jean Tex en vente chez Décathlon pour 129 francs avec bandes réfléchissantes et capuche en partie transparente.

Dans le XII^e arrondissement, qui comprend le bois de Vincennes, une brigade de policiers à vélo a été créée. Le succès est au rendez-vous puisqu'une brigade a été créée dans le XVI^e (bois de Boulogne) et que deux autres vont être créées dans le XIX^e et le XI^e. L'interview d'Isabelle, une policière à vélo, a été un peu décevante celle-ci étant un peu trop langue de bois. Ainsi elle prétend ne pas connaître la réaction de ses collègues motorisés et à la question "agissez-vous avec plus de discernement pour verbaliser les cyclistes" elle répond "le code de la route doit s'appliquer à tous les usagers de la

voirie".

On apprend néanmoins que le vélo permet d'intervenir en toute discrétion et de se faufiler partout dans le bois de Vincennes, ailleurs il permet d'aller plus vite dans les embouteillages.

B.R.



PDU et politique cyclable

Depuis septembre l'ANDE travaille sur le PDU (plan de déplacements urbains) que le District doit élaborer en conformité avec la loi sur l'air. Tout naturellement l'ANDE a demandé à Place au Vélo de travailler sur la partie cyclable de ce plan. Un groupe de travail s'y est attelé, voici ci-dessous ses propositions. Elles demandent à être affinées pour cela toutes les bonnes volontés sont bienvenues. N'hésitez pas à téléphoner à Bernard Renou, (0240941609) coordinateur du groupe de travail.

La politique cyclable du District doit devenir réellement professionnelle

Actuellement les aménagements cyclables ne sont pas élaborés avec les mêmes outils (avec le même soin ?) que les aménagements de transports en commun. Les bus ça répond à une logique commerciale : on implante une ligne en fonction d'une fréquentation prévue, sur la base d'études de marché et d'analyse des déplacements. Pourquoi les aménagements cyclables ne pourraient-ils pas participer de la même logique, utiliser les mêmes données de base ? Cela permettrait peut-être de rentabiliser au mieux l'investissement... et d'intégrer le vélo et les transports en commun dans un même schéma global, dans une logique d'intermodalité.

Il faut des objectifs chiffrés avec des étapes intermédiaires

Les moyens seront ajustés pour atteindre les objectifs.

Il n'y a pas aujourd'hui de hiérarchisation des aménagements « à réaliser » :

Qu'est-ce qui est urgent, qu'est-ce qui ne l'est pas ? Le District pourrait peut-être moduler sa participation en fonction de ces critères, par exemple, il pourrait financer à 100% les

aménagements prioritaires.

Exemples : il manque 200 mètres de continuité cyclable devant le CIO sur l'avenue Bonduelle, il manque 400 m d'aménagement devant la gare Nord à Nantes, etc ...

Le Schéma actuel est une toile d'araignée, sans logique apparente

Il serait souhaitable de classer les itinéraires cyclables en :

- itinéraires de loisir (véloroutes, vélo-promenades, chemins tout terrain, ...)
- itinéraires de transit : d'une commune à l'autre, le franchissement des rivières, voies rapides ou voies de chemin de fer.
- itinéraires de desserte locale : plans à l'échelle des quartiers, desserte des établissements scolaires en rapport avec la carte du même nom, des commerces...

Cette politique pourrait s'appuyer sur les points suivants :

Des axes forts pour le vélo : les voies vertes

Par exemple l'axe place Viarme-route de Vannes selon les deux itinéraires proposés par « Place au Vélo »

Des itinéraires pratiques et courts.

Mise en contresens cyclable quasi systématique des voies à sens unique.

Lutte contre les discontinuités

Des aménagements seront faits pour éviter les coupures d'itinéraires aménagés.

Mise en place d'un prêt gratuit de vélos

La ville de Rennes l'expérimente, il faut l'appliquer sur le District.

Des stationnements nombreux et variés

Les appuis-vélos sont un succès mais il manque des lieux couverts et surveillés. Il faut, entre autre, multiplier les aménagements comme au parking du Commerce et le faire savoir. Les POS seront modifiés afin d'intégrer l'obligation de créer des parkings vélos sans marches dans les immeubles et des parcs vélos dans les entreprises et collectivités publiques.

Une signalétique et balisage spécifiques

Quasiment rien n'a été fait, tout doit être repris à zéro.

Une communication forte et régulière

Il s'agit de changer les habitudes de circulation des Nantais, cela ne peut se faire que par une communication constante pour respecter les nouvelles règles du jeu et pour convaincre de changer de mode de transport.

BRÈVES BRÈVES BRÈVES

- ◆ La mairie de Nantes est en train de plancher sur le devenir de l'« île de Nantes » et lance des bureaux d'étude à la recherche de projets. Ces spécialistes doivent prendre contact avec les associations pour cadrer leur projet et pêcher des idées. Il ne nous est pas interdit de réfléchir et de proposer un projet cohérent et inventif. A vos crayons ! (voir article page 6)
- ◆ Une «Echarpe d'or» au maire de St Herblain. Cette récompense de la Prévention routière couronne des municipalités engagées depuis longtemps en faveur de la sécurité. Ce prix est donné pour les aménagements routiers de la ville, les actions de la police, la sensibilisation à l'alcool au volant et l'éducation des jeunes à la sécurité, toutes actions qui débouchent sur une réduction sensible des

Aller au travail à vélo

Interview de Chantal, auxiliaire-puéricultrice qui comme la plupart d'entre nous, va travailler tous les jours à bicyclette.

➤ Tu as acheté un vélo récemment, pourquoi ?

Parce que j'ai toujours aimé faire du vélo, et que je ne pouvais disposer que rarement de la voiture familiale pour mes déplacements en ville. L'idée du vélo m'est donc logiquement venue à l'esprit.

➤ Comment t'en sers-tu ?

Au début je m'en servais pour effectuer des petits déplacements dans le quartier (poste, pharmacie,...), puis je me suis « risquée » à faire des trajets plus longs (quai de la Fosse,...). Actuellement je m'en sers tous les jours pour aller travailler, c'est-à-dire pour faire le trajet Mairie de Chantenay-rue de Gigant.

➤ Comment se passe ce trajet domicile-travail ?

Je mets environ 10 minutes, soit environ le même temps qu'en voiture, mais je gagne du temps par rapport à la voiture, car je n'ai aucun problème de stationnement. Récemment, une collègue de travail est

arrivée une demi-heure en retard, elle ne trouvait pas de place pour se garer (NDLR : essayez de vous garer dans ce quartier !). Je prends mon vélo par tous les temps, qu'il pleuve, qu'il gèle, même si je peux disposer de la voiture. En effet ces dix minutes de vélo sont pour moi une coupure entre le travail et la maison. Je prends l'air, après être restée enfermée huit heures dans la crèche. C'est un plaisir !!

➤ Et la cohabitation avec les automobilistes ?

Il faut ouvrir l'œil constamment, être vigilante : aux automobilistes qui vous coupent la route sans prévenir, aux autobus qui déboîtent en quittant leur arrêt. D'où l'intérêt d'avoir une bonne sonnette Place au Vélo !

Y. C.

Le feuillet de l'automne vu du forum d'Ouest-France

Depuis plus d'un an, la municipalité a le projet de réduire les grands axes de pénétration dans le cœur de la ville. Ces boulevards passent de 2 X 2 à 2 X 1 voie avec une bande cyclable de 1,50 m séparée de la voie automobile par un large espace.

Cette réduction à une voie permet de réduire sensiblement la vitesse moyenne des autos et de faciliter les traversées piétonnes.

Le boulevard le plus difficile à traiter était le boulevard de Sarrebrück, entrée est de la ville, longeant la Loire et le quartier Malakoff. 38 000 voitures y

passent chaque jour dont 1800 à l'heure de pointe du matin. La réduction à une voie réduit la capacité horaire à 1500.

Des réunions de concertation avec les riverains des boulevards ont eu lieu pour préciser voire modifier les aménagements prévus.

Les travaux ont commencé sur les bds du nord (Mollet, Picherit), de l'ouest (Allende, Coty, Romanet...) à la rentrée de septembre. Le 14 octobre, les travaux commencent sur Sarrebrück par la neutralisation d'une voie le matin dans le sens entrant, avec en prime un camion en panne sur cet axe. Le bouchon généré ce

jour a été le début de la polémique engagée par les commerçants du centre ville ("Les Vitrines de Nantes") au moyen d'un tract ("Nos fonds de commerce sont directement attaqués, Les emplois dans nos entreprises sont menacés. De qui se moque-t-on ?").

Bien relayés par des groupes de pression automobile qui sont montés au créneau auprès de la mairie, ils obtiennent un succès certain auprès de quelques élus.

A partir de début octobre, dans le forum d'Ouest-France, les interventions sur le sujet deviennent quasi quotidiennes. Nous n'en relevons ici que les titres en indiquant la tonalité de l'intervention par un ^a ou un «.

- ^a 07/10 : Les embarras de circulation asphyxient le centre
 - « 16/10 : Bd de Sarrebrück : Si les aménagements n'étaient que rumeur
 - « 17/10 : Circulation : Et l'avis des usagers ?
 - ^a 21/10 : Les gaz d'échappement sont ennemis du commerce
 - « 22/10 : Le périphérique ne fait plus gagner de temps
 - ^a 23/10 : Les commerçants n'ont toujours rien compris
 - « 23/10 : Les élus ont mis la charrue avant les bœufs
 - ^a 23/10 : Sarrebrück : une mesure courageuse et exemplaire
 - ^a 28/10 : Piétons et cyclistes : l'enfer est terminé
 - «^a 28/10 : Commerçant, écologiste, citoyen, père de famille
 - « 29/10 : Le concept de la " piste-cyclomania "
 - « 31/10 : Circulation : Vite changer d'avis !
 - ^a 31/10 : Brouhaha sur Sarrebrück
 - ^a 31/10 : Pourquoi s'entêter à vouloir prendre sa voiture en ville ?
 - ^a 02/11 : Circulation en ville : intérêt individuel et intérêt collectif
 - ^a 04, 05, 06/11 : *interview du maire par la rédaction du journal : " Circulation, la stratégie ne changera pas "*
 - ^a 04/11 : Aménagements de circulation : Nous sommes tous des conservateurs
 - ^a 05/11 : Plaidoyer pour la bicyclette et le transport extra-automobile
 - « 06/11 : *Présentation par la mairie aux commerçants de 15 mesures qui sont des reculades ponctuelles sur les aménagements réalisés ou prévus. (Allongement des 2 files en amont et aval des feux, remise à deux voies du quai de la Fosse...)*
 - ^a 09/11 : Faudra-t'il attendre 2015 pour respirer un air sain ?
 - ^a 10/11 : Cinquante Otages... du trafic
 - « 10/11 : La municipalité ne doit pas opposer les catégories d'usagers
 - « 10/11 : A quand la culpabilisation de l'automobiliste délinquant ?
 - ^a 11/11 : Pour la sécurité des jeunes cyclistes
 - ^a 11/11 : *Communiqué de presse de "place au vélo"*
 - « 11/11 : Les ronds-points... ou la prime au plus culotté
 - ^a 12/11 : Les commerçants n'ont pas à afficher leurs opinions politiques
 - ^a 12/11 : Les habitudes ont la vie dure, surtout les mauvaises
 - ^a 12/11 : Le centre de Nantes serait plus agréable avec moins d'autos
 - ^a 13/11 : Vivre dans la société que nous avons créée
 - « 13/11 : La politique anti-véhicules de Nantes
 - « 14/11 : Circulation : la mairie passe à l'acte
 - « 20/11 : Voiture : Quand on travaille, on ne peut s'en passer
 - «^a 20,22,23,24,25/11 : *Enquête de Ouest-France sur 5 jours : " Ville et voiture, la difficile cohabitation "*
 - ^a 25/11 : Pour une journée sans bus ni vélos
 - ^a 01/12 : Circulation : Ne nous énervons pas
 - ^a 07/12 : Stressé dans une boîte à conserve à roulettes
 - « 07/12 : Ville et voiture : diminuer les nuisances sans brider les libertés
 - « 08/12 : Les pistes cyclables ne sont pas encombrées
 - « 09/12 : La circulation virtuelle des cyclistes
 - ^a 11/12 : Nous, les bagnoles
 - ^a 11/12 : Pour des pistes cyclables vraiment protégées
 - «« 11/12 : J-L Harrouseau : Nantes n'est pas Amsterdam
 - ^a 15/12 : Circulation et commerce : tout et son contraire
 - ^a 18/12 : Le vélo devient héroïque pour circuler à Nantes
 - ^a 19/12 : Un leitmotiv : dissuader les gens de rouler en voiture
 - « 23/12 : Les effets de l'écologisme à courte vue
- Le dossier avec les extraits des journaux est disponible au local de Place au vélo*

On a pu constater, dans cet excellent moyen d'expression qu'est le forum d'Ouest-France, combien le sujet suscite les passions. Un bref classement des intervenants fait apparaître une majorité de 27 lettres en faveur des aménagements pour 17 tenant du statu quo automobile. Avec plaisir, nous constatons que les défenseurs d'une nouvelle conception des aménagements routiers en ville sont nombreux et

passionnés.

Pourtant, rien n'est jamais gagné et l'expression de plusieurs personnes remarquant le peu d'usagers des bandes cyclables et le comportement "incivil" des cyclistes ou cyclomotoristes sont pour nous des signes à ne pas négliger. Occupons donc l'espace au maximum...

La leçon à retenir de cet événement est qu'un bon projet peut être mis à mal par un défaut de communication. Il est

clair que l'article de "Nantes Passion" de novembre expliquant les aménagements aurait été mieux venu dès septembre.

M.P.

Les corrections d'aménagements des boulevards le long du tramway ont été réalisés fin novembre. Le quai de la Fosse est resté en l'état (1 file). Pourvu que ça dure !

Communiqué paru dans
Presse-Océan et Ouest-
France le 12 novembre :

Quai de la Fosse : Les commerçants décident des aménagement

Il suffit de quelques commerçants vindicatifs pour que la ville rengaine une part, non seulement symbolique, mais essentielle de son plan de déplacements : *le quai de la Fosse*. Avant de revenir sur cet aménagement, nous ne pouvons qu'être surpris de voir que les commerçants sont les seuls interlocuteurs de la ville sur les problèmes de circulation. Ils n'ont pourtant pas fait preuve d'une grande perspicacité (Commerce, Crébillon, Orléans, etc...) jusqu'à présent ! Cela n'empêche pas le maire de les recevoir en personne pour écouter leurs doléances, puis de leur réserver quelques jours plus tard la primeur des modifications qu'ils ont obtenues.

Que se passait-il donc quai de la Fosse pour revenir de toute urgence sur un aménagement dont la peinture avait à peine séché (merci pour la note aux contribuables !) ? Nul ne nie que le passage à deux fois une voie rendait moins aisée la circulation automobile. Les avantages étaient pourtant indéniables : la sécurité augmentait, les voitures respectaient enfin la limitation de vitesse (finies les accélérations brusques pour doubler quelques voitures) le bruit diminuait de quelques décibels, la pollution était moins grande, le transit au cœur de la ville par la voie sur berge était moins favorable. Tous ces avantages au prix de quelques ralentissements pour les automobiles, une observation attentive montre qu'ils ne dépassent jamais la minute.

Il est vraiment dommage que cette expérience n'ait pu être prolongée le temps que les automobilistes pèsent les inconvénients de tel ou tel itinéraire. Les cyclistes y perdront un aménagement enfin sécurisé et les commerçants y gagneront une circulation de transit à vive allure, bruyante et polluante passant devant leurs magasins sans s'arrêter.

Place au Vélo

DES VÉLOS EN LIBRE SERVICE À RENNES

Si vous êtes passés par Rennes récemment, vous y avez peut-être croisé des vélos à la ligne originale. Ils ont un cadre en U surbaissé, des roues sans rayons, un porte-bagage intégré au guidon, un éclairage permanent et un protège-vêtement à la forme singulière. Coté mécanique, ils ont cinq vitesses dans le moyeu et un freinage par rétro-pédalage ce qui paraît-t-il, désarçonne (au sens propre) quelques utilisateurs...

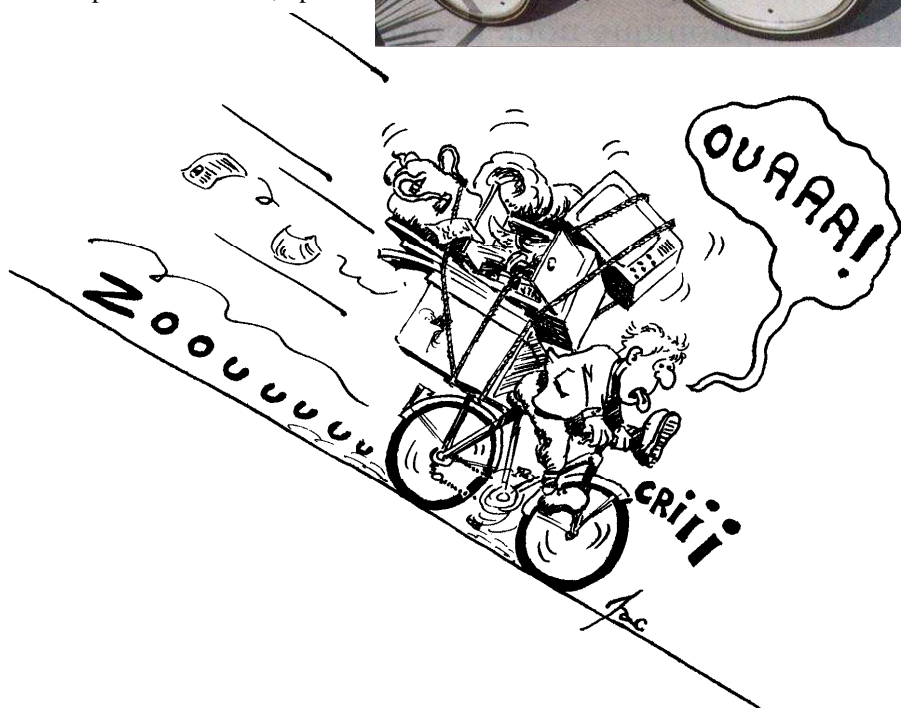
Rennes s'est lancée, en juin 98, dans une expérimentation de prêt de vélos conçue par « Adshel ». Cette société gère les abribus et l'affichage de la ville. 200 vélos sont à la disposition du public dans 25 stations. Sans caution et gratuitement, le cycliste peut rouler dans la capitale bretonne. Il doit rendre son véhicule au maximum deux heures après l'emprunt dans l'une des stations du réseau. Cette dernière peut être différente de celle du départ. Une navette sillonne la ville pour réapprovisionner les stations qui seraient en manque de vélos.

Ce service offre une vraie complémentarité entre les différents modes de transport. L'expérience semble intéressante car elle pourrait amener un large public au vélo urbain.

Malheureusement, il faut une carte magnétique (genre carte de crédit), délivrée par la municipalité sur présentation d'une pièce d'identité, pour

utiliser ces bicyclettes. 2000 cartes ont été distribuées. Donc 2000 familles sont privilégiées. Tous les autres rennais et les visiteurs doivent trouver un autre moyen de transport. Une proportion marginale (4 à 10 % ?) de possesseurs de carte utilisent ce service régulièrement. Les vélos sont donc sous-utilisés. Ce qui est bien dommage. L'emprunt par le biais d'une consigne aurait été bien plus souple et surtout accessible à tous. Malgré toutes ces limites, un service de prêt de vélos existe à Rennes ce qui n'est pas le cas à Nantes...

J-F. D.



Consultation pour l'île de Nantes

Au cœur de l'agglomération gît un territoire peu mis en valeur, partiellement déserté, emprunt d'histoire et de nostalgie : l'île de Nantes. Le potentiel de l'île est énorme : il y a là des friches industrielles gigantesques, le fleuve et surtout une authentique identité. C'est pourquoi nous avons choisi d'y faire la fête du vélo l'année dernière.

La Mairie et le District font les premiers pas d'une démarche d'aménagement coordonné et font appel, dans cette phase préliminaire, aux associations. Les mauvaises langues diront que les techniciens sont vraiment à court d'idées, les optimistes que c'est là une vraie démarche démocratique.

Le dernier projet en date, signé de l'architecte Dominique Perrault n'ayant pas emporté l'adhésion générale était resté lettre morte ; cette fois par contre semble être la bonne vu la volonté affichée de nos élus de déboucher rapidement. La procédure choisie est simple : le conseil municipal élit 3 architectes ou bureaux d'étude (une association comme la notre aurait aussi pu se porter candidate), leur laisse le soin de prendre contact avec les associations, d'élaborer un projet innovant, de formaliser leur projet sur les deux cas type de la maison des syndicats et du parvis du palais de justice et relève les copies en septembre 99.

En bref, à nous de suggérer des bonnes idées, voire carrément une proposition toute faite de schéma directeur des déplacements alternatifs sur l'île. Tout le monde sait que les idées les plus farfelues deviennent parfaitement logiques quand présentées par un architecte ; à nous de faire preuve d'inventivité. Nous introduisons déjà la notion de voie verte dans le PDU : sur l'île de Nantes on peut proposer encore mieux ! Tous à vos crayons !

O.F.

Guidon d'or, Vieux clou rouillé

« Guidon d'or », « Vieux clou rouillé », des expressions que, fidèles lecteurs de *Vélocité*, vous avez sûrement déjà lues. Mais, pour ceux qui vivent encore dans l'ignorance, de quoi s'agit-il ? De récompenser, par la remise d'un « Vélo d'or » ou d'un « Guidon d'or » collectivité locale (Mairie, District...) ayant œuvré pour promouvoir la place du vélo en ville. Et a contrario, de montrer

du doigt, par la remise d'un Vieux clou rouillé une institution ne faisant rien pour défendre cette noble cause.

Au plan national, la Fubicy décerne depuis plusieurs années Guidon d'or et Vieux clou rouillé. Au plan local, plusieurs associations cyclistes (à Caen, à Toulouse) le font également.

Alors, pourquoi pas Place au Vélo ? L'année 1999 pourrait être la première

pour l'agglomération nantaise. Amis pllassovélistes, si vous avez des idées de lauréat pour ces deux récompenses, faites le nous savoir ! A partir de vos propositions, nous pourrions voter et remettre ces prix, pourquoi pas lors des prochaines Journées du Vélo, le 6 juin 1999.

Y.C.



Bouguenais en lice pour l'obtention du vieux clou rouillé

Cette récompense, qu'on ne décerne qu'aux communes qui ont vraiment une politique vélo proche du zéro degré Kelvin, Bouguenais pourrait bien la mériter. Nous avons été reçus, après deux reports du rendez vous, par

l'adjoint chargé de la voirie M. Coquet et une technicienne.

Nous venions demander un aménagement plus sécuritaire de la rue des Pontreaux, seul lien entre le Bourg et les Couëts : ce fut un dialogue de sourds. Si des panneaux indiquent, sur cette voirie urbaine, que la vitesse n'est limitée qu'à 70 km/h c'est " parce que la gendarmerie refuse une limitation à 50 km/h qui ne serait pas respectée " !!! " Bien sûr que cette bande cyclable est dangereuse, mais il n'est pas question de faire autre chose ". Nous expliquons alors que la

piste en bordure de la route de Pornic, la RD 723, est difficile à prendre et qu'elle traverse deux bretelles du périphérique en des endroits où les conducteurs ont moins de 50 mètres de champ de vision ; " cela est du domaine du département ". Comment la ville peut-elle s'enorgueillir de 13 km de pistes cyclables ? " grâce à la piste en bordure de RD 723, c'est sur le territoire communal " !!!

Mettons que c'était là un premier contact qui ne présage en rien de l'avenir...

O.F. et M-M. G.

A vendre : vélo Kettler taille 52
vélo-ville bon état 1500F
Contacter Vincent Joffraud
tél : 0240490460

« Journées européennes des politiques de vélo et voies vertes » Paris 6 novembre, Nantes 7 novembre

À Paris, le matin, eut lieu l'A.G. de l'association européenne des voies vertes. Une réunion pour s'organiser entre les différentes associations nationales (Grande-Bretagne, Belgique, Espagne, Italie, France). L'après-midi, la conférence débat nous a donné deux enseignements majeurs.

D'une part les " officiels " prennent en considération les véloroutes et voies vertes. Pour preuve la présence d'un représentant de la DG11 direction générale à l'environnement et d'un autre de la DG7 direction générale aux transports de la commission européenne, du chargé de mission interministérielle vélo, de représentants des ministères de l'aménagement du territoire et de la jeunesse et sports. De tout ce beau monde émerge la préoccupation très nette de la DG7 devant la croissance sans fin de l'automobile, et sa volonté de favoriser des modes de transports alternatifs. 100 000 écus (685 000 francs) ont été commissionnés pour l'étude de véloroutes dont 2 itinéraires passant par Nantes : L'EuroVélo© Atlantique du Cap Nord au sud de l'Espagne et l'EuroVélo© des Gourmets de Nantes à la Mer Noire passant par Budapest.

D'autre part, la France n'en est qu'au stade des projets pour les véloroutes et voies vertes alors que les Espagnols, avec l'association Vias Verdes, commencent des réalisations sur des voies ferrées désaffectées. Les Belges, plus précisément les Wallons, ont déjà réalisé un réseau autonome de voies lentes (Ravel), à la densité remarquable, s'appuyant sur les voies ferrées désaffectées et les nombreux chemins de

halage. Le plus impressionnant reste le Sustrans en Grande-Bretagne. 2.000 km sont déjà réalisés, 10 000 km sont prévus pour 2005. Il faut dire que les moyens sont là, avec un reversement automatique de la loterie nationale et 183 millions de livres investis entre 1996 et 2000. Pratiquement partout vous trouvez un véloroute à proximité. Il en existe même un qui traverse entièrement Londres.

Le samedi 7 novembre, la délégation s'est rendue à Nantes pour visiter les aménagements cyclables de la ville. Elle a été accueillie à l'arrivée du train par des élus, des techniciens de Nantes, du département et des membres de " Place au Vélo ". A la mairie, nous retiendrons la présentation du projet " Loire à vélo " par un responsable du LOGI, des schémas cyclables locaux, départementaux et des perspectives d'avenir par deux responsables nantais.

A noter, pour la première fois l'autocritique du responsable déplacement de Nantes qui reconnaissait le manque de voies structurantes vélos, cela ressemble fort à une reconnaissance de l'intérêt des voies vertes que Place au Vélo préconise. Après un excellent repas ou les échanges en anglais, espagnol, italien, français animèrent les tables, tous

les participants sont partis à bicyclette, sous un magnifique soleil, pour une promenade découverte de la ville qui s'est achevé vers 17 heures.

En conclusion on peut parler de journées fort instructives. Que la jeune AF3V (association française pour le développement des véloroutes et voies vertes) en soit remerciée. Car il fallait du talent et de l'énergie pour mettre en synergie, commission européenne, ministères, mairie de Paris, mairie de Nantes et l'ensemble des associations.

B.R. et J-F. D.



PARIS SANS EFFORT

Vu de loin, Paris semble plat mais je peux vous dire qu'en vélo, ce n'est qu'une succession de faux-plats et de vraies côtes! L'aventure du 2 roues m'avait tentée depuis longtemps mais lorsque, quelquefois, je prenais ma bicyclette "hollandaise" pour parcourir mes 4 km à l'aller et autant au retour, j'arrivais en nage et à bout de souffle au bureau.

Je m'étais tout d'abord renseignée sur le scooter électrique mais, vu de près, c'est un monstre par son volume et son poids, batterie oblige.

Restait donc le "Vélectron" dont commençaient à parler les dénicheurs de gadgets (Bonaldi sur Canal+ et Nicolas

Angel à Télématin)...

C'est vraiment l'invention que j'attendais. Mon appréhension a disparu immédiatement. Oui, il est très lourd, pour un vélo, oui il est très cher aussi, pour un vélo, mais je lui pardonne tout quand il m'aide à grimper toutes les côtes et quand il aplatit tous les faux-plats qui me décourageaient il n'y a pas si longtemps. Si vous n'en avez jamais essayé un, vous ne pouvez pas comprendre, vous avez l'impression qu'un gentil génie vous pousse dans le dos dès le démarrage. Au premier coup de pédale, il décuple vos efforts, et quand il voit que vous n'avez plus besoin de lui (20 km/h), il s'arrête de lui-

même, prêt à reprendre du service si votre vitesse diminue.

D'après le concessionnaire à qui je l'ai acheté il y a plus d'un an et demi, les constructeurs ont bien conscience de ses défauts et le nouveau modèle est moins cher et moins lourd que le mien. Mais pas un instant je n'ai regretté de ne pas avoir attendu .

Vous allez peut-être trouver ça excessif, mais mon vélo m'a changé la vie! Il y a avant, et ... après, comme dans certaines publicités.

Christine Guérin,
une lectrice parisienne

“ Trois Hommes sur un Vélo ”

Un livre de Jérôme K Jérôme, dans la collection Arléa-Poche du Seuil.

C'est la réédition d'un best-seller des années 1900, où un anglais à l'humour très "British" livre ses impressions sur un voyage à trois (un tandem et un vélo) dans la Forêt Noire. Pour être honnête les considérations sur le vélo n'occupent qu'une petite partie du livre, mais elles sont vraiment très drôles. De l'aide du copain bricoleur qui vous rend votre vélo en pièces détachées à la difficile cohabitation sur un tandem en passant par le fana des gadgets qui tombent régulièrement en panne, tous les problèmes du cycliste contemporain y passent. Voici un extrait, où vous vous retrouverez sans doute.



La Bicyc'Lettre N° 14

De la même manière, les distances relevées sur la carte au compas ne sont pas exactement les mêmes que celles qu'on mesure sur le terrain avec ses jambes.

- Vingt kilomètres à l'heure pendant sept heures, ça fait cent quarante kilomètres. C'est très faisable dans une journée.

- Il y a quand même quelques côtes un peu dures, non ?

- Oui, mais on les redescend de l'autre côté. Bon, mettons quinze kilomètres à l'heure et décidons de ne faire que cent kilomètres par jour. Gott im Himmel ! si nous n'arrivons pas à faire du quinze kilomètres à l'heure, autant voyager en fauteuil roulant !

Sur la carte, il semble en effet impossible de faire moins. Mais, à quatre heures de l'après-midi, la voix du Devoir se met en sourdine:

- Bon, je pense qu'on a presque fini pour aujourd'hui !

- Oh, les amis, il n'y a pas le feu ! Doucement ! La vue est belle par ici, non ?

- Oui, superbe. Mais n'oubliez pas que nous sommes encore à quarante kilomètres de Saint-Blasien.

- A combien ?

- Quarante kilomètres. Peut-être même un peu plus.

- Vous voulez dire que nous n'avons fait que soixante kilomètres ?

- Exactement !

- C'est impossible. Je n'ai pas confiance dans cette carte. Nous roulons depuis les premières heures du jour.

- Ce n'est pas vrai, nous sommes partis vers huit heures.

- Huit heures moins le quart exactement.

- D'accord, mais ensuite nous nous sommes arrêtés tous les huit kilomètres.

- Nous nous sommes arrêtés seulement pour admirer le paysage. Ça rime à quoi de visiter une région si l'on ne prend pas le temps de l'admirer ?

- On a eu aussi quelques côtes drôlement raides.

- Et il fait une chaleur exceptionnelle aujourd'hui.

- Bon, mais n'oublions pas que Saint-Blasien est à quarante kilomètres.

- Il y a encore des côtes ?

- Oui, deux : à monter et à redescendre.

- Il me semble que vous aviez dit que ça descendait jusqu'à Saint-Blasien ?

- Seulement dans les quinze derniers kilomètres. Et nous en sommes encore à quarante.

- Et il n'y a rien entre Saint-Blasien et ici ? Quel est ce village, là, à côté du lac ?

- Ce n'est ni Saint-Blasien ni rien d'approchant.

- On est sur la mauvaise pente quand on commence à réagir comme ça.

- Il y a également du danger à se surmener. Il faut s'appliquer, en toute chose, à se ménager.

D'après la carte, on dirait que c'est un joli petit coin, ce Titisee, non ? il semble qu'on y respire un bon air. Si on s'y arrêtrait ?

- D'accord, je veux bien. Mais je vous ferais remarquer que c'est vous, les amis, qui vouliez aller jusqu'à Saint-Blasien.

- Oh, on se fiche pas mal de Saint-Blasien ! Ce petit trou perdu au fond d'une vallée ! J'ai comme l'impression que ce Titisee est beaucoup plus agréable.

- Et c'est tout près ?

- Huit kilomètres.

Alors, tous d'une même voix:

- On va à Titisee.

La Bicyc'Lettre recrute des amateurs pour étoffer ses pages d'articles toujours plus passionnants. Proposez, faites vous connaître...

Sur votre agenda

Lundi 18 janvier : assemblée générale, 20h30 à la manu salle B

Samedi 31 janvier 14h : AG Route bleue à Rennes, maison assoc.

Lundi 1er mars : réunion Place au vélo à la manu

Week-end 13-14 mars : AG Fubicy à Toulouse

Samedi 20 mars après-midi, manifestation en ville

Lundi 26 avril : réunion Place au vélo

Lundi 31 mai : réunion Place au vélo

Week-end 5-6 juin : fête du vélo

La Bicyc'Lettre sur internet :
<http://perso.wanadoo.fr/Nantes/bicyclet/index.htm>

Courrier électronique
brenou@oceanet.fr

Bulletin d'adhésion 99

abonnement à la Bicyc'Lettre

Nom.....

Prénom.....

Adresse.....

.....

.....

Association200F

Membre individuel50F

Date :

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

Ont participé à ce bulletin :
Frédéric Baylot, Yves Choquet, Jacques Clavreul, Jean-François Daudin, Jean Denis, Olivier Flamand, Marc Peroy, Benard Renou

Attention, l'Assemblée Générale de Place au vélo a lieu le lundi 18 janvier 99
et non le 11 janvier comme prévu, salle B à la manu à 20H30
N'oubliez pas d'y apporter votre chèque de cotisation -
abonnement à la **Bicyc'Lettre** pour l'année 1999
ou postez-le dès aujourd'hui à Place au vélo, 8 rue d'Auvours 44000 Nantes

Attention, l'Assemblée Générale de Place au vélo a lieu le lundi 18 janvier 99
et non le 11 janvier comme prévu, salle B à la manu à 20H30
N'oubliez pas d'y apporter votre chèque de cotisation - abonnement
à la **Bicyc'Lettre** pour l'année 1999
ou postez-le dès aujourd'hui à Place au vélo, 8 rue d'Auvours 44000 Nantes

Attention, l'Assemblée Générale de Place au vélo a lieu le lundi 18 janvier 99
et non le 11 janvier comme prévu, salle B à la manu à 20H30
N'oubliez pas d'y apporter votre chèque de cotisation - abonnement
à la **Bicyc'Lettre** pour l'année 1999
ou postez-le dès aujourd'hui à Place au vélo, 8 rue d'Auvours 44000 Nantes

Attention, l'Assemblée Générale de Place au vélo a lieu le lundi 18 janvier 99
et non le 11 janvier comme prévu, salle B à la manu à 20H30
N'oubliez pas d'y apporter votre chèque de cotisation - abonnement
à la **Bicyc'Lettre** pour l'année 1999
ou postez-le dès aujourd'hui à Place au vélo, 8 rue d'Auvours 44000 Nantes

Attention, l'Assemblée Générale de Place au vélo a lieu le lundi 18 janvier 99
et non le 11 janvier comme prévu, salle B à la manu à 20H30
N'oubliez pas d'y apporter votre chèque de cotisation - abonnement
à la **Bicyc'Lettre** pour l'année 1999
ou postez-le dès aujourd'hui à Place au vélo, 8 rue d'Auvours 44000 Nantes

Attention, l'Assemblée Générale de Place au vélo a lieu le lundi 18 janvier 99
et non le 11 janvier comme prévu, salle B à la manu à 20H30
N'oubliez pas d'y apporter votre chèque de cotisation - abonnement
à la **Bicyc'Lettre** pour l'année 1999
ou postez-le dès aujourd'hui à Place au vélo, 8 rue d'Auvours 44000 Nantes