

Pont de St Nazaire : Courrier au Président du Conseil Général



L'association Place au Vélo s'insurge contre le recul du Conseil Général de Loire Atlantique concernant l'aménagement du pont de Saint Nazaire.

Alors que la chaussée actuellement à trois voies devait passer à deux voies et permettre le passage sécurisé des cyclistes, les travaux ont été arrêtés à la demande d'un groupe de pression d'automobilistes.

Cet aménagement avait pour but de limiter réellement la vitesse sur le pont et de protéger les deux-roues. La sécurité de tous se trouvait renforcée et ces rétrécissements étaient en accord avec la campagne pour la sécurité actuellement menée par le Département.

Les accidents pourront donc continuer à se produire par suite des vitesses excessives des automobiles. Quant au projet interrégional d'une continuité cyclable le long des côtes atlantiques,

Vélocéan, il ne reste plus au Conseil Général qu'à l'enterrer. Pourtant les deux derniers numéros de la revue du Conseil Général ne manquent pas d'en faire la promotion. Un choix doit être arrêté : soit le pont de Saint Nazaire a un statut autoroutier, auquel cas une alternative crédible doit être proposée aux autres usagers de la route (piétons, cyclistes), soit il a un statut de voie ouverte à tous les usagers de la route, dans ce cas un espace doit être réservé aux usagers non automobilistes.

L'association Place au Vélo souhaite que cette clarification soit faite au plus vite et que les modes de déplacement autres que l'automobile ne soient pas évincés des routes gérées par le Département.

Pour Place au vélo, le Président

Bicyc'lettre

journal de l'association nantaise "Place au vélo" > juin 2001 > n°28



...❖ Manif !

La balade du 23 juin sera l'occasion d'une manifestation sur le Pont de St Nazaire

SUR VOTRE AGENDA !

Jedi 21 juin

→ RV pour préparation sortie vélo

Samedi 23 juin

→ Sortie vélo/bateau vers St Nazaire

Jedi 28 juin

→ Assemblée Générale et pot des adhérents à la Manul à 20h30
→ Chacun amène un dessert
Place au vélo se charge de la boisson

Samedi 30 juin

→ Brico-vélo, au local à 14h

13 Juillet-27 Août

→ Bonnes vacances

Lundi 27 août

→ rédaction de la Bicyc'lettre n°29 au local à 20h30

Jedi 6 septembre

→ sortie de la Bicyc'lettre n°29 au local à 18h

Lundi 17 septembre

→ Assemblée générale à la Manu à 20h30

Samedi 22 septembre

→ "En ville sans ma voiture"



rédaction

Reno Geng,
Cécile Stern,
Lilia Chaslerie,
Laurent Hollecou,
Dominique Dupond,
Olivier Flamand,
Sylvain Jacquin,
Marc Peroy,
Christophe Raverdy,
Bernard Renou.

graphisme
Sapristi*

retrouvez-nous

au local pour le rendez-vous hebdomadaire
tous les jeudis de 17h à 20h
8, rue d'Auvours - 44000 Nantes
tél → 02 40 200 400

et aussi sur internet

mail → nantes@fubicy.org
nantes-velo-suscribe@fubicy.org
site → <http://nantes.fubicy.org>

Bulletin d'adhésion + abonnement à la Bicyc'lettre → membre individuel 50 frs - couple 70 frs

nom _____ prénom _____

adresse _____

tél _____ e-mail _____

à envoyer à l'ordre de Place au Vélo - 8, rue d'Auvours - 44000 Nantes - tél → 02 40 200 400

date _____ signature _____

Bicyc'lettre

journal de l'association nantaise "Place au vélo" > juin 2001 > n°28



PHOTO Pari tenu pour la Fête du Vélo du 20 mai ! Plus de dix mille personnes se sont retrouvées sur les bords de la Loire à vélo, en roller et à pied pour profiter d'un parcours réservé aux modes de déplacement doux. Sous un soleil radieux, Place au Vélo a connu un succès important à travers cette manifestation conviviale qui s'est déroulée sans incident. Merci à tous ceux qui ont contribué au bon déroulement de cette journée : le personnel de la DDE et les services techniques communaux nous ont bien épaulés. Rendez-vous le 28 juin autour d'un verre lors de la prochaine AG. Mais Place au Vélo a d'autres actions à entreprendre. L'entretien des bandes cyclables laisse parfois à désirer notamment quand elles sont interrompues par des travaux, et leur effacement par usure sur certains boulevards est inquiétant. La signalisation verticale se fait toujours attendre, des améliorations restent nécessaires pour réellement promouvoir le vélo urbain...

Christophe Raverdy

PLACE
au
Vélo

association de cyclistes urbains
de l'agglomération nantaise

- 2 → Revue de presse
→ Un mois de mai
à Vienne
- 3 → Place au vélo initie
des enfants de CM2
- 4 → Les Vélos-Taxis
lors de la fête
du vélo 
- 5 → Bilan de la fête
du vélo
- 6 → Cyclopède :
Traction contre
compression
- 7 → Les brèves 
- 8 → Pont de St Nazaire
→ Sur votre agenda

Assemblée générale

de Place au vélo

le jeudi 28 juin à 20h30
Manu, salle A

- Bilan Fête du vélo
- Sortie nocturne
en juillet
- Journée "En ville
sans ma voiture"
du 22/09/2001
- Assemblée Générale
de la Fubicy à Nantes
en 2002
- Calendrier 2002

Bordeaux

Vélo-Cité n° 60, mai 01

Après les municipales, Alain Juppé s'est offert un débat au conseil municipal sur : "Vers une nouvelle culture du déplacement". La tonalité en a été la suivante, les autos sont boutées hors du centre, la ville est alors apaisée sans transit et il n'est donc pas besoin d'équipement spécifique pour les vélos, le maire précisant : "la cohabitation se fera naturellement". L'association Vélo-Cité apprécie peu : "tout d'abord, pour nous le plan cyclable n'est réalisé qu'à 30%. Et puis si l'équipement n'est pas une fin en soi, le rapport de forces actuel entre automobilistes et déplacements non-motorisés rend indispensables les délimitations d'espace". Et même les 2000 vélos qu'achète la mairie pour les prêter à la population dès juin, laisse l'association dubitative : "Si chacun de ces vélos sert, mettons 2 fois par jour, cela ne pourra que se remarquer. Mais pour cela, il faudrait qu'ils puissent circuler facilement..."

Besançon

Le Rayon de l'AUB, n°43, mai 01

De l'espoir pour l'Association des Usagers de la Bicyclette : un budget qui passe à 6 MF alors que le PDU n'en prévoyait que 4, une équipe municipale renouvelée qui semble avoir compris l'intérêt du vélo. Mais si on interdit de fait aux cyclistes d'utiliser les rues en pente douce, il est facile de déclarer que le relief bisontin est rédhibitoire. Il faut donc une politique qui privilégie les modes doux mais aussi cesser les aménagements anti-vélos comme le grand contournement infranchissable et améliorer la concertation. Sans oublier enfin de faire respecter la réglementation.

Caen

Dérailleurs Dernières, mai 01

Outre de nombreuses sorties comme le samedi 2 juin en mémoire d'une piste cyclable portée disparue ou le dimanche 17 à la découverte du patrimoine de l'Orne, l'association se prépare déjà activement à la semaine « Eclairiez-vous » et vient d'obtenir 12 000 F dans le cadre de la semaine « Sécurité Routière » pour imprimer des plaquettes d'informations...

Lille

L'HeuroVélo, n° 33, avril 01

L'ADAV, l'Association pour le Droit Au Vélo, dépose deux demandes d'agrément : l'une comme Association Locale d'Usagers, ALU, auprès du préfet du département et l'autre comme Association agréée pour la Protection de l'Environnement, APE, auprès du préfet de région. Ces agréments permettent d'être associés aux plans d'urbanisme, de siéger dans divers organismes consultatifs locaux, de ne plus avoir à démontrer l'intérêt à agir devant les tribunaux administratifs, de porter plainte en tant que partie civile, de représenter en justice les victimes. Bref des outils indispensables pour une association de cyclistes urbains.

Montreuil

le bulletin, mai 01

La bourse aux vélos a eu lieu le samedi 12 mai. Rappelons-en le principe : les vélos à vendre sont déposés à partir de 10h et mis en vente de 11h à 16h au prix choisi par le vendeur. Vivre à Vélo en ville garde 10% du prix des vélos vendus. Les invendus sont rendus sans frais avant 17h. Un bilan sans complaisance en est fait. Les barrières étaient mal posées, les guichets d'accueil insuffisants ainsi que les militants de l'assoc. Mais ce bilan sous-entend le franc succès de l'opération, l'organisation était un peu débordée. J'ai cru comprendre que plus de 100 vélos étaient échangés. Le moral reste bon puisque la bourse d'octobre risque d'être avancée au 22 septembre.

Toulouse

Vélo, n° 69, avril-mai 01

La SNCF se bouge et installe de nouveaux parcs de stationnement dans les gares de la région. Il s'agit de consignes individuelles gratuites se présentant sous la forme de boîtes métalliques en tôle ajourée avec un toit que le cycliste ferme avec son propre antivol ou cadenas. De plus 2 parcs collectifs, accessibles par carte à puce et payants seront créés dans les gares de Toulouse-Matabiau et Muret seront réservés aux abonnés travail.



Le Mans

Cyclamaine, n° 17, mai 01

Cyclamaine ne lésine pas et propose d'aménager la rue Gambetta en cour urbaine afin de créer un véritable axe de tranquillité entre la Sarthe et le nouveau parc Théodore Monod. Avec l'arrivée du tramway prévue vers 2005, le réaménagement de la rue Gambetta doit correspondre à une réelle modification de la politique urbaine. Une réunion de quartier a montré la nécessité de créer un itinéraire cyclable et piétonnier dans ce secteur entièrement quadrillé par des grands axes. La cour urbaine permet d'unifier l'espace public, de limiter la vitesse à 30 km/h, et de favoriser la circulation du tram, des piétons et des cyclistes.

Chambéry

La bicyclette, n° 17, juin 01

Le Véloparc relais en gare de Chambéry : un projet bien-tôt concret ? Depuis plusieurs mois, Roue Libre, ainsi que Chambéry Métropole, montent le projet d'un « garage » à vélo en gare de Chambéry. Celui-ci serait situé dans un local vitré à l'entrée de la gare. Il permettrait l'accueil de 30 vélos gardiennés pour 5F/jour ou 50F/mois et la location d'une dizaine de vélos. Le projet est petit mais destiné à grandir en cas de succès. Il reste que Chambéry Métropole a promis le service pour l'été et que Roue Libre n'a plus de nouvelles !...

Bernard Renou

Toutes les revues sont consultables au local.

Un mois de mai à Vienne

un mois de vrai printemps, de vrai soleil, et un vélo. Un mois de vélo à Vienne, des pistes cyclables comme vous n'en avez jamais imaginées, même dans vos rêves les plus fous. Où qu'on aille, il y a un itinéraire pour cyclistes, un itinéraire protégé des voitures. Les rues sont larges : il y a un trottoir, et puis les voitures, et puis les lignes de tramway, et puis la piste cyclable, et puis un autre trottoir. Trois possibilités, soit une piste cyclable à part, le plus souvent sous de jolis arbres, comme c'est le cas le long du Ring qui entoure la vieille ville, une vue imprenable sur les principaux monuments. Ou alors des pistes qui vont contre un sens interdit, ça prévient des accidents de portières et on est mieux vus. Ou alors une méthode peu utilisée ici, le partage du trottoir : un côté piéton, un côté vélo, ça marche très bien sauf qu'il faut quelquefois sonner les touristes qui n'ont rien compris aux gros ronds bleus ornés d'une bicyclette qui jalonnent les itinéraires cyclistes. Les enfants apprennent très tôt à respecter le code de la route. Ils se baladent seuls et c'est chouette. Autre miracle, les vélos sont très souvent prioritaires sur les voitures, surtout quand la rue est en pente, les viennois trouvent ça normal. Mais le plus déliant c'est qu'elles s'arrêtent vraiment ! En fait le cycliste est un utilisateur à part entière du bitume viennois, il a même ses propres feux : cycliste pieds à terre pour le rouge, qui pédale comme un fou pour le vert ; et ses propres passages piétons (des passages vélos ?). Et puis bien sûr, découvrir une ville à vélo La capitale la plus verte d'Europe ; Un vélo qui se fait même parfois militant, manifestation hebdomadaire le jeudi soir contre le gouvernement de coalition de droite et d'extrême droite, cyclistes bienvenus. Ça fait rêver d'un vélo différent ici, mais ça vaut toujours pas les bords de l'Erdre au soleil après 8 mois de pluie continue ! Et puis du coup j'ai raté la fête du vélo.

Cécile Stern

Sortie vélo en milieu urbain

Place au Vélo initie des enfants de CM2, rue du Vélodrome.

24 enfants de CM2 ont participé à trois séances d'initiation à la pratique du vélo en milieu urbain, dont l'objectif était d'organiser une sortie dans le quartier. Place au Vélo ne pouvait pas mieux débiter ses interventions à l'école de Longchamp, située au 6, rue du Vélodrome (une piste occupait effectivement l'emplacement actuel de l'école).



Le jeudi 22 mars se sont déroulés trois ateliers tournants, avec le précieux concours de Laurent Godet, directeur de l'école, et de Sylvain, répondant toujours présent aux multiples actions de l'association. Le premier de ces ateliers convenait aux "forts en maths" : mesurer le périmètre et le diamètre d'une roue, calculer le nombre de dents sur les pignons et les plateaux et en déduire la distance pour un tour de pédalier, appelé communément le développement, avouez que cela a de quoi donner le tournis ! Le deuxième atelier, pour les "mécanos", consistait à visiter toutes les parties du vélo et recueillir les petits trucs pour apprendre à entretenir sa monture. Le troisième atelier, un parcours dans la cour matérialisé par des plots et des cerceaux, avait pour objet de vérifier si tous les enfants savaient s'arrêter, monter et descendre de vélo tout en se déplaçant, modifier les appuis en tendant un bras, un pied, les fesses, l'autre main, l'autre pied... En partant des comportements attendus, entre les adeptes du BMX (les casse-cou !) et ceux qui se risquaient à lâcher un appui (les plus frileux !), nous avons décidé de déterminer des groupes de niveau pour la prochaine séance. Le retour en classe a été l'occasion d'échanger sur la sécurité à vélo, en abordant des thèmes aussi variés que l'éclairage, la signalisation routière et le partage de la rue.

Le vendredi 20 avril, les enfants ont appris à rouler en draisienne (l'ancêtre de la bicyclette) et en patinette (histoire de tester son équilibre et de dompter sa monture en toutes circonstances). Ils ont également appris à négocier un rond-point, à moduler leur vitesse en circulant en file indienne et en respectant les distances. La reconnaissance du parcours pour la sortie dans le quartier s'est faite dans un premier temps en classe, à partir d'un plan de la ville, puis à pied, afin de repérer les principaux carrefours et les difficultés du parcours.

Le mardi 24 avril, un grand moment pour les enfants. Dernières recommandations, derniers gonflages de pneus, derniers réglages de selle et des casques, derniers tours de pédales pour enfin se lancer

dans la circulation urbaine. En sortant de l'école, nous prenons la rue Hector Berlioz et nous négocions le premier rond-point (tout petit celui-ci !). Peu de voitures pour commencer, très bien pour mettre les enfants en confiance. Au feu, nous nous engageons dans la rue Grootaers, direction le rond-point du Massacre, et là, c'est une tout autre circulation qui s'offre à nos yeux : à peine fluide, des voitures semblant circuler dans tous les sens, des bus stationnés. Cette expérience reflète bien les dangers de la circulation en ville pour un cycliste : les portières des voitures, les camions de livraison, les voitures stationnées sur les bandes cyclables, les rails des lignes de tram, les chaussées et trottoirs surélevés... Nous prenons ensuite le boulevard Jean XXIII avant de descendre le Boulevard de Longchamp et de parcourir tranquillement les nombreuses petites rues du quartier.

Les enfants ont tous été très enthousiastes à l'idée de s'aventurer dans Nantes à vélo, même si certains d'entre eux étaient réticents au départ, ou bien préféraient longer les bords de la Chézine ou de l'Erdre. La première chose que nous ont fait remarquer les enfants, suite à cette sortie, c'est l'importance accordée à l'anticipation par les gestes (tendre son bras pour tourner à gauche ou bien faire un signe aux camarades pour s'arrêter) et par le regard (bien voir et être vu, de jour comme de nuit).

Les animations scolaires constituent un enjeu important pour PAV. N'hésitez pas à les proposer dans les écoles et passez au local prendre des fiches descriptives.

Dominique





Bilan Vélos-taxis

.....> Succès auprès des participants et en même temps déception de ne pas avoir eu le temps d'être transportés dans ces drôles de machines roulantes. (Seulement 4 vélos-taxis !, en prévois 8 à 10 pour la prochaine Fête du vélo.)

.....> Recette env. 150 Frs

.....> 17 questionnaires remplis

.....> Les enfants adorent le vélos-taxis et les mamies le trouvent à leur goût, car lent (15km/heure en moyen)

Points négatifs :

.....> très peu de personnes transportées par rapport à nos espoirs,

.....> communication impossible avec les

pédaleurs, donc gestion nulle des courses de taxi

.....> absence physique de stand vélos-taxis (table, chaises et les pousse-pousse Java du magasin Bornéo) pour rassembler du monde et faire débat sur ce sujet. Bien que les discussions sur ce mode de transport soient allé bon train autour du stand Place au vélo.

.....> n'avoir pas couvert tout le circuit.

Les VÉLOS-TAXIS lors de la Fête du vélo

Les vélos-taxis étaient stockés dans la cour du local Place au vélo, nous partîmes à l'aube de ce dimanche prometteur, traversant la ville de Nantes encore plein d'effervescence des bringueurs du samedi soir. Nous sommes partis à quatre avec deux des quatre vélos-taxis. Nous avons cheminé sans encombre jusqu'au pont de Thouaré par les bords de Loire en admirant le réveil du soleil et de la nature.

Arrivés au stand Place au vélo, les équipes de vélo-men and vélo-girls se préparent péniblement (retard des candidats bénévoles). Chaque vélo-taxi est équipé d'un questionnaire de satisfaction client, d'un stylo et d'un carnet de tickets à souche. Le prix de la course est défini d'un commun accord, soit 10 F le petit circuit de 15 km (Thouaré.....>Bellevue ou Thouaré.....>Mauves) et le grand circuit de 24 km à 20 F.

Ces tarifs n'étant pas obligatoires, la consigne de faire remplir en priorité le questionnaire au participants-clients est donné à chacun des vélo-men and vélo-girls. Car celui-ci est axé sur l'opportunité d'une station de vélos-taxis au centre de Nantes.

Puis, l'équipe du matin s'est égrenée le long de la Divatte pour montrer les quatre vélos-taxis jaune New York et faire notre publicité à la criée.

Hé oui ! pas le moindre client en cette matinée scintillante de soleil, "Tous en roues libres sur la Divatte" qu'ils disaient les organisateurs ...

En effet, les bandes compactes de cyclotouristes nous doublaient tel le peloton du Tour de France, et pas de marcheurs à l'horizon.

A 11h00, nous sommes allés présenter les vélos-taxis aux élus des mairies du circuit, où un muscadet bien frais et des gâteaux au chocolat nous attendaient à la Chebuette, offerts généreusement par la commune de St. Julien de Concelles en la personne de M. Berthelot, responsable du service technique. Le pot de l'amitié était joyeux et les officiels hilares et intéressés par ce mode de transport doux et non polluant. Quelques photos ont fixé ce moment de bonne humeur et convivial en fond les vélos-taxis en bord de Loire....

Pourquoi pas ?



Ayant recruté de nouveaux pédaleurs pour l'équipe de l'après-midi, deux initiés se sont chargés de la formation des collègues novices. Après avoir partagé un maigre repas vers les 15h00, l'équipe n° 2 se met rapidement en place et nous notons un fort regain d'intérêt et d'utilisation des vélos-taxis, étant donné le nombre croissant de participants sur le circuit de la Fête du vélo. Et enfin des piétons solitaires, en duo et en famille flânant sur la Divatte. Nous avons été très vite débordés par la demande qui fusait de toute part et en particulier du Talkie-walkie du stand Place au vélo. Les destinations annoncées à grand renfort de cordes vocales, tel la Chebuette ou la Pierre Percée, avaient du mal à traverser l'ambiance mi fête foraine, mi fête champêtre distillée par les chants du groupe Erin et les numéros de cirque. Heureusement, une adhérente organisatrice munie d'un Talkie-walkie, fendait la foule pour nous informer des courses de taxi en attente. Avec une telle affluence, nous avons couvert à 90 % le circuit Pont de Thouaré nord - sud, la Chebuette, la Pierre Percée, Pont de Mauves nord - sud et retour au point de départ soit par le chemin de halage nord, soit par la Divatte et seulement 10 % du circuit par le pont de Bellevue et le pont de Thouaré.

La fin de journée arrivant, un bilan rapide fût fait (voir encart.....>). Devant l'engouement des vélo-men and vélo-girls pour rapatrier les vélos-taxis à Nantes, nous décidâmes de partir cette fois-ci avec les quatre. Le retour à été une course effrénée pour certains et des petites réparations pour d'autres. Tous cela sous les cris de "Faites du vélo" ou "les vélos-taxis, la nature apprécie". Puis nos bénévoles jetant un dernier regard sur nos compagnons mécaniques d'un jour sous le soleil couchant citadin, nous nous sommes promis d'organiser une course de vélos-taxis en centre-ville.

A l'année prochaine!

Sylvain



Personnes ayant participés à l'aventure : Dominique Huriez et son frère Jean (Société vélo taxi), Gaël David, Solenn Maisonneuve, Alexandre Delafoye, Lilia Chaslerie, Reno Geng, Frédéric Bonneau, Frédéric Renou, Thibaud Chaslerie et son copain Paul, Millie Chaslerie, Pierre-Benoît David et son copain Sébastien, Violaine Boutet, ainsi qu'Henrik Schmidt.

Mystère à Nantes : Deux Fêtes du Vélo ?

De nombreuses personnes ont été étonnées par l'existence de deux fêtes du vélo : Après avoir repéré notre affiche bleue invitant à la balade sur les bords de la Loire, les passants ont découvert après le 20 mai une affiche jaune appelant à s'associer à la manifestation nationale. Cette situation s'explique par la cohabitation entre l'initiative de Place au vélo et la Fête du Vélo nationale.

A l'heure du bilan nous pouvons dire que notre projet de fête le 20 mai, lancé dès septembre dernier, était plus réaliste que celui de la Fête du vélo nationale proposé le 3 juin en plein milieu du week-end de Pentecôte. Si l'on ajoute aussi l'intérêt de proposer un parcours sécurisé et attractif, on comprend pourquoi nous avons pu rassembler dix mille personnes quand seulement trois cent se sont réunies à Nantes sur le parvis de l'île Gloriette. L'explication est simple : nous avons monté notre projet avant celui de la Fédération Française de Cyclisme, et enfin les clubs sportifs locaux contactés par nous n'ont pas souhaité s'associer à notre manifestation. Pas rancuniers, onze Plassovélistes le 3 juin ont effectué la balade de 30 km proposée jusqu'au Pellerin. Nous avons donc eu l'occasion de rencontrer l'UCNA, l'ASPTT et le représentant de la ville de Nantes et de convenir de se concerter pour réussir tous ensemble la Fête du Vélo l'an prochain. Un rendez-vous a été pris pour le 20 juin prochain. Pour la Fédération Française de Cyclisme et la Fédération des Usagers de la BICYclette, le souhait général serait de transformer la Journée Européenne du vélo de la première semaine de juin en une grande Fête nationale annuelle. En somme PAV avec "Tous en roues libres sur la Divatte" a réussi à montrer sa capacité d'organisation et à obtenir une forte crédibilité auprès de tous : merci au Comité de la FDV et à Dominique notre permanent ! La nouveauté de notre projet explique aussi la tiédeur des clubs locaux : 2002 se fera dans d'autres conditions puisque notre réussite a été convaincante.

Bilan de la fête du vélo



Bilan PC Course :

Cinq personnes seulement, connaissant parfaitement le parcours et le déroulement de la journée, à l'écoute de 8 à 19 H. Grâce aux radios distribuées aux commissaires, qui s'en sont servi avec parcimonie, le PC course a pu gérer en temps réel la sécurité des cyclistes sur le circuit. Il a fallu aussi gérer les désistements de dernière minute de certains commissaires, le moral de ceux qui trouvaient parfois le temps long, la distribution forcément trop lente des repas, le vide-grenier inopiné de Mauves, la chute d'une voiture dans la Loire... La journée a passé très vite. Une fête du vélo virtuelle et à distance, en quelque sorte, par l'intermédiaire des (nombreux et très disponibles) commissaires volants. Heureusement que certains ont pris des photos pour qu'on puisse voir à quoi ça ressemblait "pour de vrai".

Bilan des commissaires de course :

Ces gardiens du circuit ont été unanimes à reconnaître que c'était vraiment une super journée. Tous ont été agréablement surpris par l'excellent esprit et les nombreux encouragements, tant de la part des cyclistes que des riverains. Par contre l'affrontement avec les automobilistes a parfois été tendu, mais avec beaucoup de tact et de patience les commissaires ont surmonté toutes les difficultés. Prêts à recommencer l'année prochaine? Tous répondent par l'affirmative, c'est plutôt bon signe.

Bilan des Secouristes :

Pour les 35 secouristes de l'ADPC 44 la journée aura été très bonne : très peu d'accidents (9 interventions seulement à 16H) et surtout rien de grave, c'est un record avec un tel public. De plus cette fête du vélo aura été l'occasion de tester des patrouilles de secouristes à bicyclette : tellement efficace que l'idée sera reprise pour les manifestations à venir. Quelques remarques mineures sur la sécurité du parcours, mais globalement un énorme bon point décerné à Place au Vélo pour le sérieux de l'organisation et la mobilisation.

Bilan des restaurateurs :

Trois mois avant la date, les propriétaires des restaurants nous réclamaient déjà le remboursement de leur manque à gagner, le matin même certains étaient encore à réquisitionner des commissaires de course pour parking personnel..., mais à partir de 11H, plus un mot : les élus sont passés serrer des mains, les clients ont afflué, les terrasses n'ont pas désempli jusqu'au soir : de quoi calmer les plus râleurs. Et certainement une excellente publicité pour le beurre blanc et l'anguille de Loire.

L'avis du quidam :

Le standard de Place au Vélo croulait avant le 20 mai sous les appels inquiets, les questions

alarmées, les protestations de certains aussi ; dès le 21 mai, changement de ton, une flopée d'appels encore, mais tous élogieux, ravis! De nombreuses voix aussi ont demandé que ce blocage de la Divatte puisse avoir lieu plus souvent, pourquoi pas tous les dimanches. Nous nous en sommes fait l'écho auprès du Conseil Général.

Le stand de Place au vélo

Bien mal nous a pris d'avoir préféré le confort de l'ombre des grands arbres, la proximité de la musique d'Erin et les crêpes de VIA quand nous avons placé le stand Place au vélo sous le pont de Thouaré ! Beaucoup de cyclistes ne nous ont pas vu et c'est bien dommage que nous n'ayons pu faire notre petite publicité auprès de plus de chalands et certainement beaucoup plus d'adhérents. Le Conseil Régional, qui faisait la promotion de « Loire à Vélo » à l'entrée du site côté Nantes a épuisé ses 3000 portes-cartes. Malgré tout, le stand a été toute la journée joyeusement encombré d'adhérents et de visiteurs curieux de connaître ces gentils organisateurs d'un jour. Nombre de sonnettes ont été vendues et une quinzaine d'adhésions signées.

Le stand de contrôle technique

Le jour se lève, le stand se monte et les premiers cyclistes passent. Il s'agit pour l'instant surtout de cyclotouristes chevronnés qui s'occupent eux-mêmes de leur vélo et ne sont donc pas intéressés par le stand. À partir de 10h30, la foule arrive progressivement et le stand ne désemplira qu'à partir de 17h30. Les bénévoles se succèdent dans une bonne ambiance pour donner un coup de main. En tout, 51 vélos contrôlés ce qui est peu mais un bon résultat quand même vu qu'on a dû faire un peu de réparation d'urgence (crevaisons notamment). On a même vu un vélo-taxi qui avait quelques soucis.

L'installation gratuite de bandes réfléchissantes, de drapeaux pour les vélos enfant et d'écarteurs de danger a particulièrement plu aux cyclistes venus en famille.

Merci à tous ceux qui sont venus nous aider !

Les ratés :

Le camion chargé des vélos de « Pierre qui roule » n'a trouvé personne à qui confier son stock à la Pierre Percée ! Il a rebroussé chemin et nous n'avons pu le joindre ... Des personnes en attente de vélos à louer à Bellevue se sont vues prêter leurs vélos perso par les habitants. Belle solidarité ! Grosse déception de l'absence de la démonstration d'aéromodélisme qui n'a pas eu lieu par défaut d'autorisation accordée dans les temps. Cependant, un amateur a quand même sorti son matériel dans l'après-midi.

TRACTION CONTRE COMPRESSION

L'opposition entre la voiture, l'archétype du véhicule à moteur, lourd, polluant, renfermé sur lui même et le vélo a des fondements profonds. L'antagonisme est structurel, donc viscéral, au sens de la mécanique des structures. La voiture est une structure comprimée quand le vélo est une structure tendue. Le fil contre la poutre.

Démonstration Cyclopédique!

Ça commence dès la roue. On imagine parfaitement qu'un Cro-Magnon de nos ancêtres a un jour taillé une rondelle de granit et découvert qu'elle roulait. Cette roue primitive, genre pièce de monnaie, travaille en compression. C'est à dire que l'effort qui se transmet de l'axe de la roue à la terre comprime la partie inférieure de la roue. La partie de la roue située au dessus de l'axe ne sert, à cet instant là, à rien. Rassures-toi lecteur, cette partie annexe de la roue pleine aura son utilité quelques instant plus tard lorsqu'elle se retrouvera à son tour entre l'axe et le sol, écrasée du poids de la charge. Roue préhistorique, roue en bois pour char à bœufs, puis roue d'automobile, il n'y a pas de différence sur le principe.

La roue de vélo, pardon, mais c'est bien autre chose ! C'est le monde à l'envers, car les rayons ne supporteraient pas une compression, ils sont tendus. L'axe de la roue ne repose pas sur la roue, il est suspendu! Ainsi lorsqu'on pose 1 Kg sur l'axe d'une roue de vélo, le rayon qui est au dessus de l'axe se retrouve tendu comme une ficelle à laquelle on aurait suspendu ledit poids. C'est cet unique rayon, tendu, qui supporte tout le poids du vélo. Pour être honnête on devra bien reconnaître que dans cette merveille de roue tendue, il y a bien une partie qui travaille en compression : la jante. Celle ci transmet en effet l'effort final au sol, mais elle est, telle la coquille d'œuf, parfaitement optimisée : un minimum de matière pour transmettre un maximum d'effort. Quant au pneu, il n'a que l'air comprimé, dans la réalité il est sous tension.

On atteint là le cœur de la démonstration : il semble évident à tous qu'une roue à rayon est plus légère qu'une roue pleine. Mais pour quelle raison ? Cyclopède va tenter de vous prouver que la matière est mieux utilisée en traction qu'en compression. D'où moins de matière pour le même usage, d'où légèreté insoutenable des vélos par comparaison à la lourdeur insupportable des carrosses motorisés.

Regardons de près cette roue: pour alléger la roue pleine on peut réduire la matière comprimée à sa plus simple expression : on obtient une roue "à bâtons". Cro-Magnon aurait il inventé la roue à gourdins? Pour les batailles de char peut être! Nous allons donc tenter d'inventer la roue de vélo à bâtons et de calculer le diamètre que doivent avoir ces bâtons, que l'on supposera ronds, pour résister à la même charge que les rayons tendus d'une roue de vélo classique.

Au rayon rayons de votre vélociste il y a du choix, mais le standard, pour une roue de 700, c'est une tige d'inox de diamètre 2 mm et de longueur 300 mm. En traction cette tige supporte, théoriquement, la contrainte admissible de 1 GigaPascal sur une section de $\pi \cdot D^2 / 4 = 3.142 \cdot 10^{-6} \text{ m}^2$, correspondant à une force de 3 142 Newtons, autrement dit 320 Kg. Pour qu'une tige d'acier de même longueur supporte en compression le même effort, il lui faut résister au flambement. Que les scientifiques se reportent à la formule d'Euler avec une extrémité encastrée et l'autre mobile transversalement, pour ne pas que ça flambe le diamètre minimal est $d = (4 \cdot 3142 \cdot 0.3^2 \cdot 64 / \pi^3 / 210.10^9)^{1/4}$ soit $d = 10.3$ mm. Le bâton serait donc cinq fois plus gros que le rayon et vingt cinq fois plus lourd ! Peut être en faudrait-il un peu moins que de rayons, mais certainement pas 25 fois moins : donc une roue à bâtons en acier sera systématiquement plus lourde qu'une roue à rayons.

Le reste du véhicule peut être aussi comparé : la transmission de la puissance propulsive du moteur à la roue se fait à bicyclette par une chaîne, tendue. La transmission automobile est faite de d'engrenages, comprimés, ramassés, compacts... et lourds. Quelques vélos sont vendus avec des transmissions acatènes, par cardan, pour copier les autos sans doute, car le poids qui en résulte est rédhibitoire. Le

principe propulsif du moteur à explosion est, on le sait, la compression des gaz : les fibres musculaires du corps qui meut la bicyclette ne savent travailler qu'en tirant. En ce sens la bicyclette est plus humaine que l'automobile puisque son fonctionnement est identique à celui de son conducteur. Le châssis même du vélo est fait de tubes triangulés qui font travailler la matière dans les meilleures conditions ; le châssis d'une voiture travaille en flexion ce qui n'économise pas le matériau. L'opposition va jusqu'aux commandes de freinage et changement de vitesse : alors que le cycliste tire sur des câbles, l'automobiliste pousse sur des leviers qui compriment des liquides. Pas étonnant que ces scarabées de la route aient des fuites, puisque tout y est comprimé, sous pression, du carburant au conducteur.

Pour en finir vous voilà en panne: que faites vous? Vous poussez votre voiture, tel Sisyphé son rocher. Une panne à vélo ? Ne dites plus que vous poussez votre vélo jusque chez le réparateur, mettons que vous le tirez, tractez, halez, remorquez, touez...

Toutes ces explication sont certes un peu simplifiées et manichéennes, mais elles peuvent contribuer à mettre en lumière pourquoi le vélo attire quand la voiture repousse. Un profond mystère demeure cependant : comment se fait il donc que les automobilistes sortent tendus de leur habitacle pressurisé alors que les cyclistes s'éclatent tout en étant relax ?



Au 10 juin Place au Vélo compte 6 associations, 48 familles et 123 adhérents individuels tous membres à jour de leur cotisation. Depuis le 20 mai nous avons enregistré 23 nouvelles adhésions.

02 40 200 400

Le téléphone nouveau du local est en service. C'est un numéro facile à retenir : 02 40 200 400. Par contre, il serait bien de lui adjoindre un répondeur. Si l'un de vous a ou connaît un répondeur qui ne sert plus, un don serait apprécié.

Les foulées du Tram

Comme l'année dernière, Marie-Annick propose de reconduire l'équipe de plassevélisme qui avait terminée première association non sportive aux foulées du Tram. C'est toujours sur 15 km et c'est le dimanche 14 octobre. Retenez la date et commencez à vous échauffer. Pour en savoir plus, contactez Marie-Annick au 02 40 50 27 60.

Une piste africaine



Le boulevard Eugène Orioux à Nantes a pris quelques couleurs exotiques. La faute à l'entreprise qui a creusé une belle tranchée en plein cœur de la bande cyclable, pour y enterrer un faisceau de tubes plastiques. Aurait-on sacrifié le déplacement cyclable aux autoroutes de l'information ? Le résultat après rebouchage est une bande cyclable en tôle ondulée qui fait immanquablement penser à une piste africaine. Avec un peu de soleil et en fermant les yeux, on voyage à peu de frais.

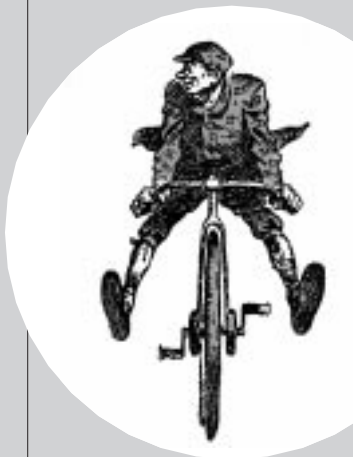
Olivier

Mr Illich nous parle du vélo

"L'ensemble de la société consacre de plus en plus de temps à la circulation qui est supposée lui en faire gagner. L'américain type consacre, pour sa part, plus de 1500 heures par an à sa voiture: Il y est assis, en marche ou à l'arrêt, il travaille pour la payer, pour acquitter l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et les impôts. Il consacre donc quatre heures par jour à sa voiture, qu'il s'en serve, s'en occupe ou travaille pour elle. Et encore, ici ne sont pas prises en compte toutes ses activités orientées par le transport : le temps passe à l'hôpital, au tribunal ou au garage, le temps passé à regarder à la télévision la publicité automobile, le temps passé à gagner de l'argent pour voyager pendant les vacances, etc. A cet américain, il faut donc 1500 heures pour faire 10000 kilomètres de route; environ 6 kilomètres lui prennent une heure." L'homme ne maîtrise pas ses outils tels la voiture. La médecine, l'éducation, la production industrielle et les transports modernes ne permettent pas à l'homme de contrôler sa vie, ses activités, ses biens et son environnement. Tels sont les propos soutenus par Ivan Illich dans son ouvrage La convivialité (Première édition de ce livre : 1973...). Il écrit encore: "Une société équipée du roulement à billes et qui irait au rythme de l'homme serait incomparablement plus efficace que toutes les sociétés rugueuses du passé, et incontestablement plus autonome que toutes les sociétés programmées du présent. [...] L'homme est un être naturellement mobile et la technique, sous la forme de la bicyclette, élève la mobilité d'une société jusqu'à un nouvel ordre de grandeur au-delà duquel aucune accélération du véhicule ne pourrait la faire augmenter." Vous voilà peut-être intéressés et excités à lire ces lignes, comme je l'ai été il

ya quelques mois. Il s'agit là de repenser complètement nos habitudes de transport, de vitesse, de replacer voiture et autres moyens de transport rapides comme des moyens de déplacement coûteux pour chaque utilisateur et pour la société (réseau routier, entretien, environnement...), augmentant l'impression de liberté peut-être plus que la liberté elle-même, nous faisant rompre avec le rythme propre à l'humain. J'aimerais dire à chaque personne utilisant la voiture, moi le premier, mes doutes quant à notre réel contrôle des moteurs à explosions (Plusieurs dizaines par seconde), mes doutes quant à la réelle maîtrise des vitesses atteintes et à notre perception de la vitesse. Le progrès n'est peut-être pas là où on l'attend.

Reno GENG



Le cyclo-pousse, moyen de transport collectif !

Dans les esprits, le cyclo-pousse appartient aux pays du Tiers Monde ou en voie de développement. Pourtant, il fut utilisé en France pendant la dernière guerre, comme taxi, lors des pénuries de carburants. Aujourd'hui, le cyclo-pousse a refait son apparition, depuis quelques années déjà, en Europe, et notamment en Allemagne. Et pour cause, il est non polluant, silencieux, et convivial. Tout ce dont on peut rêver en ville. Certains penseront que pédaler sur un tel engin est

beaucoup trop pénible. En sont la preuve les expressions entendues le jour de la Fête du Vélo : "Faut mettre un moteur ! ça doit être dur ! Ils ont pas honte de se faire transporter par une fille !..." J'en passe et des pires. Certes, on ne peut s'empêcher de plaindre les conducteurs de pousse-pousse javanais, ou indiens qui travaillent dans des conditions extrêmes : climat, circulation anarchique, et matériel rudimentaire. Malheureusement, ils ne bénéficient pas encore de toute la technologie dernière génération : les cyclos-pousse allemands possèdent 21 vitesses avec changement dans le moyeu, un système de démultiplication de l'effort, des freins à disque hydrauliques, et tout le confort, la robustesse et la légèreté de matériau tel que l'aluminium et l'inox... Le tout pesant à vide 67 kg.

Et pourquoi pas à Nantes ?

Tous les passagers des vélotaxis de la Fête du Vélo se sont prononcés pour, et ont tous trouvé agréable leur petite balade. Le cyclo-pousse est un mode de transport alternatif qui pourrait parfaitement contribuer à lutter contre la pollution atmosphérique et l'encombrement permanent des rues par les voitures, qui prennent les pistes cyclables pour des parkings ! Cyclistes, vous en savez quelque chose !

Lilia Chaslerie

Sur la toile

Dans la revue GEO n°257 de juillet 2000, il y a une dizaine de pages de photos N/B très sympa de vélo au quotidien à travers le monde avec un commentaire pro vélo en ville de l'auteur-photographe. Ses photos sont visibles à : www.world-of-bicycles.com.