BICYC'LETTRE journal de l'association nantaise "Place au vélo" > mars 2012 > n°89

Place au vélo, c'est royal...!

- 2 ---> Les débuts et quelques chiffres
- 4 --- Evolutions politiques
- 8 --- Fête du Vélo
- Brico-vélo
- Cyclopède & Marie-Reine
 - ---> Équipements
- 👍 🛶 Actualités
- ∴ Sorties PAV
 ∴ Agenda

NUMÉRO SPÉCIAL 20 ANS : BON ANNIVERSAIRE!

20 ans c'est l'entrée dans l'âge adulte... De la poignée de militants du début des années 90 qui s'est battue pour un pont de Cheviré cyclable aujourd'hui nous sommes près de 1200 adhérents. Et si Cheviré n'est pas aménagé pour les déplacements à vélo, la ville et son agglomération se sont transformées, la voirie a été progressivement mieux aménagée pour circuler à vélo.

On pourrait désespérer à la relecture des anciennes Bicyc'Lettre. Beaucoup de nos revendications sont toujours d'actualité. Mais nous sommes têtus et nous savons que le vélo est le moyen de déplacement moderne et d'avenir pour circuler dans la ville. Nous poursuivrons ensemble les actions pour rendre la ville cyclable à tous. Nantes Métropole s'est engagée en signant la charte de Bruxelles à faire passer la part modale du vélo à 15 % dès 2020. Cet objectif est ambitieux et nous appuierons la collectivité pour atteindre cet objectif. Ce soutien et cet engagement vis-à-vis de la politique vélo se feront à partir d'une approche critique et constructive. La rue de Strasbourg reste un abcès qu'il faudra crever avec Nantes Métropole, tant le non aménagement de cette artère, qui mène à l'Hôtel de Ville constitue une rupture inacceptable du réseau cyclable.

Les axes structurants Nord-Sud et Est-Ouest, en site propre, prioritaires, promis et reculés doivent être aménagés pour 2014. De même les aménagements des voies primaires, les franchissements du périphérique doivent faire l'objet de projets transparents et planifiés. Ces projets devront être abordés dans le cadre de nos rencontres avec Nantes Métropole.

Nous continuerons à développer et amplifier nos actions : Les Quartiers Fêtent le Vélo ; les bricovélos ; les vélos écoles adultes, les actions auprès des scolaires ... toutes ces actions ont pour but de contribuer à mettre en confiance, à accompagner les habitants pour utiliser le vélo dans les déplacements au quotidien.

Rendez vous le 16 mars pour parler de tout cela dans la joie et pour fêter nos 20 ans ! Vive le vélo ! Vive Place au Vélo !

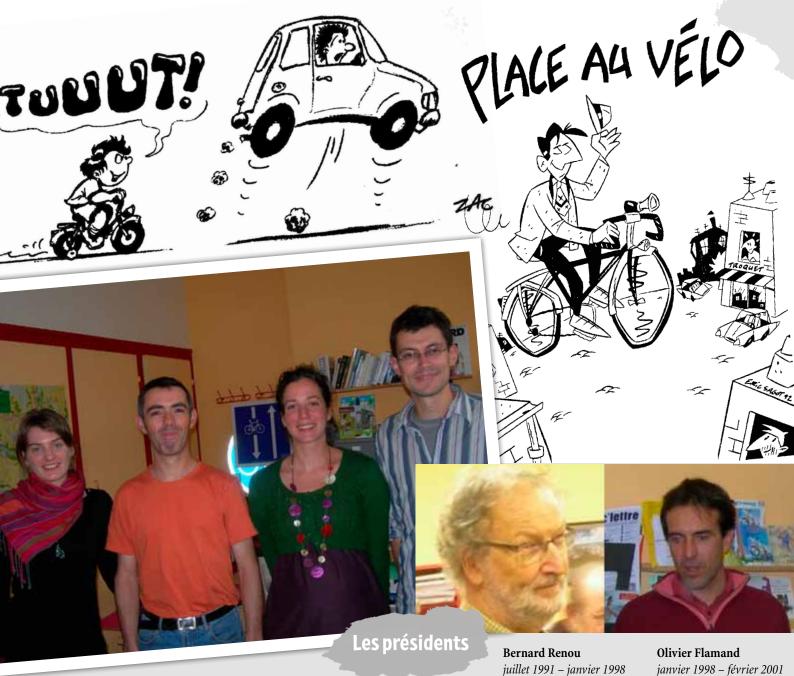
Iean Paul Berthelot

Fête des 20 ans de Place au Vélo le vendredi 16 mars à partir de 19H00

Inscrivez-vous!

Salle de l'Egalité, 6 bd Léon Jouhaux ou rue de la Convention, près de la station de tram Egalité





Les salariés

Karen Langevin de janvier 2000 à décembre 2000

Dominique Dupont de décembre 2000 à aujourd'hui

Raphaëlle Gouédard

de mars 2004 à décembre 2008

Loïc Boche de février 2007 à aujourd'hui

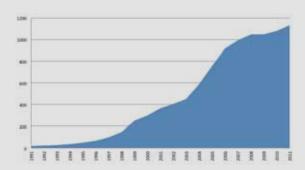
Véronique Dos Santos de mars 2008 à juin 2008

Muriel Bouhaddi de décembre 2008 à aujourd'hui

Flore Parrain de février 2009 à juillet 2009

Aymeric Gillaizeau de octobre 2010 à décembre 2010

Evolution des adhérents



puis président de la FUB de 1999 à 2002

Actuellement, nous comptons 1150 adhérents. 30 % du fichier est enregistré en « famille ». Les plus ancien(ne)s dépassent les 80 ans. 52 % des adhérents sont des femmes. Le fichier se renouvelle d'environ 25 % tous les ans depuis 5 ans.

Il est difficile de faire une statistique sur la typologie des adhérents. Les adhérents des premières années avaient plus un profil de militants intéressés d'abord par les aménagements au profit du vélo. Au fil des années, grâce à la présence de permanents et donc la progression des services offerts par l'association et sa notoriété, le profil s'est élargi avec les amateurs de balades, les usagers des vélo-écoles, des brico-vélos, du marquage, des fêtes du vélo et la présence plus marquée dans les communes de l'agglomération.

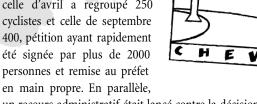
LES PREMIERS PAS

« Nous, Associations Cyclotouristes (Randonneurs Loire Océan, Union Sportive St Herblain), Nous, Groupe Inter-Associations (Les Verts, AREV, Rezé Ecologie Solidarité Autogestion, Bouguenais Solidaire, Ecologie Solidarité Orvault, Solidarité Ecologie St Herblain, ANDE, FNAUT), Nous, Collectif Transport (CFDT, CSCV, CSF, ANDE), nous nous sommes réunis le lundi 18 mars pour déterminer les modalités des actions à entreprendre pour obtenir le libre accès aux deux-roues sur le pont de Cheviré.

Nous demandons à ... »

Suit un paragraphe qui interpelle chaque décideur, maires, ministre, préfet, président conseil général, directeur DDE, d'utiliser son pouvoir pour rendre Cheviré cyclable. En conclusion, ils sont invités à se joindre à la manifestation cyclable le 27 avril 1991 à l'occasion de la « porte ouverte » organisée sur le pont et ainsi se rendre compte que « la pente du pont n'est pas un obstacle au franchissement ».

Cette lettre ouverte dont s'est largement fait l'écho la presse locale, était une des actions du collectif des associations, ci-dessus nommées, créé en septembre 1990 pour obtenir « Cheviré Cyclable ». Rappelons quelques unes de ces actions : Recours au tribunal administratif qui renvoya en Conseil d'Etat contre le classement en voie express, confection d'un pin's à 1000 exemplaires rapidement épuisés et réédité à 1000 exemplaires en septembre 91, manifestations sur le pont, celle d'avril a regroupé 250 cyclistes et celle de septembre 400, pétition ayant rapidement été signée par plus de 2000 personnes et remise au préfet



un recours administratif était lancé contre la décision du classement de la voie en voie express.

Outre cette mobilisation le collectif fit parallèlement des propositions d'aménagements pour la pratique du vélo au quotidien. Un questionnaire fut élaboré et fort de ses 956 réponses les arguments de Cheviré Cyclable commencèrent à être entendu par les politiques. La situation du pont étant bloquée, l'activité du collectif se tourna de plus en plus vers les aménagements. En juillet 1991, le collectif se transformait en l'association « Pour Cheviré Cyclable ». En décembre 1992, l'association a pris un nom plus conforme à ses activités « Pour Cheviré Cyclable Place au Vélo », puis plus tard simplement « Place au Vélo ».

Bernard Renou









Christophe Raverdy janvier 2001 – février 2005 puis président de la FUB de 2006 à 2011

Pierre Descamps janvier 2005 – février 2010

Daniel Daoulas janvier 2010 – février 2012

Jean-Paul Berthelot janvier 2012 - On attend une femme!

Evolution du CA

Le Conseil d'Administration est actuellement de 15 personnes et environ une cinquantaine de militants en ont été membres Il n'y a plus qu'un membre des premières années. Le nombre de femmes est assez régulier, autour de 25%.

Diffusion de la Bicyc'lettre



Nouveau CA 2012

Suite à la dernière AG de Place au Vélo fin janvier, le nouveau Conseil d'Administration s'est réuni et les rôles ont été répartis.

Jean-Paul Berthelot: Président Catherine Perot : Vice-Présidente Daniel Daoulas: Vice-Président Christophe Raverdy: Vice-Président Olivier Flamand: Vice-Président Pierre Descamps: Trésorier Annick Dufresne: Secrétaire Marc Peroy: Secrétaire adjoint

Jean-François Denoyer **Thierry Gauchet** Roland Gerno Soizick Maillard Isabelle Perrone Mathieu Vitard Jean-Claude Voirpy

PLACE AU VÉLO & LES COLLECTIVITÉS

Une histoire un peu compliquée... entre désaccords, tensions, écoutes, fausses concertations mais aussi conventions et contractualisation

C'est à partir de la revendication jamais satisfaite d'un aménagement cyclable sur le pont de Cheviré que Place au Vélo a été créée par Bernard Renou. Cela situe déjà les enjeux et le constat que les politiques n'ont pas su prendre en compte dans les années 80-90 les déplacements à vélo dans l'espace urbain. Ces retards, ces refus d'aménager la voirie pour les vélos auront des conséquences négatives pour modifier la conception des voies de circulation que nous payons toujours aujourd'hui.

Nouveaux objectifs et réalisations

Dès 1996 les choses semblent bien engagées avec Charles Gautier, Maire de St Herblain, élu Président du club des villes cyclables (BL N°2 de nov. 96). Un débat s'ensuit sur Alternantes en mai.

L'arrivée à la ville de Nantes et au District (ancêtre de Nantes Métropole) d'un ingénieur visionnaire sur les déplacements, Yann Le Gal a beaucoup aidé les élus à décider de la recomposition de la ville. C'est là que sont apparus les giratoires et surtout la suppression des deux fois deux voies dans la ville. L'idée de mettre au centre les usagers les plus faibles, piétons et vélos, était là mais les résistances diverses retardent les mises en œuvre... Il faut reconnaître que des efforts louables sont faits pour entreprendre le tracé de bandes cyclables, des plans vélos sont établis. Place au Vélo met déjà en avant les contre sens cyclables et le danger des stationnements en épis (BL N°6 Sept. 97); le système des fiches de signalisation est envisagé mais on note beaucoup de réserves de la part des représentants de la ville : « ...Place au vélo propose la mise en place d'un système de fiche qui permettrait à l'association d'indiquer des problèmes concrets rencontrés par les adhérents : aménagements à faire, nettoyage, trous, stationnements, passages dangereux...Les services techniques auraient un délai d'un mois pour faire une réponse en indiquant soit la date de réalisation des travaux occasionnés soit un échéancier, soit la raison d'un refus de réalisation. Gilles Farge est très sceptique sur un pareil traitement car cela représenterait pour lui seul une surcharge de travail. Marc Ellion est d'accord sur le fond mais ne souhaite pas engager trop la ville par une signature ou un délai... »

Avez-vous une vraie politique vélo?

Mais l'édito de la BL N°8 de Nov 97 pose la question par une lettre ouverte à JMA qui en est à son deuxième mandat « *Avez-vous une vraie politique vélo ?* »

«...Ainsi contrairement aux intentions affichées en 91, il n'existe pratiquement pas de continuités cyclables. Pas un seul itinéraire qui ne soit interrompu par quelques discontinuités, peut-être courtes mais suffisantes pour dissuader des cyclistes potentiels peu assurés ou pour contraindre les parents à interdire l'itinéraire à leurs enfants. Pire, les continuités existantes sont en train d'être coupées par la multiplication des refuges piétons (bd Pasteur, bd Orrion, etc...) qui placent les cyclistes dans l'inconfortable situation du sandwich entre les voitures et le trottoir. Pourtant des solutions respectueuses du cycliste et du piéton existent!...»

Un an plus tard Olivier Flamand dans l'édito de la BL N° 13 de Nov. 98 regrette le manque de concertation.

« ...Loin de nous l'idée de nous plaindre de ce qu'un peu plus de place soit faite au vélo, cependant les cyclistes auraient bien voulu qu'on leur demande leur avis sur le détail de ces aménagements. Car une voirie en chapelet de saucisses, avec des successions d'élargissement à deux voies suivi de rétrécissement à une seule, c'est pour l'usager à vélo une véritable aberration...».



Loin de nous écouter, la situation s'aggrave dans le mois qui suit puisque le quai de la Fosse qui avait été réduit à une voie est de nouveau rétabli à deux voies sous la pression du lobby automobile et commerçant (BL N° 14 de Janvier 99)

Quai de la Fosse : Les commerçants décident des aménagements

« ...Nous ne pouvons qu'être surpris de voir que les commerçants sont les seuls interlocuteurs de la ville sur les problèmes de circulation. Ils n'ont pourtant pas fait preuve d'une grande perspicacité (Commerce, Crébillon, Orléans, etc...) jusqu'à présent! Cela n'empêche pas le maire de les recevoir en personne pour écouter leurs doléances, puis de leur réserver quelques jours plus tard la primeur des modifications qu'ils ont obtenues... »

Merci Monsieur le Maire, 13 ans après, le quai de la Fosse est toujours aussi mal aménagé pour les cyclistes!

En juin 99 la fête du vélo prend son essor et on note une rencontre avec les élus de Nantes en charge des déplacements, (BL N° 17 de juin 99) Bernard Boltzer, adjoint à l'urbanisme, Marc Ellion, conseiller circulation et stationnement, Léo Allemandou, chef de service « Déplacements Urbains », et Gilles Farge, mission Plan de déplacements.

Parmi les points à l'ordre du jour et qui sont toujours d'actualité ...

- « ...Nous demandons que le stationnement en épis, par exemple sur les boulevards des Poilus et des Belges, soient supprimés. On nous répond que ce serait difficile à faire accepter par les riverains. ... » Toujours le courage politique !
- « ...La ville réfléchit à un aménagement d'itinéraires calmes parallèles à la 3ème ligne de tram (Limousin, Villebois-Mareuil...) Quelque chose qui se rapprocherait de nos « voies vertes », mais pas de possibilité de réglementer pour donner la priorité aux vélos... La ville réfléchit toujours!
- « ... Ces aménagements, ainsi que les éventuels contresens cyclables dans le centre et l'aménagement de la deuxième ligne de ponts sont renvoyés à septembre 2000, à la mise en place du nouveau plan de circulation... » Comme on le voit les choses avancent toujours très doucement et sont en permanence renvoyées à un énième plan.

La concertation à la mode JMA!

Nov. 99 BL N° 19 l'édito : « ... On nous l'avait promis, JMA nous l'a écrit : juré, craché, Place au Vélo sera « bien évidemment "consulté pour l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain. Et voilà que début octobre les élus du district ont reçu un "avant-projet" où tout est déjà fixé et où on ose affirmer que la concertation avec les associations est largement engagée. Plus qu'une "journée de travail" prévue en janvier 2000 avec "des associations et des experts" et le projet de PDU sera arrêté. Bravo les promesses !... »

Malheureusement ce plan n'atteint même pas ces objectifs pourtant peu ambitieux on est toujours à plus ou moins 2% de part modale dans l'agglo : « ...On comprend rapidement à la lecture de ce document qu'il n'y a aucune ambition politique en faveur du vélo : deux hypothèses sont proposées pour l'évolution des modes de transport. Dans la première « la part de marché des deux roues descendrait à 3% en 2010 " (4 % en 1997). Dans la deuxième, qualifiée de « volontariste ", cette part de marché serait de 4.1%... »



L'an 2000 annonce-t-il une meilleure écoute ? C'est en tout cas ce que laisse entendre Olivier Flamand dans son article « Sur le Fil » :

« ... Ainsi les techniciens de l'AURAN nous ont écoutés le 10 novembre, puis la CCA nous a auditionnés le 9 décembre, in extremis avant le forum PDU pour les associations du 11 décembre.

De même le projet présenté au comité de pilotage a été singulièrement enrichi suite à nos remarques, la part de marché attendue pour le vélo passant de 4.1% à 6%. Si chacune de nos interventions pouvait ainsi augmenter le nombre de vélos de 50%... Et pour finir nous avons été entendus le 11 janvier par le président du comité études et urbanisme du District, le Maire de Rezé, Gilles Retière... »

Et Olivier de terminer son article par une conclusion qui malheureusement se révèle exacte :

«...La troisième ligne de tramway en est l'exemple criant: encore aujourd'hui le tram fait cavalier seul, le vélo ne récolte même pas les miettes de la manne districale, il n'apparaît que comme un gêneur à qui on doit, de par la "Loi sur l'Air", une place que l'on ne peut pas lui accorder... »

Vers une contractualisation avec les collectivités locales et territoriales

La BL N° 25 de janvier 2001 fête les 10 ans de Place au Vélo et pour ses 10 ans les collectivités locales et territoriales consacrent l'association comme un acteur incontournable des déplacements à vélo en lui confiant l'organisation de la Fête du Vélo ; belle reconnaissance du pouvoir politique... qui montre que les militants ont eu raison d'être des empêcheurs de tourner en rond autour des giratoires...

Et Olivier de conclure son édito par :

« ...Place au Vélo bouillonne comme jamais. Bonne année, bons projets... ». « Nous allons travailler en partenaire et établir une convention pluriannuelle d'objectifs. Un dialogue constructif s'instaure avec la Communauté Urbaine. » Novembre 2001 : Édito BL N° 30.

En Mars 2002 la BL N° 32 précise la convention avec la Communauté Urbaine :

« ...Chaque année une convention d'application est conclue entre la Communauté urbaine et l'Association. Elle précise les actions soutenues par la Communauté urbaine et les modalités de ce soutien. Nous aurons à faire parvenir avant le 15 octobre de chaque année un dossier de demande de prise en considération des actions de l'année suivante. Place au Vélo s'engage à fournir une fiche-action pour rendre possible l'évaluation de chacune des cinq actions retenues... »

Entre le printemps 2002 et la fin 2003 on ne note rien de particulier à travers les articles de la BL (cela ne veut pas dire que Place au Vélo est inactive) il faut attendre Janvier 2004 où dans la BL43 on relate un compte rendu avec le Président de la SEMITAN Albert MAHE où on relève avec beaucoup de saveur ou d'amertume les affirmations suivantes : « ... possibilité d'accrocher des vélos sur des fourches à l'avant des bus (vu à Denver par Albert Mahé et par Marie-Reine). Développement de nouveaux services comme l'emprunt d'un vélo à n'importe quelle station de tramway... » Ou encore : « ... le site propre de la deuxième ligne de ponts sera évidemment ouvert aux cyclistes... ». On suppose qu'il s'agit du busway dont on sait combien les aménagements en voies cyclables ont été mal conçus et très critiqués!

Nantes la Belle Endormie?

Octobre 2004 Christophe Raverdy pose la question suivante dans l'édito de la BL N° 48 :

« ...Nantes ne s'endort-elle pas sur son image d'agglomération cyclable en négligeant la mise en place de nouvelles initiatives concrètes ?... »

Oui Nantes s'est bien endormie! En janvier 2006 la BL N°55 annonce pourtant le plan vélo de Nantes Métropole qui apparaît ambitieux au moins dans les intentions car les budgets apparaissent bien minimes! On voit aujourd'hui qu'on est encore bien loin des objectifs de ce plan jugez en:

« Les élus de Nantes Métropole ont voté mi-décembre à l'unanimité un « Plan vélo 2006-2008 » qui inclut des aménagements cyclables prioritaires visant à supprimer des discontinuités (12km) ; sur les routes départementales (avec le CG) vers Orvault et La Chapelle (4km) ; l'itinéraire « Loire à vélo » (10km). En plus, et Place au vélo peut s'en féliciter, il est prévu de créer deux grands itinéraires traversant l'agglomération : nord-sud entre La Chapelle et Rezé (20km) et est-ouest le long de la Loire (42km). Un financement global est affecté à ce plan : 10 millions d'euros. Est confirmé également le soutien de Nantes Métropole aux associations Place au Vélo et Vélocampus, cependant sans précision sur le montant financier. »

Promesse, promesse!



Janvier 2007, le feuilleton de la rue de Strasbourg commence!

Pierre Descamps dans son édito de la BL N° 61 écrit :

« ...Le réaménagement de la rue de Strasbourg aurait pu être mieux pensé par la Ville de Nantes. Nous apprécions le double sens, mais comment accepter d'être obligé de rouler au milieu de la voie pour pouvoir avancer dans le bouchon ? Nous étions nombreux à braver la pluie pour le faire savoir en y traçant une bande. Si la rue n'est pas réaménagée, peut-être faudrait-il alors penser à la rebaptiser : Strasbourg est un modèle de ville cyclable, alors une rue de Strasbourg sans aménagement cyclable, c'est un contresens!... »

Les relations se tendent

« Nantes candidate multiple au vieux clou rouillé ? » Mars 2007 titre de l'édito N° 62 titre

Et dans le N° 63 un article relate une réunion avec NM à propos de cette rue : « ... Une rencontre à Nantes Métropole, sollicitée par le cabinet du Président suite à la proposition de citation de Nantes au « clou rouillé » pour l'aménagement de la rue de Strasbourg a eu lieu entre les élus et techniciens et Place au Vélo. Concernant le clou rouillé, ils ont été surpris et déçus. Si Nantes obtient ce clou rouillé, que dire de toutes les villes sans aucun aménagement ? Et si on reproche de ne pas faire assez bien ou assez vite, ce ne sera jamais possible car on peut toujours faire mieux. Concernant la Rue de Strasbourg, ils ont reconnu qu'il y avait un problème de communication. Pour la zone 30, il y a des panneaux, mais ça ne commence pas place du pont Morand. Le plateau piétonnier était prévu surélevé, mais cela a été refusé par l'architecte des bâtiments de France. Le rond point prévu au niveau du tram a lui été refusé par le préfet... »

Les élections municipales approchent et la BL N° 67 de janvier 2008 propose aux adhérents une série de questions à poser aux candidats :

« ...Les élections municipales auront bientôt lieu et vous allez rencontrer les candidats. Profitez-en donc pour les interroger sur leurs projets pour développer le vélo dans votre commune s'ils sont élus. Réclamez-vous de l'association et précisez que ces mêmes questions seront posées aux candidats des autres communes dans l'agglomération... »



« Pour le réveil du vélo nantais »

BL N° 68 de Mars 2008 titre de l'édito de Pierre Descamps

«...Il y a quelques années, l'arrivée du tramway et les suppressions des rues à deux fois deux voies ont fait de la place au vélo. En mars 2005, nous avons lancé une pétition réunissant 1023 signatures sur cartes postales disant « Nantes Métropole s'endort » et demandant un vélo plus facile en ville. Et depuis ? Certes Nantes Métropole soutient l'association pour ses actions de promotion du vélo, mais sur le terrain, les usagers cyclistes ne voient pas beaucoup de changement... C'est une politique ambitieuse dont nous avons besoin, qui doit savoir prendre exemple sur d'autres grandes agglomérations. Par exemple Strasbourg et Bordeaux... »

Toujours dans la même BL Place au Vélo interpelle les nouveaux élus :

« ... Une nouvelle période a débuté en mars dernier avec des attentes fortes de la part des habitants cyclistes du territoire. Des aménagements pour plus de sécurité, de simplicité, d'attractivité sont réclamés pour le quotidien des déplacements à vélo. Une meilleure concertation avant, pendant et après des réaménagements, de liaisons, de places, de ronds-points, de quartiers avec les adhérents de Place au Vélo rendrait la ville plus adaptée aux cyclistes. Nous comptons sur les nouveaux élus de Nantes-Métropole et des communes de l'agglomération, en liaison avec les services du département pour un nouvel élan en faveur des aménagements ... »

Décembre 2008 Les réunions s'enchaînent avec les nouveaux élus ... $BL\ N^\circ\ 72\ déc.\ 2008$

Nantes Métropole avec Jacques Garreau, vice président de Nantes Métropole chargé des circulations douces, mais aussi rencontre avec les élus de Bouaye, Carquefou, Thouaré, Saint-Herblain... et dans la BL N° 73 de janvier 2009 on note d'autres rencontres dans les communes de l'agglo : Ste Luce, Orvault, et encore St Herblain...

Ah la fameuse « eau tiède » de Jean-Marc!

Septembre 2009 BL N° 76: « ... L'agglomération nantaise réfléchit à son futur «plan vélo». Le maire a assuré avant l'été que «ça ne serait pas de l'eau tiède»: au vu des premières esquisses de rentrée ce serait plutôt la douche froide... Aussi, avant qu'on s'enlise dans le bitume chaud d'un catalogue de propositions molles, sans engagement, ménageant chèvre et chou, bon marché, je plante la graine d'une proposition. Soyons audacieux. Puisque la ville est malade, plutôt que de traîner pour des années des troubles de la circulation mal soignée, partons pour une cure salutaire. Faire une cure c'est sortir de chez soi, s'arracher à son quotidien: le «changement d'air» pour bénéfique qu'il soit est avant tout un changement d'habitudes. Prescrivons à Nantes une cure de vélo… »

C'est ainsi qu'Olivier entame son édito de rentrée. Le plan vélo est bien timide. Nous ne sommes pas satisfaits et nous le disons ! La com' ce n'est pas notre tasse de thé... et nous présentons nos priorités à Nantes Métropole qui nous assure vouloir « co-construire » avec nous ce plan. Lors d'une réunion du 6 juillet avec NM :

«... Bernard, Daniel, et Christophe répondent à l'invitation d'Eric Chevalier Directeur des Transports à Nantes Métropole. Il leur présente la demande du Président celle d'un plan vélo fort et partagé avec les associations. Il s'agira d'une "co-construction" dans un dialogue régulier sur les priorités de NM et de PAV, concerté avec le département et les communautés de communes alentour. L'objectif de ce plan vélo ambitieux est de faire passer la part du vélo de 2% à 10 ou 15 % à l'horizon 2020 et ceci pour le vélo quotidien et non loisir ou sportif. PAV est invitée à soumettre une proposition de plan fin août...»

« ...ler septembre : une délégation de Place au Vélo a été reçue par Nantes Métropole représentée principalement par Jacques Garreau, vice-président aux circulations douces et Benoist Pavageau, directeur général des services. Cette réunion a été un échange de documents, le notre cité plus haut et une ébauche de plan de la collectivité. L'intention de celle-ci semble forte quant à l'objectif de voir la part du vélo augmenter fortement dans les déplacements. Il nous est proposé de réagir à ce document de travail et de faire des propositions concrètes. Nous allons bien sûr travailler à des propositions ambitieuses concernant les aménagements que nous souhaitons, en mettant en avant la sécurité des déplacements vélo... »

Une concertation plus importante est-elle en marche?

Janvier 2010 BL N° 78 « Après débats sur le document de travail de Nantes Métropole qui ambitionne d'augmenter les déplacements cyclistes, Place au Vélo a proposé les mesures suivantes. Elles complètent les propositions déjà listées dans la BL n°76 de septembre 2009 qui visaient à rendre accessible la voirie publique à tout enfant en âge d'entrer au collège pour qu'il puisse se déplacer seul à vélo pour ses activités quotidiennes. Actuellement, la circulation urbaine effraie les parents qui ne peuvent laisser leurs enfants utiliser leur vélo pour leur déplacement domicile école ou domicile loisirs ; elle effraie aussi beaucoup d'autres personnes qui souhaiteraient se déplacer en vélo. . . »

Le plan vélo qui ne devait pas être de « l'eau tiède » reste pour le moment de l'eau froide ! (BL N° 79 de Mars 2010)

« ...Nous espérions du concret de nos rencontres régulières avec Nantes Métropole... Pour ce qui est de la rue de Strasbourg, on nous avait promis pour janvier au plus tard la communication du nouveau plan pour le centreville. Rien ne vient. Nous craignons que tout soit décidé sans notre avis et qu'une fois de plus, nous ne puissions que pleurer sur des aménagements insuffisants ou mal faits... »



Et de nouveau nous sommes dans la rue...

« ...De nombreux adhérents nous font part de leur impatience quant à la lenteur des aménagements pour les vélos. Nous avons donc décidé d'organiser une seconde manifestation pour des avenues Carnot et Bonduelle cyclables le 16 octobre... » Peinture militante et responsable (BL N°82 de nov. 2010)

Cette fois enfin nous sommes entendus le pont de la Rotonde et le Bd Bonduelle seront aménagés... L'action paye ... Et Daniel de conclure son édito de cette BL N° 82 : « ... Nantes, peut-elle être une capitale verte européenne... sans vélo ? Nous ne l'imaginons pas et nous demandons à Jean Marc Ayrault d'augmenter son soutien à la politique vélo pour honorer la responsabilité de ce prix européen... »

Nantes Métropole change de braquet!

C'est le titre de l'édito de la BL N° 85 de Juin 2011. Mais Daniel Daoulas conclut par :

« ... Un pas essentiel reste à faire pour la rue de Strasbourg, artère centrale, qui ne demande qu'à recevoir des voies cyclables en ôtant juste quelques places de stationnement automobile. Dans ce plan constructif, cet axe reste comme un clou planté dans les roues du... Bicloo nantais... » et nous ajoutons dans la présentation du plan vélo :

« Il est inacceptable que cette rue ne soit pas aménagée pour les déplacements cyclables. Les aménageurs doivent prévoir une voie vélo dans cette rue en supprimant simplement quelques places de stationnement. »

Et maintenant?

« Les cyclistes volent au dessus de Nantes et voient plus loin... » BL N° 88 de janvier 2012, édito de Daniel Daoulas

«... L'insécurité ressentie est toujours la première préoccupation : stationnements en épi trop dangereux, bandes cyclables non protégées, vitesse des voitures trop grandes, giratoires difficiles à aborder, points noirs du quai de la Fosse ou de la rue de Strasbourg... Quelques avancées sont perceptibles dans les expérimentations actuelles d'aménagements ou dans les parkings relais sécurisés pour les vélos, les « tourne à droite » ou les sas vélos. Les travaux commencent bientôt pour une piste centrale sur le cours des 50 otages... Mais ce sont bien des axes entiers sécurisés avec des priorités aux cyclistes qui sont attendus à Nantes et dans la métropole... »

Où les questions d'il y a 20 ans sont toujours là aujourd'hui...



FÊTES DU VÉLO

Dans le cadre de la Journée européenne du vélo le premier dimanche de juin, le District de l'agglomération a organisé des manifestations avec l'appui de Place au Vélo:

Dimanche 8 juin 1997 : Tour des ponts de Nantes Dimanche 7 juin 1998 : Le tour de l'île de Nantes Dimanche 6 juin 1999 : Concentration vers le site des Chantiers

Samedi 27 mai 2000: Dans le quartier de Bellevue

A partir de 2001, Place au Vélo décide d'organiser seul une grande Fête du Vélo annuelle.

Dimanche 20 mai 2001:

« En roues libres sur la Divatte » - 10 000 participants

Dimanche 2 juin 2002:

« De la Divatte à l'Estuaire » - 13 000 participants

Dimanche 1er juin 2003:

« La Divatte ou les bacs » - 15 000 participants

Dimanche 6 juin 2004:

« Sèvre et Vignoble » - 10 000 participants

Dimanche 5 juin 2005:

« Jaguère et Sèvre » - 10 000 participants

Dimanche 1 juin 2006:

« Bords de Loire » - 18 000 participants

Dimanche 3 juin 2007:

« Arts, bacs et bords de Loire » - 18 000 participants

Dimanche 8 juin 2008:

« En bords de Loire » - 22 000 participants

Dimanche 5-7 juin 2009:

« Le Pellerin - Couêron » - 9 000 participants

Dimanche 6 juin 2010 :

« Un bon bol d'Erdre » - 8 000 participants

En 2011, au vu des baisses de subventions des partenaires habituels, Place au Vélo décide de réduire la voilure de la Fête du Vélo et de concentrer les animations sur les quartiers : Doulon, Le Pellerin, Saint Herblain. Un week-end est organisé vers Frossay les 28-29 mai.

2012 va voir le retour d'une grande fête du vélo sur la Divatte. Réservez le 3 juin!



les Actions de PAV

Les activités de Place au Vélo sont nombreuses et variées. Un petit échantillon pour le plaisir et dans le désordre : contrôles techniques, « Cyclistes, brillez ! », marquages, vélobus, ciné à vélo, vélo-école pour adultes, comptages, journées sécurité routière dans les écoles et collèges, présence à Jours de Fête à St Herblain, opérations « Respectez les cyclistes », interventions en entreprise, opérations « J'en ai pour deux minutes », parcours du Cœur avec la FF de Cardiologie, randonnées potagères, sorties vélo-camping, opérations Chocolat, bus cyclistes, les bus cyclistes pour Aux Heures d'été, cours Mobilité emploi, Marchés de Noël à bicyclette...

Ci-dessous, retour sur deux de nos activités emblématiques lues dans la Bicyc'Lettre.

BRICO-VÉLOS

D'abord mensuels et nommés bricolos, les brico-vélos ont aujourd'hui plus de dix ans et sont désormais bimensuels.

Cette présentation datant de 2007 n'a pas pris une ride :

« Le local d'environ 25m2 dont dispose Place au vélo rue d'Auvours depuis deux ans (mis à la disposition de l'association par la ville) permet d'entreposer outillage et équipement nécessaires aux contrôles techniques et aux brico-vélos des 1er et 3ème samedis après-midi de chaque mois.

Dominique, Loïc, Didier, Pierre et Pierre assurent généralement le service en étant secondés par de nombreux autres bricoleurs. Ceux-ci disposeront bientôt d'une boîte à outils toujours complète réservée essentiellement à leurs interventions, ce ne sera pas un luxe.

Les adhérents peuvent accéder au prêt des outils à condition qu'ils renseignent le cahier mis à leur disposition au local et sur lequel ils notent l'outil emprunté, la date d'emprunt et celle de retour.

Placés généralement sous la responsabilité technique de Didier et animés par de nombreux bénévoles dont on ne peut citer tous les noms, les bricovélos accueillent gracieusement en moyenne 15 visiteuses et visiteurs par après-midi. Faut-il rappeler que ce sont des ateliers d'auto-réparation où « l'usager » trouve aide, conseils, assistance, outils pour apprendre à réparer lui-même son vélo ou l'entretenir. En contre partie, il apporte les pièces qu'il veut changer (câble, patin de frein, etc...) et met la main à la pâte. Réparer une crevaison, changer les freins, régler les vitesses, rattraper un jeu de roue... (exemples typiques d'interventions) ça peut prendre du temps.

Alors, si l'horaire proposé est 14-18h il est préférable de ne pas arriver à 17h45 avec deux vélos à réparer.

Enfin il faut signaler que l'atelier est riche d'un ensemble de pièces récupérées sur de vieux vélos abandonnés et soigneusement démontés par Didier (pédaliers, freins, dérailleurs), tout ce qui convient pour réparer de vieux modèles de vélos. »

BRICO-VÉLO







BOURSES AUX VÉLOS

Les Bourses aux vélos comptent parmi les plus populaires des évènements organisés par Place au Vélo. Depuis une première édition en 2002 où déjà plus de 100 vélos avaient été échangés, les Bourses aux vélos ont pris de l'ampleur et ont même parfois été délocalisées, comme à Saint-Herblain en 2011.

Évocation poétique de cette première édition par notre historienne A. Bissiklette :

« Il y a fort longtemps, le Pont-Morand était mal fréquenté par des pirates qui désarçonnaient les gentilshommes cyclistes... et les plongeaient dans l'Erdre pour subtiliser leur monture d'acier chromé.

Depuis ce temps là, l'être humain a beaucoup évolué! (cf. Robin des Bois, Zorro, Bob Geldorf, Waldeck Rousseau...) et la démocratie permet des initiatives associatives subtiles!

Ainsi, en ce Samedi 19 Octobre de l'an de grâce 2002, pour vous faire dessaisir de votre monture contre une bourse d'euros, et inversement pour acquérir un fier coursier chromé... il a suffi de faire un enclos métallique sur le Pont-Morand avec des ganivelles et d'attendre que la marée monte.

Vers dix heures, des quatre points cardinaux de la ville et du département est arrivée une cohorte de montures d'acier colorée, des petits, des moyens, des grands gabarits...

Certains vélocipèdes étaient marqués du sceau de preux chevaliers tels que Raymond Poulidor, Cyril Guimard, Jacques Anquetil, Sun Rider, Happy Road, Affond La Forme... Avant d'être parqué, chaque spécimen a été marqué au fer du stylo et de l'étiquette...

Et là, seulement, la foule d'acheteurs qui grondait est entrée dans l'enclos, tandis que deux forgerons d'A.T.A.O. déjà présents soignaient les fers et boulons défaillants.

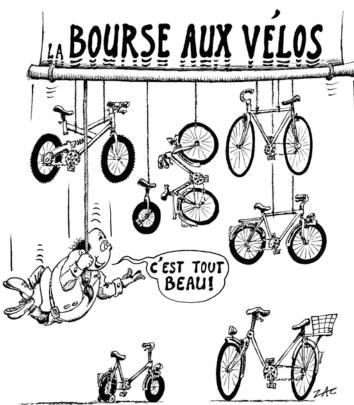
Ainsi,dubrouillarddumatin jusqu'à la douce chaleur de l'après-midid'automne, le Pont-Morand a eu le dos chatouillé par ce ballet de cycles! Point de crottin à ramasser, une bourse d'euros pour ceux qui n'ont pas retrouvé leur monture dans l'enclos avant le coucher du soleil, un retour à la cave ou à l'écurie pour ceux qui n'avaient pas trouvé preneur de leur destrier.

OYEZ, OYEZ Même si l'eau s'est arrêtée de couler depuis longtemps sous le Pont-Morand, les chevaliers plassovélistes ont donné rendez-vous au printemps prochain pour une nouvelle bourse.»

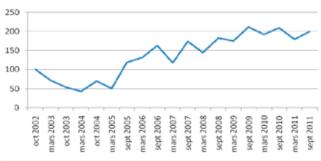
19 bourses ont déjà eu lieu depuis octobre 2002. Le site du Pont Morand était idéal au début, puis s'est révélé trop petit d'où un transfert Place Viarme, mais elle n'est pas toujours disponible! Des décentralisations ont eu lieu en 2011 au grand Blottereau puis à St Herblain en septembre.











CYCLOPÈDE & MARIE-REINE

Parmi les parutions régulières dans la Bicyc'Lettre, les anciens lecteurs gardent le souvenir marquant du professeur Cyclopède qui nous a produit 14 leçons de physique mémorables et fort utiles.

Leçon nº 1 - BL nº8 janvier 1998 « Sous la pluie »

Leçon n° 2 - BL n°9 février 1998 « Le vélo fait-il maigrir?»

Leçon n° 3 - BL n°10 février 1998 « Le vélo électrique d'aujourd'hui »

Leçon n° 4 - BL n°12 septembre 1998 « Le vélo électrique de demain »

Leçon n° 5 - BL n°13 novembre 1998 « Chaud et froid »

Leçon nº 6 - BL nº15 mars 1999 « Un air cloche »

Leçon n° 7 - BL n°17 juin 1999 « Le freinage »

Leçon n° 8 - BL n°20 janvier 2000 « La fin des dynamos »

Leçon n° 9 - BL n°21 mars 2000 « Que la lumière soit!»

Lecon n° 10 - BL n°22 mai 2000 « La cadrature du cercle!»

Lecon n° 11 - BL n°24 novembre 2000 « Allumer les cyclistes ? »

Leçon nº 12 - BL nº25 janvier 2001

« Tellement improbable! »

Leçon nº 13 - BL nº28 juin 2001

« Traction contre compression »

Leçon n° 14 - BL n°33 mai 2002 « Et les gants même en short »

Pareillement, la célèbre «Vélologue» Marie-Reine Cyclopède a prodigué ses conseils aux lecteurs inquiets ou avides de ses bons conseils. Retrouvez ses chroniques de mai 2002 à janvier 2006. Ci-contre la chronique de novembre 2002 BL n°36.

Vous pourrez trouver la compilation des articles du Professeur ou de la Vélologue en recherchant "Cyclopède" ou "Marie-Reine" sur le nouveau site de Place au Vélo. http://placeauvelo-nantes.fr/

La lecon de physique du professeur Cyclopède

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 ima-gine 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 lors-

Noce

de l'ax

tration : 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 uti-lisée en traction qu'en compression. D'où moins de matière pour le même usage, d'où légèreté insoutenable des vélos par comparaison à la lourdeu insupportable des carrosses motori-

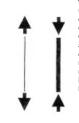
Regardons de près cette roue: pour alléger la roue pleine on peut réduire la matière comprimée à sa plus simple expression : on obtient une roue "à bâtons". Cro-Magnon aurait il inventé la roue à gourdins? Pour les batailles de char peut être! Nous allons donc tenter d'inventer la roue de vélo à bâtons 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 $\pi*D^2/4=3.142*10^{-6}$ m², 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 formule d'Euler avec une extrémité

principe propulsif du moteur à explosion est, on le sait, la compression des gaz : les fibres musculaires du qui meut la bicyclette ne savent travailler qu'en tirant. En ce sens la bicyclette est plus humaine que l'auto-mobile 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 change-ment 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 Sisyphe 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 auto mobilistes sortent tendus de leur habitacle pressurisé alors que les cyclistes s'éclatent tout en étant relax ?





Début juillet, deux de nos amis de La Chapelle-sur-Erdre, adhérents de Place au dicto m'ont demandé si je voulais bier piloter un tandem le jour du mariage de leur fils Erwan. Le jeune couple pratique ce loisir au sein de la STAARP (section tandem des auxiliaires des aveugles de

la région parisienne). J'acceptai bien volontiers d'être pilote d'un non-voyant, ce qui n'était pas évident n'ayant jamais

Cérémonie rare I Les mariés sur leur tan-

Cérémonie rare! Les mariés sur leur tan-dem se rendirent à la mairie accompa-gnés de la famille à vélo. Après la messe de mariage, c'est avec une cinquantaine de vélos et tandems qu'ils se rendirent à Capellia, ce qui ne manquait pas d'al-lure; de mémoire de Chapelains on n'a pas vu ça depuis un demi-siècle.

Après le vin d'honneur tout ne faisait que commencer car nos amis, voyants et aveugles de la STAARP étaient venus aussi dans l'intention de faire des ran-

données. Le samedi, nous sommes allés vers le nord jusqu'au canal de Nantes à Brest et le dimanche sur les bords de la

Loire et dans Nantes.

pratiqué ; un petit stage fait sous le contrôle de la mariée m'a permis de

Merveilles germaniques

L'été et les vacances nous ont permis de découvrir de nouveaux horizons au-delà du Rhin. Trois semaines passées du côté du Jura Souabe, de la Bavière puis près du Rhin vers Mayence et Wiesbaden . Les surprises furent grandes à nos yeux de cyclistes urbains de Nantes et de la campagne environnante!

campagne environnante! Dans le Jura souabe, près de la Forêt Noire, toutes les routes de la campagn sont doublées de pistes cyclables bitumées et séparées de quelques mètres de la voie pour les voitures. Et nous pouvons y voir en toute tranquillité les villageois aller faire leurs courses, les fettilles de la company de la familles se promenant avec les enfants et les cyclotouristes avec ou sans baga ges visitant la région! Voir ainsi des kilo-mètres de voies cyclables tranquilles,

Autre suiet de ialousie : les plateaux piétonniers très étendus dans les cen tres villes allemands. Aussi bien dans les métropoles que dans les petites vi les, de nombreuses rues sont vraiment réservées aux piétons et aux cyclistes. L'atmosphère v est grouillante de monde, très commerçante, mais calme et détendue sans le bruit des moteurs des voitures habituel chez nous ; natu rellement, les vélos sont nombreux, les vieux rouillés comme les plus récents, enfourchés par les adultes comme par les nombreux jeunes et étudiants sillon-nant les villes.

De belles perspectives pour une ville plus humaine et plus accueillante aux citoyens de tous âges.



de Marie-Reine Cyclopède

Olive F. D'Angers, m'écrit : «Chère Marie-Reine, circuler à vélo c'est bien gentil, mais le vélo, c'est SALISSANT, et j'ai pas te droit de me salir, vu que j'travaille pas dans la mécanique auto». Olive, Ne vous est-il jamais arrivé de vous salir ne vous est-il jamais arrivé de vous salir

Ne vous est-il jamais arme de vous saur en vous coinçant malencontreisement un vêtement dans une portière de voiture ou en vous frotant dunc armossreir pous-siéreuse? La vérité est que lorsque l'on se salit à bicyclette, c'est que so bicyclette est sale, tout bonnement – c'est mon expérience. Je vous recommande donc de laver votre bicyclette da temps à nutre sera publier

Je vous récommanue aonc de laver vous bicyclette de temps à autre, sans oublier l'antivol qui se salit au contact des roues lorsque votre vélo est correctement attaché (antivol U prenant roue + cadre + point fixe, mais est-il nécessaire de vous le rappeler? mais est-il nécessaire de vous le rappeler Vélo bien attaché – vélo bien conservé). L'autre raison de lover son vélo est que la saleté l'abien par son côté abrasíf, i Tout vélo de Jemme digne de ce nom – je ne parle pas Li d'un vulgiaire VIT – est en outre pourva d'un curter qui probège la châne et de leau grands garde-boue la châne et de leau grands garde-boue bavette en caoutchoux. Vous voilà donc à l'àbri de foute maiertien.

Davette en coouctnous. Yous voita donc a l'abri de toute projection. Olive, alors ne vous privez pas du bonheur d'enfourcher votre petite reine et de vous dire au moindre signe suspect: «Doux Jésus i il est temps de laver ma bicyclette pour que Georges mon boulanger continue à me dire: une femme à vélo, c'est beau !».

La rédaction a reçu lettre sur le même sujet qui nous semble plutôt du domaine du professeur Cyclopède «Cher Marie Rébine, figurez vous que j'ai acheté un ordo neuf dont et de la pritez en alua chet un ordo neuf dont et de la pritez en alua con me l'avait assuré, pour freiner efficacement même sous la pluie. Mais voil à que mes bas de jure sont maintenant constellés de petites taches grises au moindre cardini : sonte mes neur la pritez de la constant d

Réponse à la question du dernier numéro

(Où et dans quelles conditions Henri Miller a-t-il acheté son vélo ?) : «Je l'avais acheté à Madison Square Garden, à la fin d'un six jours cyclistes», trouve-t-on écrit dans le livre de Miller.

Nolwenn est partie, la nouvelle permanente de Dyna-Mots se prénomme Cécile Cousin. Vous pouvez joindre Dyna-Mots et obtenir le calendré des sorties littéraires en venant au local (voisin immédiat de Place au vélo), en téléphonant au 02 do 48 16 64 ou en consultant le site : dynamots site. free.fr



Débat: LE PORT DU CASQUE

Revenons ici sur l'un des plus fameux débat qui a divisé les plassovélistes fin **2001**

Un dossier dans la Bicyc'lettre n°29 de septembre 2001 lance le débat de la façon suivante :

« Pour ou contre le casque ? C'est une question d'une grande importance puisque dès qu'on l'évoque entre plassovélistes, les gens se lèvent, s'empoignent, se battent presque. C'est donc une question passionnante. »

Si les arguments dans un sens ou dans l'autre sont nombreux et désormais bien connus, les opinions peuvent s'avérer très tranchées.

« Au Québec, ce débat a eu lieu il y a environ 10 ans. Beaucoup de cyclistes ne voulaient pas porter le casque : c'est lourd, ça fait transpirer, c'est encombrant. Mais passer 3 mois à l'hôpital pour un traumatisme crânien, est-ce bien excitant ? C'est comme le préservatif, c'est contraignant, mais quand on pense aux avantages...

Même l'assurance de la FFCT croit en son efficacité : elle rembourse le casque cassé par une chute.»

- « C'est ma vie, je fais ce que je veux avec mon corps.»
- « On ne va tout de même pas mettre un casque en allant chercher le pain à vélo! »

Place au Vélo tente alors de prendre un peu de recul en proposant un sondage aux adhérents, afin de connaître leur niveau d'information sur le casque. Les résultats, publiés début 2002, indiquent que 72 % des 61 sondés ne portent pas le casque, bien qu'une majorité souhaite que PAV recommande le port du casque. Le rôle attendu de PAV dans ce débat semble donc bien être d'informer, d'émettre des recommandations, mais pas de militer en faveur d'une obligation.

- 16,4 % pensent que PAV ne doit pas se prononcer sur le port du casque.
- 83,6 % veulent que PAV se prononce.
- 34 personnes veulent que PAV recommande le port du casque.
- 20 personnes affirment que le port du casque ne peut être rendu obligatoire.
- 19 personnes veulent que PAV négocie des prix d'achat plus intéressants.
- 2 personnes pensent que PAV doit informer (avantages et inconvénients).

Ce n'est que fin 2007 que le débat reprend, BL n°66, grâce à Christophe Raverdy, qui s'insurge contre le projet d'obliger les moins de 14 ans à porter le casque, le qualifiant d'irrationnel, inefficace, inutile et contre-productif.

« Oui à la sécurité des cyclistes! Non à l'obligation du port du casque! » et Il termine ainsi: « 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 citadins à choisir le vélo pour leurs déplacements quotidiens. »

Pas le temps de se reposer, et un lecteur réplique dans le numéro suivant :

« OUI au casque obligatoire pour les enfants ! L'article de Christophe s'opposant à l'obligation du port du casque est vraiment anachronique dans un bulletin qui veut promouvoir le vélo dans les déplacements quotidiens. [...] Je me souviens dans les années 70 m'être moqué de conducteurs de Solex qui roulaient avec un casque : on est surpris maintenant quand on croise un cyclomotoriste sans casque. »

Pierre Descamps nous donne son point de vue en 2008 dans l'édito de la BL 69 :

« Il faut que la solution vélo apparaisse comme évidente, et cesser de faire croire que «sans casque, c'est très dangereux» : le casque ne réduit que 17 % des risques, et non 80 % comme je l'ai encore lu récemment dans une revue institutionnelle largement diffusée ! Sauf pratique sportive, le risque est en fait très faible. Pour la santé, mieux vaut rouler sans casque que de renoncer au vélo en ville. »

Les anti-obligation semblent avoir gagné. Pour l'instant? Avec la montée en puissance des vélos en libre-service, on peut aujourd'hui difficilement imaginer une loi obligeant à porter le casque.

La FUBicy est opposée à toute loi qui interdirait de circuler à vélo sans casque. (2010, BL 78). Bon nombre de cyclistes partagent ce point de vue, mais ce n'est pas forcément le cas du reste de la population. Si le débat vous manque, essayez donc d'expliquer autour de vous, en famille et entre amis, pourquoi vous ne portez pas le casque....

BL n° 29 Septembre 2001 Double page Pour ou contre le port du casque







les Actions de PAV 2012

JOURNEE HANDI CAP VELO

Dimanche 1er avril, à La Chapelle/Erdre sur la Place de l'Eglise de 10h à 16h

Organisée par Place au Vélo à l'occasion de l'opération «Le Vélo en fête».

Objectif : montrer que le vélo se pratique comme mode de déplacement et de loisirs malgré un handicap

Au programme : essais de vélos adaptés (triporteur, tandem, handbikes...), animations, balades à 10h et 14h, contrôle technique gratuit des vélos et marquage contre le vol...

Restauration sur place.

Événement organisé par Place au Vélo à l'occasion de l'opération «Le Vélo en fête» Avec le soutien de la mairie de La Chapelle/ Erdre, de Nantes Métropole et de la Région des Pays de la Loire

CONTRÔLESTECHNIQUES

Les contrôles techniques suivants sont programmés dans les communes de l'agglomération.

Samedi 31 mars entre 14h et 18h aux Sorinières, au Petit Bois (Hippolyte Derouet - rue des Papillons)

Dimanche 1er avril entre 10h et 16h à La Chapelle-sur-Erdre (dans les cadre de la journée Vélo et Handicap)

Mercredi 11 avril de 16 à 19 heures à Nantes Quartier Halvêque au 2 rue Hennedique

Mercredi 13 avril de 16 à 19 heures à Nantes quartier du Ranzay

Mercredi 4 avril de 14 à 17 heures aux Sorinières, à l'Espace Jeunes, au Petit Bois (Hippolyte Derouet - rue des Papillons)

Dimanche 13 mai à Carquefou, sur le site de Maubreuil, dans le cadre de «Gambettes en fête» (horaires à confirmer)

PRÉCISIONS SUR L'ARTICLE « QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT » ?

(Bicyc'lettre N° 87 Nov. 11)

Nous avons publié dans la Bicyc'lettre 87 (Nov. 2011) un article intitulé « Que faire en cas d'accident ?». Pour écrire cet article nous avons repris un texte paru dans la revue Pondération n° 52, trimestriel édité par la Ligue contre la violence routière en citant la source de cet article. Cette association par l'intermédiaire du rédacteur en chef de cette revue, nous a fait savoir que la lecture de cet article pouvait induire en erreur des victimes d'accident de la circulation. Pour des raisons de mise en page nous avions été obligés de synthétiser le texte initial et effectivement d'enlever ou modifier des éléments qui pouvaient être importants. Place au Vélo prend donc en compte ces observations et présente ses excuses auprès de la Ligue contre la Violence Routière. Celle-ci a édité une plaquette relative à ce sujet et se propose de nous transmettre ces plaquettes qui seront à la disposition des adhérents à notre local. Nous mettrons en ligne également sur le site de Place au Vélo cette information.

Jean Paul BERTHELOT

les Sorties de PAV

Pour toutes ces balades. prévoyez le pique-nique

Vous pourrez avoir plus de propositions et de précisions sur l'agenda du site

Dimanche 25 mars:

Balade vélo à la journée dans les marais de Couëron. Départ Place Royale à 10h

Dimanche 22 avril:

Balade vélo au Parc de Chézine et à St Herblain - Environ 40 kms. Départ du parc de Procé à 10h

Dimanche 29 avril:

Balade vélo à La Roche Ballue, Bouguenais - Environ 30 kms

Départ Place Royale à 10h

Dimanche 20 mai : Balade vélo vers le Canal de Nantes à Brest, parcours «Vélodyssée» - Environ 75 kms. Deux départs : 8h30 Place Royale ou 10h Eglise de la Chapelle/Erdre

Bicyc'LETTRE

Rappel réadhésion

Renouvellement d'adhésion pour 2012 : nous comptons sur vous. Ceux qui ont une étoile sur la bande adresse ne sont pas à jour et doivent envoyer leur adhésion à Place au Vélo avec le bulletin joint au journal. Merci.

UR VOTRE AGENDA

Vendredi 16 mars

…
❖ 19h-23h : 20 ans de Place au Vélo salle de l'Égalité

Samedi 17 mars

** 14h-18h brico-vélo - 14h rue d'Auvours

Samedi 24 mars

··· Bourse aux vélos Place Viarme

Dimanche 1eravril

- ···

 → Journée Handi Cap Vélo à La Chapelle-sur-Erdre Place de l'église 10h-16h
- Les parcours du Cœur. Nantes Parc du Grand Blottereau 10h à 18h

Samedi 7 et 21 avril

••• 14h-18h brico-vélo - 14h rue d'Auvours

Samedi 5 et 19 mai

** 14h-18h brico-vélo - 14h rue d'Auvours

Dimanche 3 juin

··· Fête du Vélo vers la Divatte

La Bicyc'Lettre est éditée par Place au Vélo Nantes, 8 rue d'Auvours 44000 Nantes • tél : 02 40 200 400 • contact:Nantes@fubicy.org • Internet: http://fubicy.org/ nantes • Directeur de la publication: Jean-Paul Berthelot • Rédacteur en chef: Marc Peroy • Conception graphique : Sapristi 02 40 49 81 74 • Impression: RDS, 12 rue Alain Barbe-Torte 44000 Nantes • N° ISSN : 2106-7120 • Ce numéro a été tiré à 800 exemplaires. Revue bimestrielle, 5 numéros par an • Ont participé à ce numéro : Iean-Paul Berthelot : Loïc Boche: Muriel Bouhaddi: Daniel Daoulas ; Pierre Descamps; Dominique Dupont; Olivier Flamand; Stéphane Le Bot; Marc Peroy; Catherine Pérot • Illustrations : Michel Marie Bougard, Jacques Clavreul et Frédéric Baylot



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://www.nantes.fubicy.org

Pour s'inscrire à la liste de diffusion

envoyez un mail vide à : sympa@lists.fubicy.org avec le sujet: subscribe nantes-velo@lists.fubicy.org

J'adhère à Place au Vélo et je recevrai le journal la Bicyc'lettre

O Individuel 15 euros - O Famille 20 euros O Réduit 5 euros

et en plus : O Abonnement à Vélocité 16 euros (magazine national de la FUB)

O Je souhaite soutenir financièrement les actions de Place au Vélo et je fais un don deeuros Paiement par chèque O en espèces O

Boîte aux lettres accessible pour nos porteurs bénévoles Oui O Non O

Adresse
Code postalVille
Tél
E-mail
Je souhaite recevoir le journal par courrier électronique Oui O Non O

Prénom.....

également: • le marquage des

L'adhésion à Place au Vélo permet

- vélos à prix réduit
- · des accessoires à prix réduits
- des réductions chez les partenaires (consulter notre site internet)