

La Bicyc'Lettre



Journal de l'association nantaise « Place au vélo »
N° 25 janvier 2001

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

BONNE ANNÉE 2001

Ça a marché !

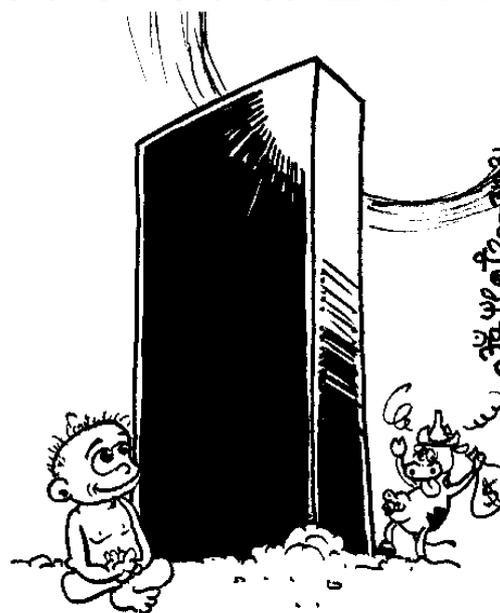
Nous avons parié et gagné : en lançant l'idée d'organiser la fête du vélo 2001 en bord de Loire en réservant la levée de la Divatte aux cyclistes, nous n'osions croire nous même a son succès.

Mais le projet a plu, le département, les communes et la région nous ont suivis et nous avons maintenant du pain sur la planche.

Belle entrée en matière pour Dominique Dupont, notre nouveau permanent. Un gros budget à gérer et une sacré somme de travail en perspective pour nous tous.

Et ce n'est pas le seul dossier en cours ; venez constater par vous même à l'assemblée générale : Place au Vélo bouillonne comme jamais. Bonne année, bons projets.

Olivier Flamand



Puis l'Enfant attendit, ordonnant ses pensées,
avec tous ses pouvoirs encore inutilisés.
Il était maintenant maître du monde,
et il n'était pas très sûr
de ce qu'il allait faire ensuite.
Mais il lui viendrait bien une idée.

Arthur C. Clarke - 1968
"2001 l'Odyssée de l'espace"

Assemblée générale annuelle de Place au vélo
Samedi 20 janvier de 17h30 à 22h00

Cette année on innove encore pour l'AG : nous sommes tous conviés, en famille, à une **réunion-buffet-spectacle**.

Retrouvons nous un samedi, pas trop tôt : on pourra même faire des courses avant, l'après-midi ne sera pas sacrifiée.

Nous commencerons donc à 17h30 par la partie la plus ardue : l'AG proprement dite, rapport moral, d'activité et financier soumis au vote. Suivra l'élection d'un nouveau bureau, l'évocation des points brûlants d'actualité et les nécessaires décisions pour l'année à venir.

A 19h00 on arrête tout pour manger, enfin ! Vu l'heure il semble judicieux d'accompagner la simple galette des rois de nourritures plus conséquentes. Un mot d'ordre donc : tous à vos fourneaux ! apportez du chaud, du froid, solide ou pas. Et pour qu'on ne se retrouve pas avec trente tourtes à la banane, prenez contact préalablement avec Dominique (02 40 12 49 73) qui aiguillera vos talents vers le sucré ou le salé.

A partir de 20h30 trois exposés, avec diapos, rétroprojecteur et tout le tralala, par des invités vedettes :

Mme Claudine Gueguen, du CETE, nous présentera une étude sur les accidents affectant les cyclistes sur les ronds-points. Quand, pourquoi, comment et surtout les remèdes.

Avec Loïc Jamelot nous découvrirons les résultats d'une étude universitaire riche d'enseignements, réalisée à Rennes, sur les dangers des aménagements cyclables.

Pour terminer Bernard Renou fera l'historique de l'association depuis sa création et de l'évolution du réseau cyclable nantais : 10 ans, ça se fête !

Et si l'on avance que c'est ouvert aux familles, c'est parce qu'à l'initiative de Guylaine on organisera pour les bambins une garderie, dans une salle voisine. Plus rien ne nous retient d'être très nombreux.

A samedi donc, et n'oubliez pas votre chéquier pour renouveler votre adhésion.

Le vélo, au poteau !

C'est tout bonnement révolutionnaire ce que vient d'inventer la SEMITAN.

Alors que nous râtons quotidiennement contre la troisième ligne de tram qui a été aménagée en dépit des cyclistes, on nous répond à chaque fois qu'il n'y a pas de problèmes : si la chaussée est trop étroite pour un cycliste et une voiture, pas grave ! la voiture restera derrière puisque c'est une zone 30.

Mais nos arguments ont dû finir par atteindre la tête du réseau puisque la parade à nos critiques vient de voir le jour en plein cœur de la ligne. Sous quelle géniale forme inédite ? Retenez bien votre souffle avant de regarder la photo ci-jointe : eh oui, vous pouvez constater qu'il est désormais in-



COMPTE PRODUITS	DE	RESULTAT CHARGES	2000
Adhésions	9 820	Frais de Personnel	83 898
Vente sonnettes	1 870	Charges Patronales	32 362
Ventes diverses	32	Frais de Formation	4 875
Subvention Ville de Nantes	1 500	Frais de déplacement/Repas	1 628
Groupe Nature Environnt	10 570	PTT	1 292
CNASEA / Conseil Régional	107 998	Copies Bicyc'lettre	1 736
District	10 810	Assurance	105
Comptage Vélo 22/09/00	5 000	Documentation	299
Préfecture projet LABEL VIE	5 000	Foulées du TRAM	665
Formation E.J.	2 250	Achat Sonnettes	4 107
Déplacements Fubicy	630	Pot/Convivialité	613
		Frais de Structure	1 933
		Achat Modem	475
		Opération "Cyclistes Brillez"	3 965
		Dessin PLAQUETTES Ecoles	2 000
		Adhésion FUBICY	346
		Résultat Positif	15 842
TOTAL	155 480		155 480

terdit de circuler le long du tram ! Il suffisait d'y penser !

Vous doutez ? Allez jeter un œil à la station de tram "Poitou", c'est à 200 mètres du local de Place au vélo.

Ce sera bientôt le quartier le moins cyclable de Nantes : à 50 m de cette aberration nous attendons toujours que l'on rétablisse la voie cyclable rue du Limousin, fermée "temporairement" le temps des travaux. Mais pour ça aussi il y a des solutions : il suffirait par exemple de raser la maison des associations et on n'en parlerait plus...

Nantes et le vélo : deux chauffeurs de taxi témoignent

Deux chauffeurs de taxi, Gérard et Rémi, ont bien voulu réagir sur les aménagements cyclables et le comportement des cyclistes.

Gérard, Que pensez-vous de la circulation des vélos à Nantes ?

On en voit un peu le printemps et l'été... Ceux qui respectent correctement le code de la route, ça va, mais souvent ce n'est pas le cas... Je dirais même qu'il y en a très peu... En centre-ville surtout... Ils traversent n'importe où, prennent les passages cloutés. Moi, j'estime que c'est dangereux pour eux. Nous, en voiture, on est protégés par rapport au vélo...

Cela veut dire que les vélos doivent aussi se débrouiller dans la circulation.

Oui, c'est ça. Ils essaient de gagner du temps sur le parcours. Ils montent partout. Je ne dis pas tout le monde, mais beaucoup.

Et pour vous, dans votre travail au quotidien, ça vous gêne ?

Et bien, nous on fait attention. On sait que c'est nous qui avons tort. C'est comme ça la loi. Comme pour les piétons aujourd'hui, il n'y a plus de feux : tout le monde traverse n'importe où.

Qu'est-ce que vous pensez des bandes cyclables à Nantes ?

C'est bien, mais...encore faut-il que les vélos restent à l'intérieur de ces bandes...Il ne faut pas qu'ils coupent n'importe comment.

Et au niveau de la signalisation la nuit ?

Ah ! Par contre, c'est dangereux, très dangereux pour les voitures ! Parce qu'ils n'ont pas

de lumière... La visibilité, vous savez... Il y en a qui ont de la lumière, mais pas tout le monde...

Rémi, Que pensez-vous de la cohabitation des vélos et des taxis ?

Ce n'est même pas cohabitation vélos/taxis, mais cohabitation voitures/vélos. Ce qu'il y a, c'est que les vélos se croient tout permis, roulent sans éclairage en ville en permanence, à contresens...Et après, on se dit qu'il y a des accidents...

Il y a certains contresens qui sont autorisés à Nantes.

Oui, mais enfin, euh...Ils roulent à contresens purement et simplement. Moi, je veux bien... Ils prennent les passages pour piétons... Font tout et n'importe quoi. Alors ce que vous pourriez leur dire, c'est quand même qu'ils respectent au moins les règles de circulation. Ce serait déjà une très très bonne chose !

Donc le code de la route.

Et surtout l'éclairage la nuit. D'ailleurs, ce qui m'étonne, c'est que la police ne verbalise pas les vélos pour l'éclairage.

Ce qui est le plus catastrophique, c'est que les parents envoient des gamins qui ont 10-12 ans sur des VTT sans éclairage, sur les petites routes en campagne, n'importe où. C'est inadmissible ! Il y a un manque de responsabilité.

Et que pensez-vous des bandes cyclables à Nantes ?

Alors, les pistes cyclables, c'est bien, ça prend de la place pour les voitures, mais il faut bien couper la circulation à un moment donné. Maintenant, la volonté, c'est que toutes les voitures ne puissent pas rentrer en ville et n'aient plus de place pour stationner.

Que pensez-vous du système taxi+vélo, c'est-à-dire avec des supports pour transporter les vélos, comme au Danemark...Il y a beaucoup de cyclistes qui, les jours de pluie, prendraient bien le taxi.

Les supports-vélos ?... il faut pouvoir adapter ça sur les voitures aussi.

Décathlon !

Oui, oui, d'accord. Mais on ne va pas rouler avec ce truc-là sur la bagnole en permanence. Il faut que ça puisse convenir à tout.

Que pensez-vous de la signalisation lumineuse des bandes cyclables, vous savez, les plots réfléchissants ?

Je n'en ai pas vu, ou alors je n'ai pas fait attention...

Et là, un client arrive...sans son vélo.

Dominique et Sylvain

Vieux pneus pleins :

Vous vous souvenez sans doute avec quel enthousiasme, il y a deux ans, après avoir découvert un fournisseur de pneus pleins, je me lançais dans l'aventure à pleines roues. Depuis pas de désillusion : les pneus tiennent bon. Ils sont juste usés, donc de profil un peu "carré", ce qui surprend parfois dans les virages.

J'ai surtout découvert il y a peu une affiche ancienne, début du siècle à vue de nez, qui vantait les mérites de "l'air solide" : pas de doute c'est bien de pneus pleins qu'il s'agit, si j'en doutais le dessin d'un taureau transperçant de ses longues cornes acérées les pneus d'un matador à bicyclette, m'aurait rassuré.

Mais c'est par-dessus tout la petite maxime, indispensable à l'époque, en forme d'argument publicitaire qui m'a séduit : "hélas, j'ai gardé la chambre, et j'en crève !". Ça c'est du slogan !

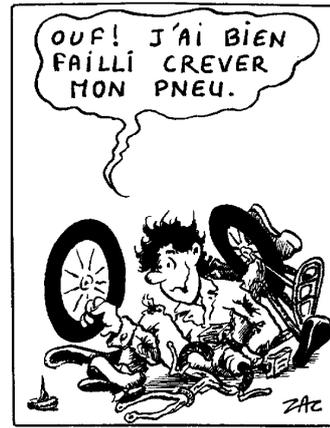
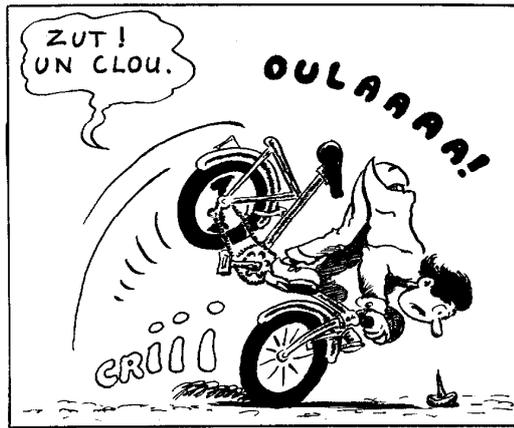
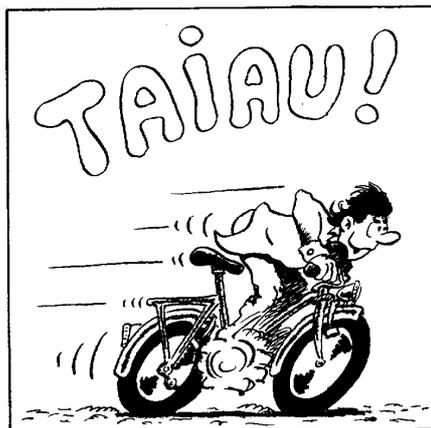
Olivier

Question d'inculture

Dans le journal "équipement magazine" du mois d'octobre un article est consacré à la sécurité routière chez nos voisins britanniques : deux fois moins d'accidents que chez nous pour autant de voitures et de conducteurs, choquant n'est-il pas ? Deux raisons sont avancées : premièrement la prévention des accidents est faite depuis plus longtemps, donc un savoir-faire supérieur chez bison mouillé. Deuxièmement et c'est là que ça vaut la peine de ralentir pour mieux lire, le comportement est différent : un anglais qui conduit et se conduit mal est vu comme un malpoli par ses compatriotes. Pas parce que c'est une attitude "culturelle", bon argument pour ne pas réagir chez nous, mais parce que c'est législatif. En effet le "comportement agressif" au volant est considéré comme un délit, puni et mis légalement au même niveau que son résultat, l'accident. On ne sanctionne pas le résultat, mais bien l'attitude.

La France serait-elle un pays de sous-culture en ce qui concerne la vie collective ? Nous en sommes tout juste à repêcher les chauffards dans les fos-

sés et nous étonner qu'ils récidivent...



Revue de presse des revues cyclistes

Toutes les revues sont consultables au local

Angers

La bicyclette, n°9

La grande nouvelle, c'est l'ouverture de tous les couloirs bus aux vélos depuis août dernier. Angers rejoint donc les 11 villes pionnières pour cette mesure (Aulnay, Avignon, Brest, La Rochelle, Lille, Lorient, Mulhouse, Nantes, Quimper, Strasbourg et Versailles) et satisfait une vieille revendication de l'AUVA, Association des Usagers du Vélo d'Angers. Malheureusement cette mesure n'a pas été accompagnée d'un plan cyclable cohérent ni d'explications auprès des chauffeurs de bus, c'est donc l'AUVA qui a pris l'initiative d'une rencontre avec le syndicat majoritaire chez les chauffeurs (CFDT) et obtenu de ce dernier qu'il donne la consigne aux conducteurs de rester derrière le vélo.

Bordeaux

Vélo-Cité n° 57

Sans doute la meilleure revue de notre petit monde cycliste dont je sélectionne un article fort détaillé sur les plans de déplacements des employés (PDE). Nous y apprenons que ces plans font partie des PDU, que Bordeaux est un des sites pilotes, qu'une concertation est en cours avec les entreprises pour en connaître les attentes et qu'alors la communauté urbaine de Bordeaux, proposera un catalogue d'actions pouvant être des parkings vélos avec vestiaires et douches ou la fourniture de vélos ou bons d'achat chez un marchand de cycles.

Tout cela serait bel et bien si beaucoup d'entreprises ne traînaient pas des pieds et si les associations n'étaient pas exclues du processus.

Grenoble

ADTC infos n°86

L'ADTC était une association pour le transport en commun qui s'est ensuite élargie au vélo et au piéton d'où son sigle un peu court pour un titre un peu long : "Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise". C'est sans doute pourquoi le vélo n'occupe que 3 des 16 pages de ce numéro (5 dans le dernier numéro sur l'intermodalité vélo TC et TER) dont une sur la mixité des voies bus qui fait encore problème ! Les deux pages restantes sur les zones 30 expliquent les avantages et inconvénients des écluses, coussins berlinois et autres by-pass.

Chambéry

La bicyclette, n° 15

Chambéry, une ville qui s'endort, c'est du moins l'opinion de Roue Libre qui confirme le mauvais classement au palmarès de la FU-Bicy. Si le PDU est plein de bonnes intentions, l'association attend les mesures concrètes et constate que les automobilistes sont mieux écoutés que les cyclistes.

A Albertville, c'est guère mieux ! Au lieu de faire le contresens cyclable très utile de-

mandé par l'association, la ville choisit de faire une bande cyclable dans le même sens, obligatoire et sur le trottoir à ras les maisons. Ainsi les voitures vont plus vite, les piétons sont exclus, et les cyclistes risquent de heurter les riverains. La totale quoi ? mais non puisque les camions d'un chantier sont eux autorisés à aller à contresens.

Valence

Revv...eries

Gageons qu'il y a eu plein de nouveaux adhérents à l'AG puisqu'ils tireront au sort, entre eux, un vélo. Mais c'est plutôt au dynamisme de l'association que l'on peut attribuer le dépassement des 200 adhérents en l'an 2000, Bravo !

Strasbourg

CADR-Info

Une étude sur la communauté urbaine montre que 2/3 des accidents vélos sont provoqués par les autres usagers ! Le CADR a beaucoup de mal à empêcher la construction d'une voirie rapide de contournement même en fournissant un argumentaire très serré à l'enquête publique. A quoi sert donc à la municipalité d'avoir "un vélo d'avance" si dans le même temps elle suscite les déplacements automobiles !

B.R.

BRICO-VÉLO



ATELIER BRICO VELO, tous les derniers samedis du mois

Le samedi 2 décembre à 14h00, notre atelier de réparation et de conseil nous a permis une nouvelle fois de nous retrouver et de nous échanger les petits trucs et astuces pour assurer au mieux l'entretien de notre précieuse monture. Les averses de pluie en auraient découragé plus d'un, mais les plus tenaces d'entre nous ont beaucoup appris sur la réparation d'un éclairage, le réglage d'un dérailleur. Nous nous sommes confrontés à des problèmes plus délicats à traiter, tels que le réglage du jeu d'un pédalier (là, il manque l'outil adéquat), le " dévoilage " d'une roue (encore plus fort dans le travail de précision !).

C'est somme toute dans une ambiance chaleureuse que des réparateurs chevronnés et des débutants désireux de s'informer se sont retrouvés. Désormais, rendez-vous est donc donné tous les derniers samedis du mois*, à 14h00 dans la cour du local, 8, rue d'Auvours pour réparer vos bécanes.

Un appel est également lancé à tous ceux qui auraient dans le fond de leur caisse à outils une vieille clef ou tout autre matériel de réparation, afin de fournir au sein même de l'association notre atelier Brico Vélo.

* les samedis 27 janvier, 24 février, 31 mars, 28 avril, 26 mai et 30 juin.

Dominique

Projet Rue Belle de l'Erdre à la Chézine

Quelle doit être notre proposition d'aménagements pour des itinéraires de liaison évitant les rues à forte circulation ? Doit-on privilégier l'itinéraire le plus rapide, le plus lisible (mais souvent difficile à trouver si on veut éviter la cohabitation avec les voitures) ou encore profiter des rues les plus belles sur le plan de l'esthétique et du confort (au risque de perdre du temps en détours) ? Un premier document de l'association présente le projet de Vélorue, utilisant les rues parallèles à la troisième ligne de tram. Un deuxième présente La Rue Belle, qui utilise les voies tranquilles où cohabitent vélos, piétons et aussi automobilistes riverains, en ne privilégiant pas nécessairement l'itinéraire le plus direct, mais le plus calme, voire le plus joli... L'itinéraire Erdre-Chézine est en cours d'élaboration, après celui vers Doulon. Restent à rédiger les itinéraires vers Chantenay et Rezé / St Sébastien. Le débat a été un peu houleux lors de l'AG de novembre. Ci-dessous, la contribution de Bernard Renou qui manifeste sa préférence de la Vélorue. Le débat et les propositions d'aménagements sont ouverts. Affaire à suivre.

Rebelle à la Rue Belle

Bonne idée que de se retrouver, entre plassevélistes pour discuter de l'insertion d'aménagements cyclables dans tel ou tel quartier... et discussions il y a eu : trottoirs nord ou sud, maintien ou transfert des bandes cyclables sur le trottoir, rue de la Victoire ou avenue du petit Hermitage, trottoir élargi ou sens uniques tête-bêche pour empêcher le transit, etc... Mais toutes ces discussions, dans lesquelles l'auteur de ces lignes n'a pas manqué de montrer l'ardeur qu'on lui connaît, ne doivent-elles pas être précédées des questions fondamentales : La « Rue Belle » c'est quoi ? Dans le contexte actuel du rapport de force entre cyclistes et automobilistes que pouvons-nous attendre des pouvoirs publics ?

La Rue Belle

Pour certains c'est un itinéraire de promenade dans son quartier. Pour d'autres, la rue belle relie habitations et services de proximité. Malheureusement l'itinéraire Erdre-Chézine que nous avons testé ne répond pas à ces critères. Difficile de se promener paisiblement le long d'un axe aussi circulé que rue Léon Jost quel que soit l'aménagement envisagé. Par ailleurs la partie sud de l'itinéraire avec la remontée pentue du bas de la rue Charles Le Goffic au rond point de Vannes

convient plus au sportif qu'au promeneur.

La Rue Belle a donc un intérêt problématique joint à des travaux conséquents et perturbants pour les riverains (suppression de stationnements).

Soyons réaliste demandons le possible !

Notre rapport de force n'est pas tel que nous puissions demander les aménagements nécessaires à la Rue Belle. Quand nous serons 20% de cyclistes alors oui pourquoi pas ?

Prenons un exemple de ce que nous ne pouvons pas demander puis un autre de ce que nous pouvons demander :

- Bd des Américains, nous demandons une piste cyclable sur le trottoir avec carrefour aménagé. Cet aménagement a un coût relativement élevé, il se fait en parallèle à des bandes cyclables et enfin réduit le stationnement qui devient latéral au lieu d'épi. Les bandes cyclables, ici, ont trois avantages pour l'aménageur. Elles sécurisent le cycliste, réduisent l'espace voiture donc la vitesse et, en pacifiant la voirie elles satisfont les riverains. L'aménagement sur le trottoir n'offre rien de tel. Au contraire, en réduisant le stationnement, il mécontente le riverain et de plus les rares cyclistes se répartissent entre 2 aménagements.

- Rue du Loquidy, la Rue Belle est confrontée à un trafic de transit assez important. Nous ne devons pas demander de

refaire tout un trottoir au coût exorbitant et qui réduirait le stationnement mais demander d'inverser le sens unique entre le Bd Lauriol et la rue du Pin cette dernière ayant également son sens unique inversé avec bien sûr des contresens cyclables partout. Coût quasi nul, pas de stationnement supprimé et rue pacifiée permettant d'obtenir l'assentiment des riverains.

La Vélorue

Pour obtenir l'accord de l'aménageur il nous faut demander des aménagements cyclables profitables aux cyclistes quotidiens, à un coût raisonnable au regard du gain de vélos espéré, apaisant la circulation et en obtenant l'assentiment des riverains. La vélorue répond à ces critères, axe à priorité vélo sans voiture de transit, elle sera l'épine dorsale de l'accroissement du vélo en ville par le confort et la sécurité qu'elle offre. Il faut certes convaincre les aménageurs et ne pas se décourager devant la lenteur de la prise de décisions, quand nous tenons une bonne idée insister, par mille façons différentes pour obtenir gain de cause.

Bernard

Rencontre des politiques

Jean-Luc Harousseau (tête de liste de l'opposition à Nantes) nous a reçus pour nous écouter et échanger sur nos idées pour le vélo en ville. Nous nous sommes présentés comme des cyclistes urbains convaincus et ...bien trop peu nombreux. Nous avons précisé notre souci de voir se développer une ville où il ferait bon circuler à vélo en toute sécurité. Il nous précise qu'il pratique lui-même le vélo sportivement le dimanche matin et apprécie beaucoup ce moment de détente et de solitude.

Pour lui, il est hors de question de choisir entre les modes de transports. Tout le monde doit être libre d'utiliser le moyen qui lui convient, sans entrave. Il apprécie les transports en commun qui doivent être encore plus attractifs. Les voitures ne doivent pas encombrer la surface de la ville. Les places (Graslin, Sanitat...) doivent être dégagées pour retrouver le charme de leur architecture. Il est pour un changement de mode de transport : les usagers de la voiture domicile-travail vers le centre ville doivent poser leur véhicule en un point extérieur au centre et utiliser un autre mode, par exemple des vélos qui pourraient être mis à disposition comme on le trouve dans d'autres villes.

Il reste évasif quand nous lui demandons quelle action pourrait faire le CHU (où il est chef de service) pour favoriser l'utilisation des deux-roues. Les parkings voitures privés coûtent très cher aux entreprises.

Il pense que Nantes est une ville où la pratique cycliste n'est pas culturellement implantée. Il est nécessaire de faire du marketing vélo.

Le monsieur circulation de son équipe est Jean-Pierre Bazin avec lequel nous pourrions avoir contact pour des propositions concrètes d'aménagements. Nous lui laissons nos documents sur les aménagements cyclables et l'ébauche du document « Rues Belles ».

François de Rugy, figure importante des Verts dans la liste de la gauche unie et également adhérent de Place au vélo, nous a présenté la proposition des Verts pour un PDU écologique et nous a permis de dialoguer cordialement. Les idées développées en matière de circulation sont proches de nos préoccupations. Cependant, les propositions des Verts devront se fonder dans le programme du groupe majoritaire. Qu'en restera-t-il ? Nous avons parlé de notre vécu de cycliste à Nantes, de nos préoccupations du moment et nous avons sensibilisé François à nos concepts de Vélorue et de Rue Belle. Nous sommes d'accord pour que des actions marquantes en faveur du vélo (pistes emblématiques, utilisation par les élus...) participent activement à la nécessaire promotion de notre outil de transport.

Marc

Vélocampus s'active !

Depuis la rentrée, Vélocampus et Place au vélo ont réalisé des actions communes (participation à la journée sans voitures, contrôles techniques, balade nocturne). Parallèlement, Vélocampus a aussi ses propres activités :

12 octobre 2000 : organisation d'un rallye-découverte de Nantes à vélo. Il s'agissait d'une balade en ville par équipe avec des énigmes pour visiter différents lieux de Nantes (musée des beaux-arts, exposition Jules Verne, cathédrale, ...). Entièrement gratuit, ce rallye a permis à des étudiants étrangers et nouveaux arrivants à Nantes de connaître d'autres étudiants et de découvrir la ville en gagnant des lots (t-shirts, places de bowling ou de patinoire, livres, place pour l'ONPL, visites guidées de la ville, ...).

Depuis octobre : cours d'apprentissage à

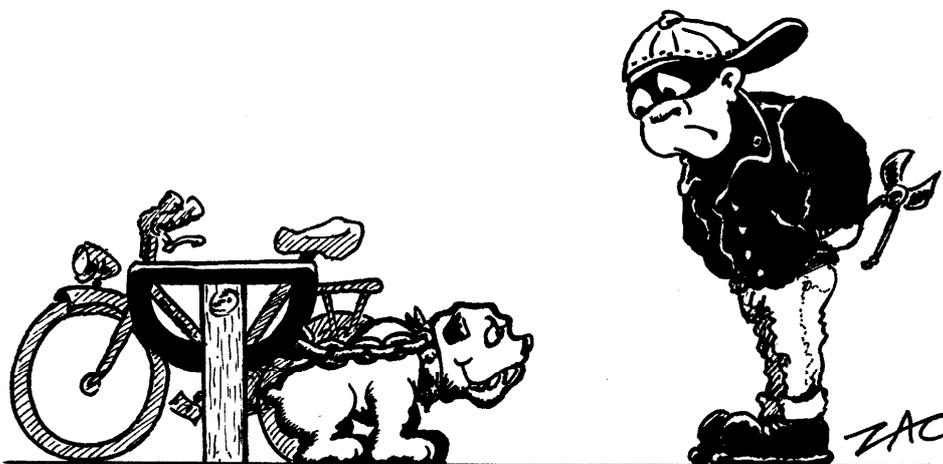
l'utilisation du vélo à deux étudiants d'origine africaine.

16 novembre 2000 : stand pour l'accueil des étudiants étrangers organisé par l'université

Depuis novembre : création du site internet de Vélocampus.

Janvier 2001 : achat de trente nouveaux vélos, qui seront orange avec une plaque soudeuse au cadre comprenant les logos de Vélocampus et de ses partenaires financiers. Ces vélos seront de type VTC et équipés d'un antivol U solide et d'un antivol intégré à la roue arrière. Comme quoi, dynamo et dynamisme vont de pair !"

Laurent



L'APPUI-VÉLO ANTIVOL

Groupe de travail

Protection des bandes cyclables :

Lors de la dernière AG, il a été beaucoup question des séparateurs de chaussée et autres réflecteurs protégeant les bandes cyclables. Certains dispositifs nous semblent dangereux, d'autres inefficaces. Il y a matière à mener une première réunion du groupe de travail "Protection des bandes cyclables" (groupe non constitué, n'hésitez pas à venir !) afin de faire l'inventaire des dispositifs (photos ou schémas à l'appui), avec leurs avantages et inconvénients et d'éventuelles propositions.

On se donne comme date jeudi 7 février à 18 H 30 au local.

Gaël

Le campus sort de l'œuf

Parmi nous certains se rappellent avoir parcouru au printemps dernier l'itinéraire de notre projet de voie cyclable du centre ville au campus de l'Erdre. Ils n'avaient pas perdu leur temps à distribuer, en ce samedi après-midi, des tracts aux étudiants.

Car après plusieurs versions décevantes et irrecevables le District et la Ville de Nantes ont fini par pondre enfin une version acceptable du projet d'aménagement du campus.

Tout y est, de ce que nous avons demandé : une voie réservée aux modes doux traverserait le campus du nord au sud, reliant les facs de Sciences Eco, Lettres et Droit à celle de Sciences, pas de pont sur l'Erdre au débouché du Cens, pas de voie de transit à travers le Mail du Tertre, des parkings pour voiture du côté des voies d'accès et pas au bord de la rivière.

Tout cela est visible, en détail, chez Place au Vélo, l'association qui tient ses adhérents au courant.

La leçon de physique du professeur Cyclopède

Leçon n° 12 : Tellement improbable !

Le vélo, c'est connu, permet aux neurones de respirer. C'est pourquoi Cyclopède n'en finit pas de trouver des sujets de dissertation simili-scientifiques. Cette fois : les probabilités à vélo.

Arrivera ? n'arrivera pas ? de tout temps l'homme a cherché à maîtriser l'imminence des événements. Pourquoi nous sommes-nous fait plus mouiller cet automne que l'an passé : malchance ou respect des probabilités ? Abordons ensemble ces théories mathématiques avec des applications plus pratiques que des boules rouges et blanches tirées d'un sac par une main innocente.

Premier cas : les vélos crèvent, parfois. Quelle est la probabilité de crever deux jours de suite ? Il faut partir d'une estimation : mettons qu'en moyenne et sur un très grand nombre d'années on ait noté une crevaillon par an. La probabilité quotidienne de crevaillon est alors de $1/365$. Si la crevaillon était vraiment un phénomène aléatoire, la probabilité de crever le lendemain d'une réparation de chambre à air serait la même que n'importe quel autre jour. Donc la probabilité de crever deux jours de suite serait de $(1/365) \times (1/365) = 1/133225$. On peut aussi l'exprimer sous la forme : " statistiquement ça n'arrive que tous les 133 225 jours, soit tous les 365 ans ". Ce qui ne signifie pas que ça ne nous arrivera pas même si nous ne vivons pas 365 ans, puisque ça n'arrivera jamais à certains et peut être une fois ou deux au même.

Notons aussi que la crevaillon n'est sans doute pas un phénomène aléatoire : on a donc d'autant plus de chance de crever que le pneu est ancien, donc plus il y a longtemps que l'on a pas crevé, plus la probabilité d'occurrence devrait augmenter. Inversement, si l'on répare d'une rustine une chambre à air crevée, elle est probablement usée en d'autres points, d'où une probabilité forte de rechute dans les jours suivants. Et pour finir la fameuse " loi des séries " qui n'existe pas plus que le vélo idéal : si l'on crève deux jours de suite en passant sur la même bande cyclable, il convient de chercher le clou à l'origine de la panne, avant que de se signer et de cracher trois fois en l'air en se grattant l'oreille gauche.

Conclusion : crever deux jours de suite c'est si improbable qu'il faudrait se réjouir d'une telle chance.

Deuxième cas : mon copain Alphonse prétend emprunter chaque jour la même bande cyclable que moi sur nos 3 km de trajet commun et dans le même sens alors que je ne le rencontre jamais. Quelle est la probabilité qu'il me mente et aille en réalité en automobile ?

Si les cyclistes ont un champ de vision de 200m, leur champ de vision à 20km/h correspond à 72 secondes pour 400m s'ils se retournent. Admettons que je roule à 20 km/heure et Alphonse à 22 km/heure, mon trajet dure 540 secondes, le sien 491 secondes. Supposons maintenant que mon trajet ait lieu chaque matin à n'importe quel moment entre 8H et 9H. Il y a $3600 - (540 + 72)$ possibilités pour mon

trajet, mais ce chiffre n'a en fait aucun intérêt. Ce qui compte c'est qu'il existe $540 + 72 + (491 - 1)$ positions du trajet d'Alphonse, sur un total de $3600 - (491)$ pour lesquelles je l'apercevrai, soit une probabilité de $1 / 2,8$. Je devrais donc le rencontrer en moyenne tous les trois jours.

Par contre si Alphonse réalisait son trajet à pied, à la vitesse de 3.6 km/heure, soit 1m/s, son trajet durerait 3000 secondes. Sur les 3600 secondes que dure l'heure il aura l'occasion de m'apercevoir pendant $3000 + 80 + (540 - 1)$ secondes, soit une probabilité de rencontre de $3619 / 3600 > 1$. Ils seraient alors certains de se rencontrer chaque jour.

Conclusion : pour faciliter les rencontres, rien ne vaut l'intermodalité.

Troisième cas : celui de la pluie, impossible de la passer sous silence.

On connaît la durée moyenne annuelle de pluie à Nantes, 750 heures / an. On peut supposer que ça tombe à n'importe quelle heure



du jour ou de la nuit. Donc un cycliste urbain " étalon ", prenons-le au masculin car nous aurions du mal à féminiser l'expression, qui couvre 6 km chaque jour, toujours en moyenne, à une vitesse de 15 km/heure, passe chaque année $365 \times 6 / 15 = 146$ heures sur sa selle, à la merci des gouttes. Est-ce que la probabilité qu'il se fasse mouiller est de $750 / 146 = 5.13$? Impossible car une probabilité ne peut en aucun cas être supérieure à 1. Et aussi parce que les 750 heures de pluie ne tombent pas forcément en même temps que les 146 heures de vélo, c'est là la subtilité.

En réalité les valeurs moyennes des deux événements, la pluie en est un, le trajet à vélo un autre, ne permettent pas le calcul. Il faudrait plutôt connaître la concomitance des deux événements, c'est le terme savant pour dire que pas de bol, on vient de s'en prendre une parce qu'on n'a pas attendu deux minutes que ça passe.

On peut tenter un calcul grossier consistant à ramener à la durée de chaque trajet la probabilité de pluie ; comment peut on alors

additionner les probabilités de jours successifs ? Lundi proba de pluie + mardi de non pluie + mercredi de pluie + ... ? En fait la solution est dans un calcul de l'inverse de l'événement cherché. Car il est possible de calculer la probabilité annuelle de non pluie, comme le produit des probabilités quotidiennes de non pluie. Par contre, se faire mouiller une fois de temps en temps, ça n'est pas un événement, au sens des probabilités bien sûr.

Considérons que l'année soit composée de $365 \times 24 \times 60 / 12 = 43800$ périodes de 12 minutes, cet atome de temps étant la durée d'un trajet biquotidien. Supposons que les périodes de pluie, décomposées en durées élémentaires de 12 minutes, soient au nombre de $750 \times 60 / 12 = 3750$. Pour la simplicité du calcul on suppose que ces périodes de pluie sont réparties de manière parfaitement aléatoires au cours de l'année. C'est bien sûr faux, mais si quelqu'un veut se passer de cette hypothèse bien pratique ... Bon. Plaçons le premier trajet n'importe où sur l'échelle de nos 43 800 périodes élémentaires, il y a 43 800 façons de le faire. Plaçons ensuite les périodes de pluie sur la même échelle, il y a 40 050 chances sur 43 800 qu'il ne pleuve pas durant ce premier trajet; La probabilité de non pluie est donc de $40050 / 43800 = 0.914$. Pour le trajet suivant le nombre de cases libres a diminué, le nombre de nuages lui a peu de chance d'avoir changé, donc la probabilité de non pluie est alors, en première approximation, de $40050 / 43799$, etc ... En continuant ce calcul pour les 730 trajets de l'année on trouvera une probabilité annuelle de n'avoir jamais été mouillé de $(40050)^{730} / (43800 \times 43799 \times 43798 \times \dots \times 43071) = 4.2^E-29$ disons 0. Donc la probabilité d'avoir été mouillé au moins une fois est de 1. On est sûr d'être mouillé au moins une fois par an. Quel scoop !

Ne bannissons pas trop vite les réflexions probabilistes de nos songeries cyclopédiques : la probabilité de se faire mouiller au quotidien est, $1 - (40050 / 43800) = 1/12$, à peu de choses près, ce qui signifie en langage commun que l'on est censé se faire mouiller une fois sur 12, soit 61 fois dans l'année. Si l'on comptait tous les pipis de moineau, les impressions de bruine et les esprits de brouillard humides on arriverait peut être à ce chiffre désespérant. Mais la vraie pluie, celle qui transperce et transit, est beaucoup plus rare, nous le savons par expérience.

D'ailleurs me voici arrivé et je me suis trouvé tellement occupé par ces fariboles que je n'ai même pas remarqué qu'il pleuvait. Comme quoi ces calculs ont bien eu quelque utilité !

C'est le nom donné par le Conseil Général de Loire Atlantique au projet d'itinéraire de loisir parallèle au littoral atlantique. Le tracé est assez éloigné de la côte et emprunte peu de voies propres ou sécurisées, ce qui n'est pas pour nous satisfaire. Certes cela nous éloigne de l'agglomération nantaise et du vélo quotidien ... mais nous sommes aussi pour la plupart, des utilisateurs potentiels de Vélocéan, pour un week-end ou nos vacances.

C'est pourquoi nous avons demandé à être reçus par les responsables de cet aménagement au CG, Eric Sardin et Mme Busnel. Rendez vous est pris pour le 23 janvier à 18 H. Intéressé(e) par cette entrevue ? Faites vous connaître auprès de Dominique.

Passant Quai Ceineray, je suis entré par curiosité au CG44 qui tenait session. Par chance, j'y ai entendu la fin des interventions sur le budget de la sécurité routière (3 MF sur 3 ans).

J'y ai apprécié quelques interventions. Françoise Verchère qui a très bien décrit l'automobiliste agressif et sans gêne qui hante les villes et nos routes ; Stéphane Baugé qui avoue avoir roulé très vite et s'être assagi depuis qu'il est papa d'une petite fille! J'ai moins apprécié : Monique Papon qui se gare souvent sur les trottoirs par manque de temps... ; Loïc Le Masne qui accuse F. Verchère de dogmatisme et d'être donneuse de leçons (Il se fera reprendre vertement et finira par s'excuser) ; Claude Seyse qui accuse les conducteurs de deux roues de ne pas respecter le code de la route, (pour exonérer les voitures de leur dangerosité !). Le budget de la campagne sur 3 ans (avec Mickaël Landreau) est voté sans réserves.

Vient ensuite le détail des 395 MF du budget départemental des routes ou chacun d'applaudir à son tronçon de rocade ou voie expresse, ou de déplorer que son canton attende encore son accès à l'autoroute ou sa 4 voies... A noter que le département met 2,3MF dans le programme "Loire à vélo" et l'itinéraire cyclable littoral "Vélocéan" dont la première réalisation concrète sera entre La Turballe et Le Croisic.

Marc

A mes nouveaux hôtes nantaises et nantais

Prémisse d'intégration nantaise... à deux roues :

En venant de Lyon, ce mois d'octobre, j'ai découvert dans le même temps « Place au vélo » et votre bitume vert de tags réglementaires, par le biais du ronronnement de mon fidèle pédalier. Et quelle fut ma surprise en constatant le doux déroulement de vos bandes « de cyclistes » bretonnes par rapport aux lyonnaises.

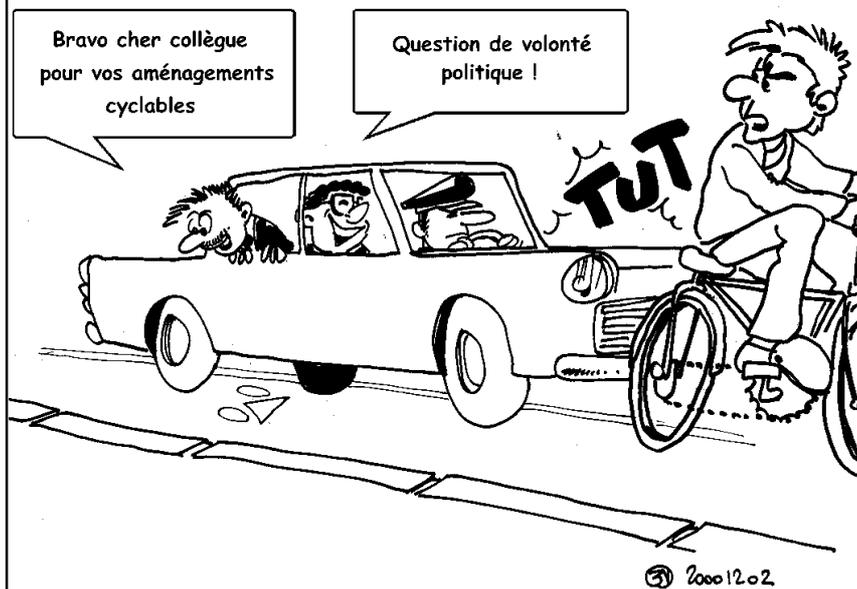
« Une occupation abandonnée » s'exclamerait Hemingway si Place au vélo pouvait encore l'inviter à un de leurs modestes, mais néanmoins encourageant, show médiatiques (France 3, M6, Radio Prun') !

Voici pour le côté positif de mes roulades dans les bras de cette grande Dame qu'était Anne de Bretagne. Pour le côté « obscur de la force », sur un aspect commun à chaque cité moderne : « y'a plus de respect Messieurs, Dames » !

J'ai aussi appris à enfourcher mon vélo sous la pluie sans faire la grimace, par respect d'une des traditions bretonnes : 10 min de pluie, 10 min de soleil ; 10 min de pluie, 10 min de soleil ...

Le vélo urbain vivra !

Sylvain



BRÈVES BRÈVES BRÈVES BRÈVES BRÈVES BRÈVES BRÈVES BRÈVES BRÈVES BRÈVES

- ◆ Ouest-France 28/11/2000 : Rennes développe les contresens cyclables. Depuis 94, la ville réalise 2 à 3 aménagements par an. Ces contresens ne sont jamais très longs et évitent des détours aux cyclistes. Ils ne posent pas de problèmes de sécurité car la vitesse est réduite et la visibilité doit être dégagée aux intersections.
- ◆ A Nantes, on espère en 2001 les rues du centre-ville à contresens : Budapest, Lafayette, Crébillon entre autres...
- ◆ Les adhérents qui sont intéressés par la dynamo LightSPIN-lite peuvent bénéficier d'une réduction de 5% (son prix est de 85 Francs Suisses au lieu de 90). Cette dynamo est le modèle de base, c'est-à-dire qu'elle est sans feu de positionnement et sans accumulateur. Ceux qui désireraient se procurer la dynamo LightSPIN-plus, avec accumulateur et feux de positionnement, devront attendre que cette petite merveille ait subi quelques tests en février-mars. Nous vous rappelons qu'une documentation est disponible au local.
- ◆ Les emplacements réservés aux vélos dans le parking silo du Commerce ne vont pas tarder à être payants. En effet des aménagements récents attirent notre attention : une porte avec système de cartes (accès libre pour l'instant) permet l'accès à nos "fauves" entourés d'une grande grille en ferraille. Renseignements pris à l'accueil et à la boutique NGE : Tarif cycles de 5 F la journée, 50F au mois, 200 F à l'année... et sans doute un tarif à l'heure. Décision prise pour le tout début 2001.
- ◆ **Triste bilan** ! Après plusieurs années sans accident mortel, 2 cyclistes ont été tués en 2000. En juin rue Bellamy, un homme fauché par un chauffard à 5 heures du matin et récemment le 22 décembre à la sortie du pont Willy Brandt vers le nord, un septuagénaire renversé par un camion qui tournait à droite.
- ◆ Sous prétexte de lutte contre l'effet de serre, la classe politique unanime vient de faire un nouveau cadeau fiscal au lobby automobile. Pendant ce temps, nos propositions en faveur du vélo, d'un coût budgétaire beaucoup plus modeste, restent lettre morte. Il faut dire que le vélo n'est pas seulement un mode de transport propre et silencieux, champion de vitesse toutes catégories en milieu urbain. Il est aussi synonyme de convivialité, d'indépendance et de liberté. Est-ce cela qui fait peur aux politiques ?

Tout, le reste et encore plus !

L'Hebdo de Nantes avait fait un article fidèle à la situation quotidienne des cyclistes courant novembre. Voilà que le 13 décembre dernier la parole était laissée aux motards. Et là, ça décoiffe les casqués, autrement dit ça révèle des comportements et des attitudes plutôt attristants.

Le représentant de la " fédération des motards en colère " interrogé se présente comme " inspecteur départemental de la Sécurité Routière " : curieux mélange des genres. On découvre au fil des exemples que tous les aménagements de voirie destinés à ralentir la vitesse en ville horripilent ce type : ralentir pour un motard, c'est déchoir. Des bandes rugueuses sur la partie gauche de la chaussée trop large ? (en fait pour empêcher le dépassement au niveau d'un passage clouté) : " dangereuses pour le motard qui a *tendance* à serrer à gauche pour avoir une meilleure *visibilité* ". Mon œil !. Des pavés sur une zone 30 ? " Dangereux pour les motards, car glissants ". Les bourrelets de séparation le long des bandes cyclables ? " Un deux roues serré par une voiture peut être *contraint* de mordre dessus et de tomber ". Et tout est du même tonneau : mauvaise foi et fausses bonnes excuses à tous les coins de rue. Les motards auraient un droit, inaliénable et à eux seuls réservé, de jouer à faire de la vitesse dans les rues, ce sont les bordures qui les feraient chuter qui seraient hors la loi ?

Évidemment qu'il y a trop de motards qui se tuent chaque année en ville ! Mais c'est justement pour cela qu'il est malséant de remettre en cause les dispositifs visant à faire ralentir tous les usagers de la voirie. Les accros du compte-tour comme celui-là, pour un peu ça me mettrait en colère contre les motards !

Olivier



La Bicyc'Lettre N° 25

Etudions ensemble

Non, cet article n'est pas réservé aux étudiants appointés par les écoles et l'Université. Il s'adresse à chacun d'entre nous. Charles Estranjeaux a fait lors de la dernière AG une proposition, que PAV s'est empressée de faire suivre au District : organiser un voyage d'étude commun de Plassovélistes, d'élus et de techniciens de la voirie de l'agglomération. Pour aller étudier les solutions cyclables appliquées ailleurs, bien sûr.

Riche idée qui permettrait à tous les acteurs des aménagements cyclables, de se connaître mieux et d'avancer ensemble dans la définition des solutions les mieux appropriées pour notre agglomération. La réponse des autorités ? Nous l'attendons impatiemment, en espérant que la Communauté Urbaine n'aura pas brûlé les courriers de l'ancien District ...

Depuis plusieurs années, " Agir pour l'Environnement " constitue un réseau de citoyens qui par un envoi de courriers appuie ses revendications. En cette fin d'année le thème est " moins d'autoroutes, plus de rail ! ". Les cartes postales, toutes prêtes, sont à envoyer au ministre des transports et au président du Conseil Régional.

Pour tous renseignements s'adresser à : Agir pour l'Environnement, 97 rue Belleport 75020 Paris, ou contacter Marie-Annick au 02 40 50 27 60

Sur votre agenda

Samedi 20 janvier: Assemblée générale annuelle Place au vélo à la Manu 1er étage salle B à 17h30

Mardi 23 janvier: Au Conseil Général : réunion Vélocéan 18h00

Samedi 27 janvier: Brico-vélo à 14h au local

Samedi 24 février: Brico-vélo à 14h au local

Judi 1er mars 18h00 : Expédition Bicyc'Lettre

Lundi 12 mars : Assemblée générale Place au vélo Manu 20h30

Samedi 31 mars: Brico-vélo à 14h au local

Week-end 7-8 avril : AG de la FUBicy à Lyon

Lundi 14 mai : Assemblée générale Place au vélo Manu 20h30

Dimanche 20 mai : Fête du vélo sur les bords de Loire : boucle Ste Luce, Mauves, Divatte

N'oubliez pas de renouveler votre adhésion

Sur internet :

Mail : nantes@fubicy.org

Site : <http://nantes.fubicy.org>

liste : envoyer un mail vide à : nantes-velo-suscribe@fubicy.org

Bulletin d'adhésion

+ abonnement à la Bicyc'Lettre

Nom

Prénom.....

Adresse

.....

tél

e-mail.....

Membre individuel50F

Couple..... 70F

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, Marie Bouilland, Jacques Clavreul, Gaël David, Dominique Dupont, Olivier Flamand, Marie-Annick Girard, Laurent Hollécou, Sylvain Jacquin, Marc Peroy, Bernard Renou