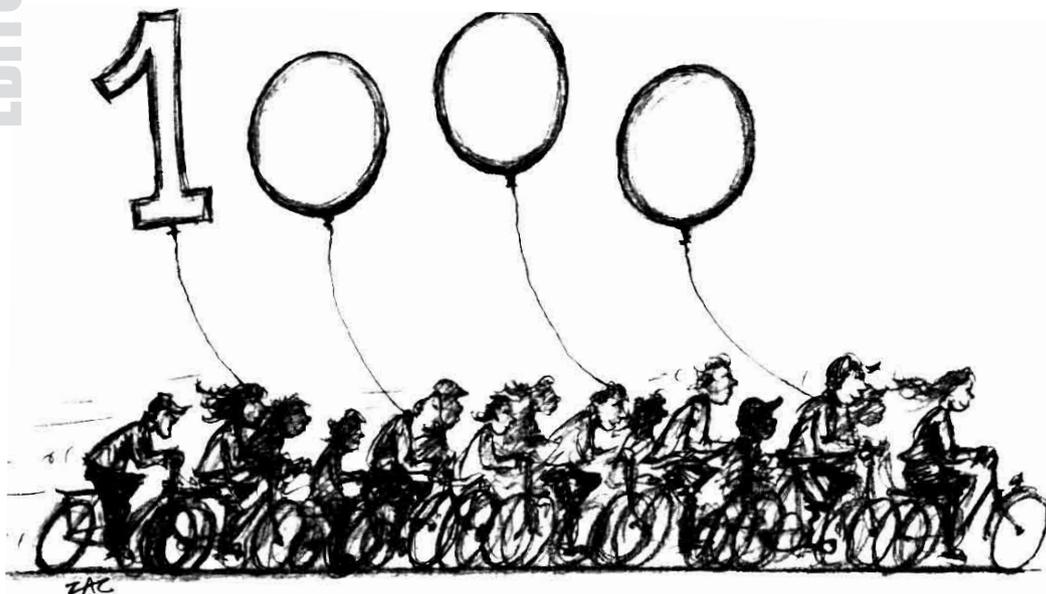


Bicyc'lettre

journal de l'association nantaise "Place au vélo" > nov 2007 > n°66



1000 plassovélistes

La croissance de l'utilisation du vélo se traduit par une hausse des adhésions à Place au Vélo : le seuil des 1000 adhérents a été franchi en octobre ! Merci à tous de continuer à faire de Place au Vélo une association des plus dynamiques. Venez nombreux à la réunion du 28. Nous arroserons ça !

Espérons que cette progression ne sera pas cassée par la contrainte de l'obligation du port de casque que la Déléguée interministérielle à la Sécurité Routière veut imposer aux moins de 14 ans: les exemples étrangers ont montré l'inutilité d'une telle mesure. Au contraire, la mise en place d'un code de la rue serait un signe fort pour faciliter et sécuriser l'usage du vélo.

A Nantes, on pourra dès le printemps utiliser des vélos en libre-service. Ce nouveau service devrait comme dans d'autres agglomérations en inciter plus d'un à acheter un bon vélo de ville. Il faudra tout de même veiller à ce que la mise en place des stations ne supprime pas les maigres appuis-vélos du centre-ville. C'est plutôt une multiplication des appuis-vélos qui sera nécessaire pour accompagner la hausse de l'utilisation de la bicyclette. Il est en effet indispensable d'accélérer la mise en place d'aménagements cyclables de qualité pour faciliter l'arrivée massive de nouveaux cyclistes.

Pierre Descamps

- 2 → Revue de presse
- 3 → Double-sens cyclables
- 4 → VAE
- 5 → Fiches de signalisation
- 6 → Actions PAV
→ Convention NM - PAV
- 7 → Les plassovélistes écrivent
- 8 → Sorties PAV
→ Agenda

Réunion bimestrielle de Place au Vélo

Mercredi 28 novembre 2007 à 20h00
Maison des syndicats
Bd de la Prairie au Duc
Pot à 20h00 avec les salariés des associations des autres villes.

Ordre du jour :

- Port du casque
- Vélos en libre service
- Atelier apprentissage du vélo
- Aménagements RD75 route de Ste Luce
- Actions diverses



Lille

Eviter l'accident à vélo

C'est le titre de la nouvelle fiche-conseil de l'ADAV. Elle recense les facteurs d'accidents les plus fréquents pour alerter le cycliste et lui conseiller les bons réflexes, et tout avec de nombreux schémas et illustrations. Téléchargeable sur www.droitauvelo.org à partir de *L'heuro vélo*, n° 55, sept 07

Dijon

Le vélo plus rapide que la voiture

Un comparatif fut organisé sur le temps de trajet en ville entre un piéton, un cycliste, un passager de bus et un automobiliste. Le cycliste a mis 16 minutes, la passagère de bus 24, le piéton 26 et l'automobiliste 39. Preuve était faite qu'en ville sur un trajet de moins de 5 kilomètres le cycliste est nettement plus rapide que l'automobiliste.

à partir de *la Bulle d'Evad*, n° 34, sept 07

Bordeaux

Un ramassage scolaire quotidien et intergénérationnel

Ca se passe à St Aubin de Médoc où deux lignes ont fonctionné tous les jours de début avril à fin juin avec une moyenne de quinze enfants par ligne. A noter que sept personnes d'un club du troisième âge ont aidé à l'encadrement. Le succès fut complet avec des liens intergénérationnels, des liens interquartiers et un effet d'entraînement à l'utilisation du vélo pour d'autres pratiques (courses sports, etc). Trois innovations en septembre : une troisième ligne, vélobus lors des mercredi travaillés et la construction d'un garage à vélo dans l'école. Petits bémols, les plus jeunes ne sont pas acceptés et le service risque d'être annulé pour l'hiver.

à partir de *Vélo-Cité*, n° 90, sept 07

Angers

L'entonnoir.

Lors du projet tramway, un boulevard prévoyait la circulation des vélos dans un couloir bus de 4m de large. Sans enthousiasmer l'association Place au Vélo qui aurait préféré un espace cyclable propre, ce projet fut accepté. Hélas sous la pression des commerçants qui veulent élargir le trottoir, les élus viennent de décider de passer le couloir bus à 3,5 m ce qui rend le dépassement par les bus des cyclistes vraiment insécuritaire. Place au Vélo en appelle au maire, représentant des grandes villes au Grenelle de l'Environnement.

à partir de *la Bicyclette d'Angers*, n° 38, sept 07

Toutes les revues sont consultables au local

Chambéry

La vélodistribution..

La vélodistribution, c'est le système instauré par de nombreuses associations pour distribuer son journal à ses adhérents. A Roue Libre ils sont 18 au total et vélodistribuent sur Albertville, Aix Les Bains et Chambéry. Soit 320 Bicyc'lettres sur 450 envois.. à partir de *la Bicyc'lettre*, n° 41, sept 07

La Rochelle

Projet cyclable pour les 5 prochaines années

L'association appelle ses adhérents à lui faire parvenir des propositions qui seront discutées à l'AG de décembre pour une mise en œuvre dans les 5 prochaines années. Ce projet cyclable sera alors soumis aux candidats aux élections municipales.

à partir de *Vive le Vélo*, n° 31, sept 07

Bernard



Oui à la sécurité des cyclistes ! Non à l'obligation du port du casque !

La Sécurité Routière en projetant de rendre le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes, en limitant dans un premier temps la tranche d'âge concernée aux moins de 14 ans, fait fausse route ! Amalgamer le vélo quotidien et la pratique sportive est une ineptie. Une telle mesure serait irrationnelle, inefficace, inutile et contre-productive.

- Irrationnelle : les récents bilans annuels de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) montrent que dans les accidents qui entraînent un traumatisme crânien, le cycliste est moins concerné que le piéton ou l'automobiliste .

- Inefficace : dans les rares pays qui ont rendu le casque obligatoire, Australie, Nouvelle-Zélande, et Espagne, la fréquence des accidents graves et des lésions crâniennes, rapportée au nombre de cyclistes, n'a pas diminué.

- Inutile : les pays européens exemplaires en matière de politique cyclable comme les Pays-Bas se sont bien gardés de rendre le casque obligatoire, celui-ci étant peu porté en-dehors de la pratique sportive. D'autre part le nombre de victimes cyclistes a baissé pendant que le nombre de cyclistes augmentait en Suisse, au Québec et en Grande-Bretagne : le succès de Vélo'v et Vélib produit le même effet en France.

- Contre-productive : l'obligation de porter un casque ferait rapidement chuter le nombre de cyclistes urbains. Cette chute a été de 30% en Australie, et a même atteint 90% chez les collégiens de 10 à 16 ans et les jeunes filles. L'obligation aurait un impact négatif sur la santé publique et l'environnement. Cela laisserait croire que le vélo est aussi exposé que les deux-

adolescents à passer du vélo au cyclomoteur, avec des effets potentiellement très négatifs sur la mortalité routière, est ici important.

En conclusion, à l'heure où collectivités territoriales, entreprises et associations sont engagées pour promouvoir les déplacements à vélo, et où le gouvernement affiche, par la tenue du « Grenelle de l'environnement », son soutien en faveur du développement durable, cette mesure aurait un impact négatif. Nous appelons de nos vœux, au contraire, l'aboutissement des démarches en faveur du Code de la rue, et une campagne de communication forte pour convaincre de plus en plus de citoyens à choisir le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

Christophe Raverdy

Un dossier complet est à lire sur le site de la Fubicy : <http://fubicy.org>

Des comptages fait par la Fubicy portant sur 10174 cyclistes dans 14 agglomérations françaises donnent pour le port du casque : 7 % parmi les urbains + promeneurs ; 86 % parmi les cyclos sportifs.

A Nantes, mi septembre, nous avons comptés en ville 333 casqués pour 2160 cyclistes, soit 12%.



Rencontre des "Place au Vélo" de la région

Pierre et moi sommes allés à cette rencontre au Mans qui faisait suite à la tenue d'un stand en commun à la fête du vélo du Maine et Loire le 24 juin.

A la descente du train, les manceaux qui nous avaient trouvé des vélos. Après l'arrivée de l'angevin, des tourangeaux et des lavallois, nous sommes partis pour quelques beaux points noirs cyclables près de la gare et le long de la Sarthe et un tour dans le vieux Mans avec ses montées raides et ses pavés.

Nous avons ensuite mangé et échangé. La conversation a tourné autour des sujets d'actualité comme le port du casque et la difficulté à faire accepter le principe des double-sens cyclables aux décideurs. Nous avons ensuite présenté nos associations. La situation de PAV Nantes a intéressé les autres par le fait que nous avons des salariés et de multiples actions dues à la convention avec la collectivité. Ils se désolent en général de toucher peu de nouveaux cyclistes. Par contre, leurs relations avec les élus et techniciens sont assez positives, bien que tout n'aille pas aussi vite que souhaité. En particulier Le Mans a un Comité de Pilotage Vélo qui permet d'avancer régulièrement et d'assurer un suivi efficace. Pour le tramway, ils ont eu un suivi réel bien qu'à l'arrivée, ils estiment s'être fait avoir parfois sur la réalisation concrète. Les Manceaux ont prévu que la circulation des vélos se fasse sur la plateforme (rue Gambetta) ce qui nous a étonné ! Espérons que ça se passe bien à la mise en service du tram le 17 novembre. Angers attend un Schéma Directeur Vélo mais s'inquiète du schéma directeur circulation qui confirme le boulevard circulaire à 2 fois 2 voies sans aménagement cyclable. L'agglomération de Laval atteint 100 000 habitants et va donc avoir un PDU. Du travail en perspective pour les adhérents. Tours travaille sur la l'agglomération et le département. Le projet du moment est de rendre cyclable les cinq ponts sur la Loire.

Excellente journée profitable à tous et très agréablement ensoleillée.

Marc

Pour une généralisation des double-sens cyclables

Les élus des villes et territoires cyclables réunis en Assemblée générale à Lyon dans le cadre du 17ème congrès du Club des villes cyclables ont adopté à l'unanimité une motion sur la généralisation des double-sens cyclables.

Le développement de l'usage du vélo, notamment celui des vélos en libre service, pose avec une acuité nouvelle les problèmes de cohabitation des différents usagers dans les rues des villes.

Certains sont tentés de répondre par la répression des cyclistes et des piétons qui seraient responsables des situations dangereuses. Sans vouloir minimiser la nécessité pour les piétons et les cyclistes de se déplacer en respectant les autres usagers, il faut d'abord rappeler qu'une analyse sérieuse de la situation montre qu'ils sont plus souvent victimes qu'à l'origine des accidents.

La vraie réponse à apporter à cette situation nouvelle est d'intégrer dans l'aménagement de nos villes ces nouvelles pratiques, c'est à dire faire ce que de nombreux pays en Europe et dans le monde ont déjà fait.

Le partage de la rue, le développement des zones 30, l'évolution du code de la route vers un « code de la rue », restent plus que jamais la seule démarche possible.

Désormais, le développement des modes doux, en complémentarité avec les transports collectifs et l'organisation urbaine, est perçu comme un des aspects les plus importants de la mise en œuvre d'une mobilité durable.

Il est déterminant qu'au moment où des évolutions positives se dessinent, on ne cherche pas à les freiner mais au contraire à s'appuyer sur cette dynamique pour les encourager.

Dans ce contexte, il faut donner des signes forts d'encouragement et de développement de ces pratiques nouvelles à l'échelle des villes comme à celle de l'Etat.

Depuis maintenant plusieurs années un débat a été lancé sur le « code de la rue », un vrai travail d'analyse et d'élaboration de propositions a été fait en concertation avec les associations et les services de l'Etat. Le moment est venu de traduire ce travail par l'adoption de plusieurs des propositions qui font consensus.

Parmi ces propositions, dans un premier temps, la mise en place systématique de double-sens cyclistes dans les rues à sens unique situées en zone trente et les rues réglementées à trente à l'heure marquerait une forte volonté d'intégrer de nouvelles pratiques cyclistes dans la ville et d'améliorer leur sécurité

Motion adoptée à Lyon au Congrès des villes cyclables le 19 octobre 2007



TER + Vélo : du nouveau

Le 15 octobre, la Région inaugurerait sur la ligne Nantes - St Gilles une des 50 nouvelles rames de TER. Cette rame plus spacieuse comprend 220 places assises au lieu de 140 dans et six emplacements pour les vélos au lieu de trois.. Mais il faut toujours mieux avoir un vélo léger pour pouvoir le monter au crochet. Après avoir accroché mon vélo couché j'ai du aider une passagère à installer le sien. Six places pour les vélos, c'est mieux mais aux heures de pointe les cyclistes auront toujours du mal à monter dans le train avec leur vélo. On peut encore rêver d'une future rame de TER avec un vrai fourgon pour les cyclistes comme il en existe dans certains pays.

Par ailleurs, la région et la SNCF vont mettre en place un système de prêt de vélo pour les abonnés TER, début de l'expérience à la fin de l'année avec 20 vélos disponibles en gare d'Angers.

Thierry 3

VAE VAE VAE

“J’ai le projet d’acheter un Vélo à Assistance Electrique. Avez-vous des infos pratiques à ce sujet ?”

Christophe Amouriaux



J’ai testé l’assistance électrique

« Oui, c’est évident, il faudrait que les gens se déplacent en vélo plutôt qu’en voiture pour la majorité des trajets quotidiens. Je voudrais bien le faire moi-même, mais je ne suis pas entraîné, il y a une côte pour aller à mon travail et je ne voudrais pas arriver en sueur. »

Avec les « dangers de la circulation à vélo », voilà l’un des arguments avancés pour justifier le refus d’utiliser le vélo au quotidien.

Et il est vrai que nombre de ceux qui ont essayé du jour au lendemain de parcourir à vélo le trajet qu’ils ont l’habitude de faire confortablement en voiture, ont vite relativisé leur envie de faire du bien à la planète et à eux-mêmes.

Cependant, depuis quelques temps, il est possible de trouver sur le marché divers systèmes pour assister le cycliste dans son effort de pédalage : soit des vélos à assistance électrique (VAE) vendus tout équipés, soit des kits pour équiper son vélo.

Serait-ce une solution pour compenser le manque d’entraînement ou faciliter la montée des côtes ?

Pour en avoir le cœur net, j’ai décidé de tester un de ces systèmes. En janvier 2006, j’ai commandé un kit chez Velectris que j’ai installé sur mon vélo. Depuis, j’ai parcouru un peu plus de 7000 km et je voudrais vous faire part de mon expérience.

Un peu de technique

J’ai remplacé la roue avant de mon vélo par une roue équipée d’un moteur moyeu électrique de type « brushless » (sans charbons). C’est le système le plus simple : pas de chaîne, pas d’engrenage, l’axe du moteur est l’axe de la roue. Le moteur tourne sans frottements, il n’y a aucun contact électrique car le rotor, la partie du moteur qui tourne avec la roue, est équipé d’aimants permanents qui n’ont donc pas besoin de courant. La puissance du moteur est limitée à 250 watts, environ un tiers de cheval, l’équivalent de ce que produit un cycliste entraîné lors d’un effort en côte.

Il m’a fallu aussi trouver une petite place pour la batterie au lithium-ion. C’est la même technologie que pour les ordinateurs portables. Pour une capacité de 10 ampères/heure en 36 volts, l’équivalent de celle de la batterie d’une petite voiture, le poids est inférieur à 2 kg et les dimensions sont celles d’un livre de poche de 500 pages.

Il y a également le boîtier du contrôleur qui contient l’électronique de commande, puis une sorte de poignée d’accélérateur au guidon et un capteur sur le pédalier qui fait que l’assistance est impossible si l’on ne pédale pas. Le vélo s’en trouve alourdi d’un peu plus de 8 kg.

Et qu’en est-il sur la route ?

Mon ambition n’était pas de me fabriquer une mobylette électrique pour ne plus avoir à pédaler. Je continue donc à pédaler normalement la plupart du temps. J’utilise l’assistance au moment où l’effort de pédalage me ferait trop augmenter la fréquence cardiaque et déclencherait la transpiration, j’ai mesuré ce seuil au cardio-fréquence-mètre, il se situe pour moi autour de 130 pulsations par minute. Là, une petite rotation du poignet et je sens une main secourable pousser ma selle, faisant passer la pente de la route de 8 à 2% ou moins encore si j’insiste. Très agréable. De ce fait, les côtes qui m’imposaient un détour pour les éviter ne m’impressionnent plus du tout. Finies les grimpettes qui vous laissent en haut les jambes molles et le cœur battant.

La moyenne s’en ressent énormément : une côte de 2 km à 8%, si vous la montez en petit développement à 6 km/h c’est 20 minutes, avec les 20 km/h que vous permettra l’assistance ce n’est plus que 6 minutes et une fois en haut vous aurez toutes vos jambes pour enchaîner la suite au lieu de devoir récupérer sur quelques km.

Une autre utilisation est la relance : sur les trajets urbains on est fréquemment ralenti pour différentes raisons et il est fatiguant de relancer la machine. Ici aussi l’assistance va vous aider à revenir à votre vitesse de croisière sans puiser dans vos réserves, un petit coup

de poignet, une petite accélération et c’est magique.

Sur le plat la différence de poids ne se sent pas du tout et en côte, à partir d’une pente de 4 à 5%, elle est largement compensée par la possibilité d’assistance.

On me pose souvent la question de l’autonomie : il est difficile de répondre dans la mesure où l’utilisation du moteur n’est pas constante. Je table sur une durée d’utilisation possible de l’assistance d’environ une heure batterie pleine, à fond de l’accélérateur. J’ai fait plusieurs randonnées à 100 km par jour en moyenne en terrain accidenté, comme par exemple Nantes – St Affrique, et je ne suis jamais tombé en panne d’assistance en surveillant le niveau de charge avec un petit volt-mètre. Il faut dire aussi que dans les descentes à partir de 30 km/h le moteur régénère du courant qui recharge en partie la batterie. On arrive ainsi à avoir récupéré en bas de la descente les quelques dixièmes de volts perdus dans la montée si l’on n’a pas exagéré.

Sinon, il suffit d’une à deux heures de charge par nuit pour avoir une batterie pleine pour le lendemain.

Et pourquoi pas un vélo électrique tout équipé ?

Je ne peux pas me prononcer, car je n’ai pas testé longuement un VAE du commerce.

J’ai juste essayé sur de petites distances divers VAE. Je leur reproche surtout de ne pas être de vrais vélos de route et d’être très lourds, car pour des raisons de prix ils sont équipés pour la plupart de batteries au plomb. Il est pénible de rouler avec sans assistance et souvent le principe de fonctionnement ne permet pas de couper celle-ci sur les modèles de base, car elle est souvent uniquement liée à la cadence de pédalage. Ces engins essentiellement urbains ne correspondent pas à l’utilisation que j’ai d’un vélo. Ils me semblent en revanche assez bien adaptés à de petits parcours en ville.

En conclusion

En conclusion de mon expérience de vélo amélioré par un kit, je voudrais dire que je trouve ce dispositif très intéressant, car il favorise l'utilisation du vélo : je fais maintenant plus de km à bicyclette qu'avec ma voiture, je n'hésite plus à l'utiliser pour des distances allant jusqu'à 50 km aller retour, comme venir à Nantes depuis le Pellerin où j'habite. Avec l'assistance je peux me le permettre sans être un sportif malgré mes 63 ans et 110 kg.

C'est une solution d'avenir dont le seul défaut est le prix pour le moment prohibitif, 1200 euros pour un kit comme le mien.

Pas si cher pourtant si l'on comptabilise les 7000 km de déplacement que j'ai faits presque gratuitement, car la recharge sur le secteur ne consomme que très peu de courant. Si je considère en revanche que ma voiture me coûte 30 centimes du km, j'ai déjà largement rentabilisé mon investissement. De plus ma santé et ma forme physique se sont nettement améliorées et je ne sais pas chiffrer le plaisir que j'ai eu à rouler en liberté à l'abri des encombrements.

Pour résumer, je crois pouvoir affirmer que le vélo équipé de son assistance électrique devient un véritable instrument de transport accessible à tous et donc une vraie alternative à la voiture dans un grand nombre de situations.

Jean-Claude Voirpy

A l'échelle nationale ça bouge beaucoup et on constate que les constructeurs investissent ce marché émergent. Au Grand prix du vélo urbain mi septembre deux vélos électriques ont été présentés et une mention spéciale a été donnée au vélo électrique Gitane qui peut encore être amélioré et a pour atout majeur d'être bon marché par rapport à ses concurrents sur le marché européen.

Christophe Raverdy



Pour davantage d'informations sur les vélos électriques ou les kits, avec des comparatifs et un forum d'utilisateurs : <http://cyclurba.fr/forum/>

Et le site de Velectris chez qui Jean-Claude a acheté son kit, et qui a également un forum d'utilisateurs : <http://www.velectris.com/>



Le Département roule pour les routes

C'est sous ce titre que le magazine du Conseil Général d'octobre page 11 se félicite de l'aménagement de la route RD751 Nantes - Pornic au lieu-dit le Pont-Béranger. Deux kilomètres de deux fois deux voies. « Une intervention lourde en matière routière et qui a un coût : 14 Millions d'euros ».

J'ai effectivement pu apprécier ce magnifique aménagement le jour où j'ai emprunté à vélo la RD80 Le Pellerin - St Hilaire de Chaléons qui coupe la RD751 au Pont-Béranger. Pour le malheureux cycliste, le stop de la traversée de la route de Pornic est remplacé par une bretelle d'accès à deux énormes ronds-points pour pouvoir traverser la voie 500m plus loin. Résultat : un kilomètre supplémentaire pour le cycliste. Merci pour les cyclistes et les piétons ! Et combien le Département dépense-t-il pour le vélo ? Combien coûteraient des pistes cyclables en site propre parallèles à certaines routes départementales impraticables à vélo ?

A quand la fin des routes à deux fois deux voies, qui incitent à la vitesse, sont des coupures du territoire insupportables, incitent les citoyens à s'éloigner de leur lieu de travail et les rendent dépendants de leurs voitures ?

Marc

Contre-sens de Livet

Rencontre en mairie de Nantes ce 12 novembre avec Dominique Raimbourg adjoint délégué à la sécurité et à la tranquillité publique. Le contresens cyclable que nous avons réclamé l'année dernière devant le lycée Livet, rue Dufour, était au centre de notre discussion. L'élue de quartier sera recontactée et nos propositions transmises aux techniciens. Ainsi puisque la largeur de la rue ne permet pas de réaliser une bande cyclable, nous demandons que le contresens soit matérialisé par des flèches vertes et que la rue soit aménagée de manière à ralentir tous les flux. L'exemple de la rue de Budapest a été donné.

D'autres points noirs comme la rue de Strasbourg et le cours d'Estienne d'Orves ont été vus. La ligne de busway par contre ne semble pas poser de gros problème pour l'élue. Pas de promesse de réalisation avant les municipales.

Olivier

Fiches de signalisation Appuis vélos

Nantes Métropole nous invite à faire connaître auprès de ses services les lieux précis où manquent des stationnements vélos sur la voie publique. Des crédits ont été prévus pour installer 500 appuis vélos dans l'année sur le territoire de Nantes Métropole. Environ 300 l'ont été à ce jour. Il semble que les pôles n'installent pas de supports de stationnement par manque de lieux où en poser.

Vous avez certainement remarqué des manques. Pour les signaler, vous pouvez contacter la mairie, le pôle de la communauté urbaine concerné ou remplir une fiche de signalisation que l'association s'empressera de faire suivre.

Malheureusement, le site de l'agglomération où le manque est le plus flagrant, la gare, ne dépend pas que des services de Nantes Métropole, la SNCF ne semble pas très coopérative et tout est renvoyé à des projets d'envergure d'aménagements au nord et au sud... toujours repoussés à plus tard !

Le secteur de Chantenay - Bellevue, suite à nos propositions récentes, va poser 45 appuis vélos début 2008.

Pour les demandes de Place au Vélo en cours, vous pouvez les consulter sur internet : <http://www.fubicy.org/nantes/velo/signaler>

Enfin le voici !



Ce parking à vélos demandé depuis des années par l'école François Dallais près du rond point de Paris est monté... mais toujours des râteliers pince-roues !

Si d'autres écoles sont intéressées, faites la demande...

Daniel

Balade urbaine

La première balade urbaine du mercredi 17 octobre a réuni plus de 60 personnes !

Désormais, vous pourrez y participer de manière régulière car les associations Vélocampus, Place au Vélo, Cyclocab et Dyna-mots vous y invitent tous les 3èmes mercredis de chaque mois en essayant à chaque fois de faire découvrir un aménagement cyclable nouveau ou méconnu, sur un itinéraire de 10-15 kms. Nous recherchons des bénévoles pour encadrer les balades et pour imaginer les futurs parcours. N'hésitez pas à nous contacter (02 40 200 400). Prochains rendez-vous : mercredi 21 novembre et 19 décembre.

Le 21 novembre nous visiterons l'ouest de l'île de Nantes, les bords de Loire et les nouveaux aménagements cyclables qui suivent le Busway (14km). Ouvert à tous et gratuit.

Rendez-vous Place Royale. Départ à 19h00. Environ 1h30 de sortie.

Loïc

Tout le monde à Nantes !

La FUBicy organise une formation pour les salariés des associations cyclistes sur trois jours les 28, 29 et 30 novembre.

Une dizaine de salariés de diverses villes de France se joindront à Loïc Dominique et Raphaëlle pour se former, partager leur expérience.

La réunion des adhérents de Place au Vélo du 29 novembre commencera par un pot à 20h00 avec les participants à la formation, l'occasion de discuter de ce qui se fait chez nos voisins. Venez nombreux !

Raphaëlle

Déco-Vélo

Simon propose de lancer un atelier déco-vélo qui pourrait avoir lieu en même temps que les brico-vélos (1ers et 3èmes samedis du mois) : l'occasion de personnaliser, colorer ou styliser votre vélo et d'apprendre la technique du graph.

Il nous faut des personnes intéressées pour démarrer l'atelier donc si vous êtes partants, téléphonez à l'association ou envoyez un mail à nantes@fubicy.org

Daniel



LES
ACTIONS
DE PAV

On tourne !

Nous recherchons 6 à 8 personnes souhaitant participer à une séance de conduite en ville qui sera filmée par une adhérente de Place au Vélo. Habituellement nous organisons ces séances pour les employés d'entreprises ou administrations ayant signé un plan de mobilité avec Nantes Métropole. Il s'agit, sur un parcours de 7-8 kms, d'aborder différents aménagements urbains, d'échanger sur la meilleure façon de circuler à vélo en ville. Afin de promouvoir cette action auprès des entreprises, nous souhaitons monter un clip, et donc organiser une séance à la fois exceptionnelle et ordinaire ! Pour en savoir plus, si vous êtes intéressés, contactez Loïc au 02 40 200 400.

Loïc

11ème bourse aux vélos

Samedi 29 septembre au Pont Morand nous avons vendu 174 vélos sur les 201 proposés, soit 86,6 % de vélos vendus, de mieux en mieux ; une bonne occasion de se connaître entre adhérents et un contact fructueux avec le public !

Cyclistes brillez !

Mardi 16 et mercredi 17 octobre en collaboration avec ATAO, traditionnels ateliers orientés sur l'éclairage et la sécurité. Beaucoup de cyclistes sont passés et les bricoleurs n'ont pas chômés. Une trentaine de vélos ont été marqués. Cette action sur la voie publique est un très bon moyen de faire connaître l'association et ses actions. Nous avons fait une quarantaine de nouvelles adhésions.

Toujours la participation très intéressante du centre de formation au transport logistique (AFT-IFTIM) et son camion. La montée dans la cabine du camion est instructive pour les cyclistes qui perçoivent la difficulté du conducteur de poids-lourd à voir le cycliste depuis son poste de conduite.

Convention NM - PAV

Le suivi de notre convention avec Nantes Métropole était examiné le 24 octobre dernier avec Christian Couturier, Vice-Président chargé des circulations douces ; Hadrien Bedok, Membre du cabinet du directeur ; Dominique Godineau Responsable Mission des mobilités ; Cédric Guilbaud Mission des mobilités. Raphaëlle accompagnait Christophe, Bernard et Marc pour Place au Vélo.

Convention – Le rapport d'étape reprenait les 12 points de la convention :

- 1- Ateliers brico-vélos
- 2- Action de printemps : « Respectez les cyclistes ! »
- 3- Les Bourses aux Vélos
- 4- La Fête du Vélo
- 5- Les contrôles techniques
- 6- Participation à la semaine de la mobilité
- 7- Action d'automne « Cyclistes Brillez ! »
- 8- Marquage des vélos
- 9- Conseils, études, avis – fiches de signalisation
- 10- Sensibilisation aux plans de mobilité dans les entreprises
- 11- Soutien au plan de mobilité de Nantes Métropole
- 12- Vélobus et interventions scolaires

La lecture du rapport a permis quelques échanges et compléments d'information :

Pour la participation de Place au Vélo aux projets de l'agglomération. Dominique Godineau nous rappelle l'organisation des réunions techniques sur les aménagements cyclables avec les pôles qui auront lieu deux fois par an. La prochaine est le 19 novembre.

Il est précisé, suite à notre demande de plus d'appuis vélos que les crédits pour ceux-ci ne sont pas utilisés et que les pôles attendent des mairies ou des citoyens des commandes d'implantation... Le rythme actuel est d'environ 300 appuis posés par an (loin des chiffres d'autres villes).

L'année 2008 est une année électorale. C'est normalement l'année de relance de la convention. D'un commun accord, il est proposé de la prolonger d'un an. Le nouvel exécutif de Nantes Métropole négociera la prochaine convention (2009-2012)

Perspectives 2008 – Pour la Métropole, un point fort de 2008 sera la mise en place des vélos en libre service sur le centre ville. Il est souhaité que Place au Vélo s'implique dans le soutien à la mise en place, particulièrement vis à vis des comportements des nouveaux cyclistes. Des actions sont à formaliser (système de parrainage avec un cycliste confirmé, accueil ponctuel dans les stations, opérations en liaison avec l'opérateur Decaux...)

Pour ce qui est du budget 2008. Le montant de la subvention demandée à Nantes Métropole est de 66500 €, (64000 € en 2007). Christian Couturier doit la présenter au conseil communautaire de décembre. Il ne sera pas proposé d'augmentation.

Nous justifions l'augmentation de 2000 € pour la fête du vélo 2008 du fait du trajet en ville (plus de commissaires) et de plus de vélos en location pour la journée. Par ailleurs, la proposition de mise en place d'ateliers d'apprentissage du vélo pour public adulte est accueillie positivement.

Marc

Cyclo-hooligans (suite)

Par exemple cette dame à l'air respectable un soir de ce mois d'octobre - était elle coupable de hooliganisme ? Elle a fait comme de nombreux automobilistes : elle m'a allègrement coupé la priorité au rond point en bas de la rue Paul Bellamy sans regarder pendant qu'elle s'engage au dessus de la ligne ou elle aurait dû s'arrêter. Je peux supposer qu'elle avait regardé bien avant et sous-estimé ma vitesse - ou bien tout simplement elle n'avait pas envie de s'arrêter. Ce n'était pas très grave, il ne m'a pas fallu freiner beaucoup. Si une voiture me coupe la route de cette façon, je réagis différemment. Pour ne citer que trois éléments de cette petite différence : Une voiture est incomparablement plus dangereuse (pour les autres) qu'un vélo. Un vélo prend moins de place et gêne automatiquement moins qu'une voiture. Le cycliste n'est pas en train de détruire notre planète déjà bien mise à mal.

Les cyclistes qui brûlent systématiquement les feux rouges, j'en vois aussi et j'en suis consterné. Je ne justifie pas, mais j'ai bien regardé et ceux que j'ai vu n'ont pas mis autrui en danger, au contraire, étaient très attentifs. Et si les deux cyclistes au Bd des Martyrs en juin et juillet avaient été un peu moins respectueuses du code de la route et avaient démarré avant les camions ?

Et si l'on regardait au delà des frontières de France ? J'ai eu l'occasion de demander récemment comment ça se passe en Suède. La réponse est : « les cyclistes font n'importe quoi, et c'est aux automobilistes de faire attention... » Alors j'ose dire que la perception négative de quelques automobilistes qui ne savent pas faire de distinction n'est pas ce qui est important, ce qui est important c'est qu'ils fassent plus attention aux piétons et cyclistes !

Klaus Oerder

Triporteur

Le service des espaces verts de Nantes a développé un triporteur pour ses employés puisque les machines du commerce ne répondaient pas au cahier des charges : stabilité, maniabilité, assistance électrique. Il est actuellement en phase «d'amélioration», il sera présenté dans quelques semaines.

Olivier

Le vélo c'est capitale ?

Le cerveau est un organe curieux. Plus on lui en donne, plus il en demande. Il oublie beaucoup. Il en reste un peu. Il en est de la culture comme du reste.

De temps en temps, je me rends à Paris pour voir, pour m'émerveiller des expos, des chefs d'œuvres. Histoire de faire le plein. Cette année j'ai visité, entre autres, la musée d'Orsay toute une journée. Splendide, fabuleux.

J'ai aussi voulu voir l'expo Dalila de l'Hôtel de Ville. Cela fait partie de notre patrimoine et je l'aime bien Dalila.

Ce 29 août après-midi, il faisait beau, et heureusement car la file d'attente était dehors rue de l'Hôtel de Ville. Elle faisait environ cinquante mètres de long. « On n'est pas près de visiter » dis-je à ma compagne, un peu râleur.

Côté gauche j'ai contemplé l'Hôtel de Ville façade sud mais ce fut assez vite fait.

Côté droit, c'est le boulevard, très animé. Entre nous deux un large trottoir. Et sur ce trottoir, à deux mètres de moi, ô merveille des merveilles, sur cinquante mètres, des vélos rangés comme des fourchettes dans leur présentoir, au moins une centaine.

A première vue, c'est le modèle pour aller chercher le pain. Ils sont tous gris, cadre dame, guidon « corne de vache ». Ils sont impeccables, en parfait état. A y regarder de plus près, ils sont bien équipés : freins à tambour avant et arrière, trois vitesses, catadioptrés lumière, gardes boue enveloppantes, petit panier à l'avant (comme c'est mignon), large selle confortable. On n'est pas paré pour Paris - Brest - Paris, mais on doit pouvoir se déplacer dans Paris dans des conditions convenables.

Désolé cher lecteur, mais ce n'est pas fini, j'ai encore trente mètres de queue à faire pour

voir l'exposition. Des individus tout à fait intéressants viennent. Ils passent une carte sur le présentoir à côté de chaque vélo et ô miracle le deux-roues est libéré. Ils montent sur leurs machines, réjouis et rejoignent la circulation. Je les regarde s'éloigner sans bruit, sans fumée, rétrécir, disparaître dans le carrefour ou derrière quelque gros véhicule. Arrivent deux jolies jeunes femmes sur leur monture. Il n'y a qu'une place de libre. L'autre élégante se rend à la borne principale et guette le prochain départ. Elle n'est pas la seule. Ils sont plusieurs à attendre. Certains plus pressés ou moins patients repartent, parfois en poussant leur bicyclette comme une trottinette jusqu'à la prochaine station.

Un autre arrive avec sa carte qui recherche un vélo. Il la présente. Un clignotant rouge s'allume plusieurs fois de suite, pas de deux-roues libéré. Cela l'énerve. Il essaie plusieurs supports. Il se rend à la borne principale, discute avec un type en orange fort aimable. Il repart avec un vélo. Il a l'air content. Un gros monsieur arrive... mais on me tire par le bras. Une douce voix me murmure à l'oreille : « Jean-Marc, c'est à nous ».

Sapristi je suis le premier en file d'attente. Le spectacle des vélos est terminé. Un autre commence. Dommage, il faut une carte pour prendre un vélo et je n'ai pas apporté mon casque. Une autre fois, foi de cyclo, j'essaierai »

Jean-Marc

A Paris, un mariage en Vélib'



Marc

Nouveau style de bande cyclable!

« Je me rends assez fréquemment à Paris pour le travail et n'ai jamais réussi à utiliser un Vélib'. Qui sait où en trouver près de la gare Montparnasse me le fasse savoir, il aura ma reconnaissance. Un peu frustré quand même, je me suis trouvé il y a peu à la gare de Besançon avec une demie heure d'attente pour une correspondance. Sortant de la gare je trouve un pôle de location de vélos en libre service, à 20m. Le temps de glisser carte bancaire - décrocher vélo - descendre faire tour centre-ville - remonter côte - poser vélo - attraper train, ouf ! J'ai enfin eu la chance de faire du Vélib' avant qu'ils arrivent à Nantes. Et ça m'a bien plu : confortable, adaptable à toutes les disponibilités, en bon état, gratuit (moins d'une demi-heure)... J'espère un service aussi simple et disponible en gare de Nantes au printemps prochain. »

Olivier

Nouveauté de cet été, à Neptune, la bande cyclable est déviée sur le trottoir pour faire de la place pour un parking d'autocars ! Résultat, pas d'autocars et des voitures garées sur la nouvelle piste. Cette bêtise, vous la retrouvez avec d'autres sur le site de Place au vélo <http://www.fubicy.org/nantes/velo/nantes/erreurs.htm> (voir photo plus haut)

Sorties à la Chapelle

avec le groupe de La Chapelle sur Erdre, voir sur le site :
<http://placeauvelo-lachapellesurerdre.blogspot.com/>

Dimanches 16 décembre et 20 janvier

Destination à préciser. Rendez-vous Piscine Gloriette à 10h00
Consultez l'agenda sur le site pour de nouvelles dates.

Si vous recevez votre journal par la Poste, et que vous êtes connectés à internet, vous pouvez faire économiser un timbre à Place au Vélo. Il est possible de recevoir le journal par mail. Si cette solution vous intéresse, demandez-le par mail à nantes@fubicy.org

SUR VOTRE AGENDA!

- **Mercredi 21 novembre**
...❖ Balade urbaine à 18h30 Place Royale
- **Mercredi 28 novembre**
...❖ Réunion des adhérents
Maison des syndicats à 20h30
- **Dimanche 16 décembre**
...❖ Sortie PAV, RV à 10h piscine Gloriette
- **Samedis 1^{er} et 15 décembre**
...❖ Brico-Vélo rue d'Auvours 14-18h
- **Mercredi 19 décembre**
...❖ Balade urbaine à 18h30 Place Royale
- **Samedis 5 et 19 janvier**
...❖ Brico-Vélo rue d'Auvours 14-18h
- **Mercredi 16 janvier**
...❖ Balade urbaine à 18h30 Place Royale
- **Dimanche 20 janvier**
...❖ Sortie PAV, RV à 10h00 piscine Gloriette »
- **Samedi 2 février**
...❖ Assemblée Générale Annuelle PAV
de 14h à 18h Maison des syndicats



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
portable > 06 27 200 655

et aussi sur internet

mail > nantes@fubicy.org
site > <http://nantes.fubicy.org>
Pour s'inscrire à la liste de diffusion
envoyer un mail à : velo-serveur@fubicy.org
avec le sujet : join nantes-velo@fubicy.org

Rédaction

Loïc Boche
Daniel Daoulas
Pierre Descamps
Dominique Dupont
Olivier Flamand
Thierry Gauchet
Raphaëlle Gouédard
Marc Peroy
Christophe Raverdy
Bernard Renou
Roselyne Vincent
Jean-Claude Voirpy

Dessins :

Jacques Clavreul

* Vélocité est la revue bimestrielle de notre fédération, la FUBicy

Bulletin d'adhésion + abonnement à la Bicyc'lettre > individuelle 10 € - réduite 5 € - famille 15 € - association 32 € - école/collège 10 €
L'adhésion donne droit à un marquage gratuit - Adhésion + abonnement à Vélocité* 24 €

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 _____