

Lettre ouverte à Jean-Marc Ayrault

Avez-vous une vraie politique du vélo ?

Nous l'avons cru jusqu'à présent ! Certes nous souhaitons plus de détermination, un budget plus conséquent, nous n'étions pas dupes que de nombreux aménagements cyclables servaient avant tout à la modération des flux motorisés mais nous pensions que vous aviez une réelle volonté de développer le vélo en ville. Hélas plusieurs faits récents nous amènent à craindre que la politique cyclable de la ville ne soit que le minimum nécessaire pour ne pas heurter de front la vague actuelle du retour au vélo mais surtout pas une volonté de profiter de cette vague pour rendre le vélo incontournable.

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 relativement 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 !

Ainsi, après quelques expérimentations concluantes, il n'existe plus de volonté de placer des contresens cyclables dans les voies à sens unique. Ces contresens, en donnant un avantage aux cyclistes, permettraient un transfert des modes de déplacement vers le vélo.

Ainsi aucun jalonnement n'est mis en place. Ils permettraient pourtant aux cyclistes de prendre le meilleur itinéraire et feraient comprendre aux autres usagers que des itinéraires avantageux sont proposés aux vélos.

Ainsi aucune communication n'est faite par la ville sur les aménagements cyclables, en particulier vers les automobilistes qui pourtant les respectent bien mal.

Ainsi, alors que nous sollicitons vos services et ceux de la TAN depuis plus de 2 ans afin de donner notre point de vue de cyclistes sur l'insertion des nouvelles lignes tramway, nous apprenons par la presse l'ouverture des enquêtes d'utilité publique le 15 septembre prochain. Les dossiers sont donc bouclés et il sera désormais bien difficile de les faire bouger même à la marge. Curieuse conception d'une concertation

pourtant proclamée !

Vous comprendrez, Monsieur le Maire, que ces quelques exemples puissent nous inquiéter. Pourquoi ne vous donneriez-vous pas un objectif comme, par exemple, 15% des déplacements en vélo en l'an 2000. Les moyens seraient alors adaptés à cet objectif. Nous pensons qu'il faut, d'ores et déjà et au minimum, doubler le budget alloué aux aménagements cyclables. Les premiers aménagements (discontinus) ont été faits là où c'est le plus facile, les continuités et les nouveaux aménagements nécessitent donc plus d'argent.

Monsieur le Maire, comme vous le voyez, nous attendons un ensemble de signes forts pour être vraiment convaincus de votre volonté de donner toute sa place au vélo dans les déplacements urbains. Nous sommes évidemment prêts, comme nous l'avons toujours été, à discuter avec vous ou vos représentants des meilleurs moyens pour que l'engouement actuel pour le vélo, l'inscrive définitivement dans le paysage urbain.

Veuillez croire, Monsieur le Maire, en nos sentiments sincères.

Place au Vélo, le 14 septembre 1997

lundi 17 novembre

*Réunion à 20h30
à la Manu salle B*

Ordre du jour :

- Préparation fête du vélo de juin 98
- Enquête d'utilité publique tramway
- Action de Place au Vélo face aux autorités
- Fiches de signalisation
- Les voies vertes dans l'agglomération
- Questions diverses

Dans ce bulletin une fiche de signalisation que vous pouvez remplir, copier, faire remplir et renvoyer ou apporter à la réunion

Vélo et Tramway

A l'occasion de l'enquête d'utilité publique concernant la troisième ligne de tramway et l'extension vers l'ouest de la première, l'association « Place au vélo » a étudié les documents présentés et a déposé ses réflexions auprès des commissaires. En voici la synthèse.

L'association est depuis longtemps favorable aux transports collectifs et plus particulièrement au tramway. Ce dernier permet de réorganiser l'espace urbain en restreignant la place de la voiture et en favorisant les déplacements doux comme la marche à pied et le vélo.

Le prolongement de la première ligne vers Atlantis ne s'impose pas. La zone Atlantis est le prototype même d'aménagement fait pour la voiture. Le tramway y est quelque chose de superflu, une véritable "cerise sur le gâteau" pour des commerces qui mettent déjà passablement à mal l'activité commerciale du centre ville. Est-il vraiment souhaitable que le tram favorise le porte à porte des habitants du centre ville vers les complexes cinématographiques au détriment des cinémas de l'hyper-centre ?

Par contre nous approuvons l'insertion d'une troisième ligne de tramway entre le centre ville et la route de Vannes. Nous aurions aimé qu'elle se fasse dans une réelle démocratie, avec une volonté de réduire la place de la voiture et de favoriser le vélo. Ce n'est pas le cas ici!

De la Démocratie

La qualité des documents mis en consultation pour cette enquête laisse à désirer. Tout se passe comme si l'on avait voulu jouer l'esbroufe au détriment d'une information précise qui aurait permis à chacun de se faire une opinion. La couleur y est abondante, des dessins aussi flatteurs qu'imprécis sont fréquents, mais pratiquement aucune coupe métrée des différentes voiries permettant d'apprécier tant la place laissée à chaque mode de transport que les alternatives possibles.

La Sémitan, maître d'ouvrage par délégation du district, répond qu'elle n'était pas tenue légalement de faire apparaître les métrés, voilà qui montre bien les limites de la concertation (moins vous en saurez, moins vous

pourrez contester nos décisions !). C'est, sans doute, pour les mêmes raisons que la Sémitan et la ville de Nantes nous ont refusé toute concertation en préalable à l'enquête, malgré notre demande plusieurs fois réitérée.

A propos de la 3^{ème} ligne

Le lobby automobile

Tout se passe comme si la seule obsession du concepteur de cette ligne était de la rendre compatible avec les contraintes de l'automobile. Pas question de froisser les usagers de ce monstre sacré, dès que l'on peut caser une voirie automobile bidirectionnelle on le fait, si on dispose de 2 mètres de plus on ajoute un stationnement unilatéral et 2 mètres encore et le stationnement devient bilatéral. Tant pis pour les piétons et les cyclistes, ainsi route de Vannes (entre Longchamp et Beauséjour) les piétons seront réduits à un trottoir de 1,5 m tandis que les cyclistes devront accepter de se faire frôler par les voitures sur une voie réduite à 3,25 m.

La loi sur l'air et les zones 30

N'y a-t-il pas une erreur manifeste d'appréciation au regard de la loi du 30 décembre 96 qui précise "à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines doivent être mis au point des itinéraires cyclables".

Or il est prévu un seul aménagement cyclable d'environ 600 mètres entre le rond-point de Vannes et Beauséjour dont on peut douter de l'efficacité puisqu'il demande au cycliste un détour de 200 m et se termine (rue de la Gourmette) en butée sur le boulevard Lelasseur avec une côte pour rejoindre le rond-point de Vannes. Par contre toutes les bandes cyclables existantes disparaissent!

Certes la voirie passera en zone 30; mais si nous sommes d'accord pour qu'il n'y ait pas d'aménagement cyclable spécifique dans ce type de zone, encore faut-il que des dispositions judicieuses permettent effectivement le respect de cette vitesse maximum; encore faut-il que la largeur de la voirie soit suffisante pour que le cycliste se déplaçant à 20 km/h soit doublé en toute sécurité par un automobiliste rivé à son 30 km/h. Or, le long de la troisième ligne, la voirie est souvent réduite à 3,25 m voire 3 m, de même sur la première ligne, boulevard Romain Rolland où, pourtant, la place ne manque pas. Le but serait-il de se servir des cyclistes comme ralentisseurs humains pour modérer les conducteurs impétueux!

Une solution existe...

Au risque de choquer les puristes de la Sémitan, il faut n'accepter les voitures que dans un seul sens dans les parties les plus étroites du trajet (c'est à dire entre la place Viarme et la place Alexandre Vincent). Il y aura alors la place d'une voirie décente (4 m) et de trottoirs corrects. L'accès aux garages des riverains sera préservé en permettant à ces derniers de franchir le site du tramway comme ils franchissent actuellement le trottoir.

Quelques points particuliers

- ♦ Rue **Edouard Herriot**, les voies voitures sont prévues sur seulement 3,2 m alors que les trottoirs font chacun plus de sept mètres. Nous demandons de passer les voies à 4 m et d'isoler le tramway en lui fournissant une largeur de 7,6 m.
- ♦ La station situé **rue du Poitou** est prévu en site banalisé, c'est à dire que les voitures devront emprunter le site tramway. Les cyclistes devront-ils réaliser la même démarche et donc tangenter les rails (au risque de perdre

l'équilibre) tout en restant sous la pression des automobilistes ?

- ◆ Nous demandons un contresens cyclable **rue de la Gaudinière** (en particulier de la rue Pineau-Chaillou à la place A Vincent), pour permettre aux cyclistes de rejoindre la circulation générale à partir du seul aménagement cyclable proposé et avant de trop s'éloigner de l'axe tramway.

A propos de la 1^{ère} ligne

Eviter le franchissement des rails

La traversée de rails n'est jamais très confortable pour un deux-roues. Ainsi lorsque la ligne de tramway fait un virage à angle droit (intersections des rues Jean Moulin/ R. Rolland, R. Rolland/Bd W. Churchill et Bd du Tertre/Bd Allende), nous demandons une bretelle cyclable à l'intérieur de la voie tramway pour les cyclistes qui tournent à droite. Cela leur évitera de traverser la voie une première fois pour rejoindre le rond-point situé à l'extérieur du virage puis une seconde fois pour reprendre la voie cyclable après l'intersection.

Eviter les conflits vélo-auto

Sur le boulevard Allende, plusieurs ronds-points (rues d'Anvers, P. Neruda, V. Schoelcher) sont précédés par une bretelle de dégagement sur la droite. Cette voie coupe deux fois la bande cyclable (à l'accès et en sortie). Cela crée deux zones de conflit inutiles entre autos et deux-roues. Il faut donc emmener tous les usagers jusqu'au rond-point, y compris ceux qui tournent à droite.

Quelques points particuliers

- ◆ Au carrefour du boulevard **J. Moulin** avec les rues du Plessis Gautron et des Bourderies, nous demandons la réalisation d'un rond-point avec passage central du tramway comme ceux prévus dans la rue Romain Rolland.
- ◆ A l'arrêt **Mendès France**, nous voulons que les cyclistes puissent traverser la station comme les bus, à l'image de ce qui existe actuellement place de Bretagne à Nantes.

- ◆ Après son nouvel aménagement en 2 x 1 voie, le **boulevard Allende** sera-t-il aussi utilisé qu'actuellement ? Cela justifie-t-il l'agrandissement du pont qui enjambe la rocade et un maintien à 2 x 2 voies entre les stations Frachon et Schoelcher ? Dans l'affirmative, il faut, pour améliorer la sécurité des deux-roues sur ce tronçon, intercaler entre la bande cyclable et les voies automobiles un espace mort d'un mètre.

- ◆ Nous demandons la continuité des bandes cyclables à la hauteur de la station **Croix- Bonneau**.

A propos d'intermodalité Tramway-Vélo

L'intermodalité, dont le maire de Saint Herblain président du club des villes cyclables s'est fait le champion, consiste à rendre le vélo et le tram complémentaire. Ainsi les habitants situés à 1 ou 2 kilomètres d'une station tram pourraient s'y rendre en vélo ou ceux dont le trajet total serait trop long à vélo pourraient avantageusement couper ce trajet par une partie en tramway. Pour cela il faut deux conditions un stationnement vélo correct et un embarquement facile des vélos dans le tram.

Stationnement Vélo

D'après les documents, les places de stationnement voiture sont comptabilisées le long des lignes. Pourquoi le nombre total de places deux-roues n'est pas chiffré ? Il est dit que ces stationnement deux-roues seront constitués d'éléments modulaires d'une

dizaine de places judicieusement positionnés par rapport aux stations pour dissuader les vols et le vandalisme " De quel type d'éléments s'agit-il ? Seront-ils vraiment dissuasifs ?

Au niveau des pôles d'échange Beauséjour, Mendès France et F. Mitterrand des garages individuels clos, à consigne, sont nécessaires à moins que ne soient créés des parcs à vélo gardés et abrités comme il en existe actuellement dans certaines villes.

Aménagement du tram

A l'heure où le transport des vélos dans les tramways se fait déjà le dimanche sur le réseau nantais et afin de généraliser cette pratique, il est souhaitable qu'un espace, où les bicyclettes puissent être appuyées sur une paroi, soit aménagé dans les wagons (cela correspondrait à enlever deux sièges entre les deux portes de l'actuelle partie surbaissée du tram).

Conclusion

Nous ne prétendons pas détenir la vérité, peut-être que notre point de vue est trop partial, il est sûr cependant qu'une concertation sérieuse aurait permis de mieux prendre en compte les cyclistes dans ces aménagements.

J-F.D. et B.R.

Place au Vélo en Ville le 27 septembre

Quelques uns d'entre nous se sont retrouvés le dernier samedi de septembre Place du Change pour présenter l'association avec un stand et des panneaux attirant les nombreux passants.

Nous en avons profité pour fleurir les pare-brise des voitures mal garées de tracts ANDE "*auto-vélos trouvons le bon tempo!*" et de faux PV incitant l'automobiliste à copier 230 fois "*je dois respecter les emplacements réservés aux bus, cycles, piétons et handicapés*".

Nous avons également garnis les nombreux vélos garés en ville des dépliants de l'association.

Les contacts avec les gens ont été très intéressants. L'action mérite d'être reconduite.

Dimanche 21 septembre Balade train + vélo à Savenay

Beau temps frais et agréable : nous nous retrouvons une dizaine sur le quai de la gare à Nantes en ce Dimanche 21 septembre pour l'activité : Train + Vélo.

Direction Savenay : sept vélos sont mis normalement dans le fourgon à l'avant du train, pas de place pour les trois derniers qui seront mis à l'arrière dans le local du contrôleur. Le train de Rennes est plein.

Arrivés à Savenay, le choix de l'itinéraire de retour se porte sur la région plate des marais. Passage à Lavau : église d'origine romane remaniée au XV^{ème}, XVI^{ème} et XIX^{ème} siècle, ouverte au public à l'occasion de la journée du patrimoine.

Pique-nique à Rohars : village au bord de la Loire, au trois-quarts abandonné. C'était jadis un avant port de Blain (antique capitale des Namnètes), au XVI^{ème} siècle il accueillait le commerce espagnol. Echange avec une agricultrice nous faisant part de ses inquiétudes face à l'avenir de son élevage : la qualité de l'herbe des marais est remise en cause par l'abondance de sel dans l'eau de la Loire. Passage à Cordemais.

Nous laissons Saint Etienne de Montluc sur notre gauche.

Sur notre route, le château de Saint Thomas au bord des marais accueille aussi le public ce jour. Construit en 1831, il est aujourd'hui la propriété d'un Italien qui y propose des chambres d'hôtes. Expositions de deux artistes peintres : Serge Doceul et Gérard Le Nabasque et du sculpteur Jules Paessant.

Sur la route dite des sables, un rond-point à l'anglaise (au niveau de la Chabossière) est en cours d'aménagement ; coût 3 MF, à comparer avec le budget de la ville de Nantes pour les aménagements cyclables (2 MF)...

Bilan de la journée :

- nous avons croisé beaucoup de groupes à vélo.

- total 60 Km, moyenne horaire 14 Km

- aucun ennui technique

- se pose la question de la poursuite des sorties pour la période hivernale, à

Vive le luxe !

6h.25, mardi 9 septembre 97, nuit noire, ciel étoilé, un peu froid, une piste cyclable me permet d'aller de l'octroi de la route de Sainte Luce à la gare SNCF de Nantes en quelques minutes. Là, des arceaux me permettent de parquer mon vélo que je quitte pour m'asseoir dans une voiture corail SNCF d'un beau bleu-vert, dans le train Nantes-Bordeaux.

Ecouteur aux oreilles, je vais me laisser porter jusqu'à La Rochelle tout en préparant mon travail, en écoutant France Musique et en observant le paysage de temps en temps.

Le luxe ! un peu irréal.

Au kiosque à journaux de la gare, les couvertures des magazines dénoncent la mort d'un personnage de luxe sur une voie parisienne, dans une somptueuse voiture roulant à près de 200 km/h.

Hier, une catastrophe ferroviaire a touché la France. Catastrophe : "accident qui cause la mort d'un grand nombre de personnes". "Depuis le début de la décennie, le nombre de personnes qui ont perdu la vie en France dans de tels accidents ferroviaires (une quarantaine) ne dépasse pas le bilan meurtrier d'un seul week-end de trafic routier un peu chargé." (Libération). Mais les centaines de morts dues aux automobiles ne sont pas des

catastrophes, ni une catastrophe. "...il est nécessaire de répéter tout de suite cette banalité : les chemins de fer sont l'un des moyens les plus sûrs que les hommes ont inventé pour se déplacer d'un point à un autre." (Libération). Trop réel sans doute, ou trop irréal, pour qu'on en parle. Mon vélo, le train, "ce moyen le plus sûr que les hommes ont inventé pour se déplacer d'un point à un autre", le luxe !

La musique s'interrompt. Voici les nouvelles. La Rochelle, ma destination, a choisi aujourd'hui, mardi, pour en faire une journée sans voiture. La Rochelle "s'offre une journée sans autos ni motos" titrera Le Monde. Qu'il est agréable d'aller travailler dans de telles conditions. La Rochelle s'est offert une telle journée comme on s'offre un objet de luxe, un peu irréal.

Le soir, je retrouvais mon vélo à la gare de Nantes, les odeurs, le bruit de Nantes et je me suis dit : n'est-ce pas le propre des riches de se créer un environnement déplorable, pour ensuite s'assurer un luxe qu'il serait trop facile d'offrir à tous.

Décideurs, offrez-nous le luxe!

H. H.



L'éclairage

Combien d'entre nous roulent la nuit sans éclairage? 30 à 50 % selon certaines enquêtes. Le cycliste qui veut faire une longue carrière a pourtant tout intérêt à être bien visible des autres usagers. Les longues nuits d'hiver approchent. Nous vous proposons donc de faire toute « la lumière » sur le sujet.

Il faut tout d'abord rappeler que l'éclairage est obligatoire sur toutes les bicyclettes (article R 195 du code de la route). Une bicyclette doit avoir un phare jaune ou blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière complétés par des systèmes passifs (catadioptrés). Un défaut d'éclairage est passible d'une amende.

Éclairage fixe ou mobile?

Accroché au vélo ou au cycliste (brassard), le système d'éclairage peut être mobile. Il est alors alimenté par pile ou accus et reste allumé à l'arrêt mais il faut changer les piles ou recharger l'accus régulièrement. De plus, il est facile à voler s'il est oublié sur la bicyclette et peut faire défaut s'il reste à la maison. On trouve de multiples modèles dans le commerce.

Le système d'éclairage fixe est alimenté par une dynamo. Les dynamos fixées sous le pédalier ont un meilleur contact avec le pneu – elles frottent sur la bande de roulement – que les dynamos « classiques ». Par contre,

elles sont plus chères à l'achat et restent difficiles à trouver.

Il existe également les dynamos à induction. Fixées au niveau du moyeu de la roue avant, il n'y a aucun frottement donc pas d'effort supplémentaire à fournir lorsque l'éclairage est actif et pas de perte d'adhérence en cas de pluie. Elles sont pour le moment, à ma connaissance, introuvables dans le circuit commercial.

Les Feux

A l'avant, par rapport à une lumière classique, le phare halogène apporte un réel confort mais il nécessite une dynamo avec écreteur de tension, faute de quoi la durée de vie de l'ampoule sera très diminuée. Une ampoule halogène est environ cinq fois plus chère qu'une ampoule ordinaire.

A l'arrière, les fabricants proposent des feux fixes qui stockent, dans un condensateur, une partie de l'électricité produite par le générateur. A l'arrêt, l'éclairage n'est pas interrompu car une

diode relaie automatiquement l'ampoule. Également très intéressant, les feux rouges à diode clignotante. Ils sont visibles de très loin mais ne sont malheureusement pas encore homologués.

Les systèmes passifs

En France, les catadioptrés sont obligatoires à l'arrière (rouge), sur les pédales et dans les roues (orange). La société 3M propose un fil réfléchissant blanc (MoonLight), à mettre dans les rayons, qui court le long de la jante, il améliore beaucoup la visibilité latérale du cycliste. A l'étranger, on trouve des pneus aux flancs réfléchissants qui ont la même fonction.

Le cycliste

Je ne vous apprendrai rien en vous précisant qu'il vaut mieux porter des vêtements clairs. Rien ne vous empêche d'ajouter à votre tenue des éléments réfléchissants (brassard, baudrier) ou lumineux. Fixés sur les jambes, ils attireront encore plus les yeux de l'entourage du fait du mouvement de pédalage.

En résumé, plus on ressemble à un sapin de Noël, moins on risque l'accident. Alors n'hésitez pas à briller dans la nuit.

J-F. D.

Evaluation de la manifestation du 8 juin

Pour une évaluation de la manifestation du dimanche 8 juin, nous nous sommes retrouvés au District avec les différents acteurs. Les points suivants ont été signalés et étaient partagés par tous:

- Difficulté d'encadrer un groupe aussi étalé, surtout à l'arrière
- Temps d'attente mal reçu avant le pont de Bellevue
- Ne pas laisser les voitures rouler sur la file de gauche dans les sections à deux fois deux voies (Sarrebrück, Bd De Gaulle)
- La manif a été un peu rapide (tout était bouclé à 13 heures)
- Il y a eu imprécision de l'annonce de la durée de la manifestation
- Au regard de l'investissement matériel engagé (deux tentes pour un usage de deux fois 1 heure), la "fête" était un peu courte

Nous nous mettons d'accord pour la date du **7 juin 98** et sur la nécessité de changer la formule en intégrant les points suivants:

- Plusieurs itinéraires possibles
 - Itinéraires protégés pour simplifier l'encadrement
 - Associer les vélocistes (commerçants vélo)
 - Créer un pôle d'animation central de 9 à 17 heures
 - Rechercher dans l'ensemble du District des itinéraires possibles
- Place au vélo est chargé de faire des propositions au plus vite. Pour cela, votre avis nous intéresse ainsi que les propositions concrètes.

Rendez-vous lundi 17 novembre pour en parler.



C'est beau comme là bas dis !

L'hiver dernier, histoire de faire comme tout le monde, j'ai pris la direction des Pyrénées. Et comme on avait le vent dans le dos on a continué jusqu'au Maroc. Au pied de l'Atlas, Marrakech. Et là, alors que j'avais juste pris l'habitude de doubler les ânes et leurs carrioles (ce qui n'était pas sans me rappeler la maison), divine surprise, j'ai découvert le paradis des cyclistes.

A Marrakech il y a des vélos partout. C'est plat, les avenues sont larges et il y a assez peu de voitures... Bref des conditions idéales et les cyclistes ne se privent pas de zigzaguer, rouler ou s'arrêter au milieu, à contre-sens. Un agréable bordel surtout pour nous qui, perchés sur une voiture à cheval, jouions les badauds.

Ce laisser aller que les marocains cultivent n'engendre apparemment pas trop d'accidents. Qui plus est le vélo est le seul véhicule toléré dans la médina, là où les baudets touchent les deux cotés de la rue avec leurs oreilles. Il faisait de plus beaucoup plus sec qu'à Nantes à la même époque. Apparemment pas un voleur (de bicyclette) à l'horizon. Le paradis je vous dis.

Les esprits grincheux rétorqueront que le peuple marocain a une moyenne d'âge de 30 ans, ce qui est forcément favorable à la pratique du vélo... Je leur répondrais que c'est une preuve supplémentaire que la bicyclette ça garde jeune. Et comment font-ils en Djellaba ? C'est un mystère, mais rien ne se coince dans le pédalier.

Malheureusement les vacances sont par définition courtes et j'ai à peine eu le temps d'en profiter. C'est pourquoi, si on me le propose gentiment, j'accepte de repartir en voyage d'étude pour préparer un futur congrès de la Fubicy. Merci de votre soutien.

O.F.

Grâce à Vélocampus, des étudiants nantais choisissent le vélo

Vélocampus, association d'insertion qui cherche à promouvoir le vélo vient de lancer une expérience originale et intéressante. Moyennant un abonnement annuel de 150 F et un chèque de caution équivalent au prix du vélo, 30 étudiants ont reçu le 6 octobre un VTC de l'association pour se déplacer dans l'agglomération nantaise. Les itinéraires utilisés seront inscrits sur un carnet de bord par les cyclistes locataires. L'association reprendra ces livrets pour proposer l'amélioration des aménagements empruntés.

Ce parc de bicyclettes, entretenu par Étape Produits Services, sera rapidement porté à 50 unités. Ce projet est ambitieux puisque Jean Arroucau, président de Vélocampus espère augmenter ce parc jusqu'à 400 vélos. Espérons, comme son président, que cette expérience aura un effet d'entraînement sur nos concitoyens.

J-F. D.



La Bicyc'lettre N°7

adresse



Bulletin d'adhésion

Nom.....

Prénom.....

Adresse.....

.....

.....

Tél.....

Membre individuel 50F

Association200F

Date :

Signature :

Place au Vélo : 18 rue Louis Lumière
44000 Nantes tél : 02 40 94 16 09

Ont participé à ce bulletin :
Frédéric Baylot, Jean-François Daudin, Olivier Flamand,
Henri Habrias, Marc Peroy, Bernard Renou