

## 7 juin 98 : Journée du vélo Le tour de l'Île de Nantes

Le 7 juin vous êtes de mariage ? Pire de communion ?  
Encore plus pire de baptême ?

### **Dommmage pour vous !**

Car vous allez rater une fête formidable, gratuite,  
chaleureuse, unique !

N'épiloguons pas, il y a malheureusement des obligations  
auxquelles on ne peut échapper... Allez, on vous racontera.

Le point quelques jours avant l'échéance.

### **A quoi ressemblera la fête ?**

Grosso modo elle aura bien l'allure que nous avons souhaité  
depuis maintenant 6 mois : un lieu d'animation continue, de  
10H à 19H sur le CRAPA de l'île de Nantes assorti d'un  
circuit aménagé en site propre permettant de faire le tour de  
l'île par le bord de Loire en toute sécurité.

Sur le CRAPA quatre animations égayeront le chaland : des  
démonstrations (et galop d'essai pour les enfants) de bicross,  
un concours de vitesse 200m départ arrêté ouvert à tous et  
doté de lots, des vélos bizarres empruntés au parc des  
Naudières et des départs réguliers pour des visites guidées de  
Nantes. Un village de tente proche accueillera les  
associations et professionnels du tourisme ayant une activité  
pro-bicyclette.

### **Place au Vélo sur 3 fronts :**

Nous nous chargerons de l'animation " vélos bizarres " sur le  
CRAPA.

Nous tiendrons aussi un stand Place au Vélo aussi décoré et  
accueillant que possible.

Nous assurerons à l'occasion une surveillance régulière sur  
le parcours du tour de l'île.

On attend 2000 personnes.

Evidement cet engagement ne sera honoré que grâce au fond  
militant des adhérents de Place au Vélo. S'il faut se  
mobiliser pour les idées que nous défendons, c'est bien ce  
jour là ! Même les petites bonnes volontés seront les  
bienvenues.

Une réunion de préparation se tiendra le Mercredi 3 juin, à  
20H30, à la Manu, salle B.

Vous recevez des affiches. Placez les dans les vitrines de  
votre entourage et invitez votre famille, vos voisins, vos  
amis.

La campagne d'annonce préalable dans la presse locale vous  
confirmera les horaires, les itinéraires de convergence, etc...

O.F.



*mercredi 3 juin*  
20h30 à la  
manu, salle B  
bd Stalingrad

- Préparation de la Journée européenne du vélo du 7 juin
- Sortie train + vélo vers Clisson le 21 juin
- Questions diverses

**Soyez tous là**

# Le vélo dans les plans de déplacement urbains (PDU) Une application de la loi sur l'air

*C'est sur ce thème que le club des villes cyclables organisait sa journée technique le 2 avril à l'hôtel de ville de Paris.*

Après la présentation de la journée par Charles Gautier, maire de Saint Herblain et président du CVC, différents intervenants se sont succédés.

Béatrice Véssiller chargée d'étude au CERTU (centre d'études réseaux et transports urbains) a dressé un constat :

- Le nombre de déplacements vélo stagne ou régresse.

- Les distances effectuées en voiture augmentent (17,5 km à 22,8 km) ainsi que la vitesse (18 kilomètres/heure à 25 kilomètres/heure).

Seuls, des mesures de partage de l'espace voirie et une baisse de l'offre de stationnement (il faut savoir que si l'employeur offre le stationnement 60% des salariés utilisent la voiture sinon seulement 40%) peuvent inverser cette tendance. Ceci dans une politique de développement des transports en commun confortables, fréquents et non polluants. Béatrice Véssiller a conclu en précisant : 72% des administrés sont pour la limitation de la voiture en ville, 68% des élus aussi, mais les élus pensent que seulement 27% des administrés sont pour la limitation. Ces pourcentages ne sont pas nouveaux, déjà des chiffres similaires avaient été produits en 90, on peut s'étonner de la lenteur des élus à

comprendre l'opinion de leurs administrés !

Des élus de Lorient et de Lille, ont expliqué à l'assistance les réalisations de leur ville respective (plan de circulation, stationnement, pistes ou bandes cyclables, transport en commun) convainquant pour Lorient mais tiède pour Lille. Pour les deux, le grand problème est de redéfinir les zones à bâtir, de penser l'aménagement du territoire en fonction des déplacements souhaités.

Jean Tibéri, maire de Paris, concluait la matinée et nous invitait à un repas réparateur. Ce n'est pas lui qui m'a demandé de faire ce rapport, mais Place au vélo. Dommage, le prix ne sera pas le même !!!...

L'après-midi les interventions reprirent. Mr Geoffroy, chargé du P.D.U. de Paris indique les bonnes intentions de la ville : diminuer le trafic autos, favoriser les TC, améliorer la vie locale tout en préservant la vie économique, développer l'usage du vélo. Ce dernier s'inscrit dans une politique globale avec : prendre la place aux autos, un réseau de plus de 100 km aujourd'hui, 8000 places de stationnement, le vélo pris en compte

dans tous les nouveaux aménagements (cf. la visite des aménagements parisiens page 3).

Mr Schupisser, un suisse plein d'humour, nous a parlé de la situation de son pays. 40 à 50% des citoyens n'ont pas de voiture mais la moitié de ceux-ci contre leur gré (coût, accident, retrait de permis, etc...) des clubs d'autoportage (le covoiturage) se forment avec des campagnes publicitaires nuancées comme : "Si tu conduis seul, tu conduis avec Hitler".

Ensuite les groupes de travail du CVC ont rapidement présenté leurs activités. Le but est de mettre en commun les expériences des villes sur différents thèmes : contre-sens cyclables, couloirs de bus, jalonnement, comptage vélos. Mais il faut bien reconnaître, malgré la participation de 20 villes qu'ils en sont à leurs balbutiements. Ainsi en France, on ne sait pas compter les vélos autrement que manuellement pendant qu'à Berne certains feux se règlent sur l'arrivée des cyclistes.

J-C. B. et B. R.

## BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES

■ Place au vélo assure des permanences à son local en même temps que l'ANDE le jeudi de 18 à 19 heures, au local, maison des associations 8, rue d'Auvours. Nous aurons besoin de volontaires. La documentation de l'association, actuellement dispersée va y être rassemblée et classée.

■ La Chapelle sur Erdre organise une semaine de sensibilisation au public scolaire des écoles et collèges chapelains à l'utilisation des moyens de déplacements «propres». Ce sera du 3 au 7 juin à l'occasion des journées de l'environnement. L'objectif est d'inviter les enfants et les parents à délaissier l'automobile le samedi matin 6 juin.

■ La société Sumpar à Rouen a développé et breveté un système d'antiblocage de roues pour VTT et VTC. Comme tout ABS, celui-ci optimise la distance de freinage et empêche le cycliste de basculer par dessus son guidon. Il peut être installé en série ou en deuxième monte.

■ Vous attendiez tous le professeur Cyclopède et la suite de ses élucubrations véloscientistes, ce sera pour la nouvelle Bicyc'Lettre et ca parlera du «vélo électrique de demain»

■ Vous avez peut-être pu lire Libération du 14 avril, il consacrait 8 pages au vélo dans la ville, avec bien sûr un long développement sur Paris et ses aménagements (par ailleurs décrits page 3) et une description d'un «code de la rue».

■ Une association vélo de Villeneuve sur Lot veut faire un tour de France à vélo. Consulter son site internet : <http://www.ordal.com/roue-libre>

■ Préparez-vous à sortir vos vélos et inciter votre entourage à faire de même le mardi 22 septembre. La ville de Nantes participera à la journée nationale 'centre-ville sans voiture'. Seules les voitures ayant au moins 3 personnes à bord seront autorisées à entrer à l'intérieur du périmètre des boulevards et la Cours des 50 otages sera sans voitures.

# Visite de Paris cyclable

*A l'initiative du MDB (mouvement parisien de défense de la bicyclette), les associations cyclistes venues à la journée technique du CVC, étaient invitées à visiter les aménagements cyclables de Paris. Six associatifs profitèrent de cette visite faite avec beaucoup de compétence et de gentillesse par Abel Guggenheim.*

La RATP a mis gracieusement à notre disposition des VTC confortables qu'elle loue habituellement au Châtelet ou à la tour Eiffel pour 20 francs l'heure, 45 francs la demi-journée, 70 francs la journée.

Partant du Châtelet nous avons remonté le boulevard Sébastopol aménagé en bandes cyclables renforcées d'un bourrelet assez efficace puisque que les livreurs s'arrêtent, en moyenne, à gauche de la bande cyclable. Un petit contre-sens cyclable nous a permis de longer le canal Saint Martin jusqu'à la Villette. Le long du canal la piste est en montagne russe à chaque accès autos à la berge, dommage également que les passerelles sur le canal ne soient pas commodément accessibles au vélo. Après la Villette nous avons pris l'allée Darius Milhaud, une ancienne voie ferrée aménagée en rue piétonne, agréable pour se promener mais difficile à utiliser à vitesse normale faute d'un marquage au sol spécifique pour les cyclistes. Ensuite nous sommes passés par le boulevard Richard Lenoir aux aménagements diversifiés, tantôt bande cyclable à droite, tantôt piste cyclable à gauche qui ferme 3 fois par semaine pour cause de marché. Nous ne parlons pas de la place de la Bastille ou celle

de la Nation car couper en vélo 7 ou 8 files de voitures en espérant qu'aucun chauffeur ne soit distrait, ressemble à de la roulette russe. Une chose est sûre c'est que plus on s'y fait remarquer plus on a de chance de s'en sortir. Sur le cours de Vincennes les vélos sont orientés sur les contre-allées limitées à 30 km/h. Cela serait bien si les automobilistes supportaient de rester derrière un vélo à 15 km/h et s'ils n'étaient pas obnubilés pour trouver un place de parking. Le retour de la porte de Vincennes par une promenade plantée sur une ancienne voie ferrée agréable (mais fermée à 19 heures). Nous avons fini par un couloir de bus autorisé au vélo mais non élargi

boulevard Daumesnil, puis par la rue de Rivoli en bande cyclable protégée.

Les aménagements parisiens, très diversifiés, donnent un plus indéniable à la circulation cycliste. Un minimum de concertation permettrait d'améliorer quantité de détails qui rendrait la ville plus facile pour les cyclistes. On pourrait rêver à l'aménagement de l'ancienne voie ferrée de la petite ceinture aux non-motorisés et à la création d'une ligne de tramway sur les boulevards des généraux (boulevards de ceinture).

Il reste que seul le cycliste parisien expérimenté profite des aménagements actuels. Les cyclistes peu assurés devront attendre un réel, mais hypothétique plan de pacification de la circulation automobile transformant les boulevards haussmanniens en boulevards urbains, les feux en ronds-points et les grandes places en ronds-points multiples. Bref Paris a besoin d'un Yann Le Gal (responsable de la mission déplacements à Nantes et promoteur des ronds-points).

B.R.



**Toulouse** : Vélo, journal et association du cycliste urbain n° 57 avril-mai 98

A propos du prolongement du VAL, une réflexion utile pour notre réseau tram : «l'utilité des parcs d'échange auto est maintenant contestée en faveur des parcs d'échange vélo... Ils coûtent cher et il faudrait des parcs gigantesques pour qu'une part significative des automobilistes soit détournée vers les transports en commun. Aux Pays-Bas, 44% des voyageurs qui se rendent à la gare le matin le font à vélo.»

A noter également une exposition et une formation gratuite à l'entretien du vélo, organisées par l'association dans le magasin Décathlon.

## **Rencontre à Nantes des associations vélo des Pays de Loire, Bretagne et Centre.**

Samedi 13 juin à 14 heures se tiendra la première rencontre entre les associations AUYA d'Angers, Cyclamaine du Mans, Place au Vélo de Laval, Collectif cycliste de Tours, Route Bleue de Rennes, Roue Libre de Lorient, Association des usagers du vélo de Brest, avec bien sûr notre association. Cette rencontre, organisée par Bernard Renou notre ancien président récemment nommé vice-président de la Fubicy chargé de la régionalisation, permettra d'échanger sur les activités des uns et des autres et aussi de savoir si on pérennise ce regroupement pour permettre d'offrir un interlocuteur officiel aux différents conseils régionaux et de servir de relais avec la Fubicy.

Vous êtes bien sûr invités à cette rencontre, et surtout nous avons besoin de vous :

- 1) Pour héberger nos invités le samedi soir, après un repas pris en commun et pour leur faire une visite guidée des aménagements cyclables le dimanche matin.
- 2) Pour prêter des bicyclettes.

Contact : Bernard Renou au 02 40 94 16 09

# FORUM DES ÉCO-PROCÉDÉS A NANTES

Les 28 et 29 avril s'est tenu à Nantes le deuxième Forum des Éco-procédés, sur le thème : "L'air et la ville, l'air et la vie. Pollution de l'air et environnement urbain". Ce Forum était destiné à faire le point sur la loi sur l'air, un an et demi après sa publication. Comme tout forum ou congrès qui se respecte, les deux jours de débat ont vu alterner séances plénières, tables rondes et ateliers. Parmi les thèmes abordés : comment caractériser la pollution de l'air, Plans de Protection de l'Atmosphère et procédures d'alerte, les bio-indicateurs... Les envoyés spéciaux de Place au Vélo ont suivi les débats.

En introduction, Jean-Claude Demaure, l'organisateur a rappelé les efforts de la ville de Nantes pour contrôler et diminuer la pollution de l'air : existence d'un réseau de surveillance de la pollution de l'air géré par Loirestua'air, mise au point d'un plan de circulation visant à diminuer la part de la voiture en ville, acquisition de 110 véhicules fonctionnant au GNV (Gaz Naturel de Ville) par la ville de Nantes... Puis Raphaël Romi, professeur de droit public à l'université de Nantes



(et élu écologiste local) a présenté les grandes orientations de la loi sur l'air, une loi selon lui "globalement correcte et bien faite". Mais, a-t-il souligné, certaines des dispositions importantes de cette loi ne sont pas appliquées, par exemple : 24 collectivités locales devraient avoir au 01/01/98, un dispositif de mesure et d'alerte de la pollution de l'air, mais n'en possèdent pas ; des PPA (Plans de Protections de l'Atmosphère) devraient être élaborés pour le 30 juin 98 par les agglomérations de plus de 250 000 habitants; mais peu de villes l'ont fait.

Ces discours introductifs terminés, nous nous sommes dispersés dans les différents ateliers, afin d'en savoir plus. Parmi le menu copieux qui nous était proposé, nous avons choisi : "impacts et coûts de la pollution en milieu urbain sur le patrimoine bâti", "comment construire une

ville cyclable ?" (le dernier choix s'imposant de lui-même !).

Premier atelier, abordé plein d'énergie le mardi matin : "impacts et coûts de la pollution en milieu urbain sur le patrimoine bâti". Thème a priori intéressant : en quoi les gaz d'échappement de nos chères voitures abîment-ils nos blanches façades nantaises ? Mais, à moins d'être diplômé de chimie, chercheur au CNRS ou au CSTB, les exposés de cet atelier étaient peu compréhensibles, et peu intéressants pour le profane. Retenons tout de même que, quelque soit le polluant de notre patrimoine bâti, il existe un temps d'incubation de ces polluants, pouvant varier entre 50 ans et plusieurs millénaires. La restauration des façades du patrimoine bâti de Nantes et d'ailleurs n'est pas prête d'être terminée !

Y.C.

## Le Credo d'Oskar

La contribution la plus intéressante pour le vélo lors du forum, était certainement celle d'Oskar Baldinger, ingénieur du service vélo des Ponts et Chaussées du canton de Berne, en Suisse. Certes sa vision des aménagements vélo est pour un taux d'utilisation sans commune mesure avec ce que nous avons en France. Son exposé est disponible au local. En voici un résumé

A Berne, 3/4 des transports sont effectués en transports en commun. En 1980, 25% des salariés déclaraient utiliser le vélo pour aller au travail. Depuis 73, l'utilisation de la bicyclette n'a cessé de croître.

Le credo d'Oskar, c'est la bande cyclable, systématiquement à 1,50m de large, au détriment de l'espace réservé au trafic motorisé. Ce n'est pas la piste cyclable séparée de la chaussée qui déplace le vélo vers l'espace réservé au piéton et ne résout pas les problèmes de sécurité, le danger étant maximum aux carrefours.

Concession aux pistes cependant, en rase campagne, entre les localités du canton, dans les côtes, celles-ci permettent aux cyclistes de disposer d'une « voie lente » à l'écart du trafic. Cependant, l'intégration avec bande est systématique dans les descentes.

Deux mesures destinées à améliorer la sécurité des deux-roues légers :

•€ Pour les giratoires, d'un diamètre extérieur de 24 à 32m, pas d'aménagement dans l'anneau et la bande s'arrête avant le rond-point.

• Faire en sorte que les cyclistes qui obliquent à gauche trouvent un espace protégé où qu'ils aient à attendre le moins longtemps possible au milieu de la chaussée.

Exigences posées aux aménagements cyclables. Ils doivent être :

- € cohérents
- € directs
- € sûrs et
- € confortables

Il ne faut pas d'aménagement qui

allonge le trajet ou n'est pas clair même si plus sécuritaire.

Pas de diktats d'ingénieur : « Nous allons les faire passer par là »

La canalisation des véhicules à moteur vise à améliorer leur flux et également à protéger l'homme contre les effets néfastes du trafic motorisé. Au contraire, pour le trafic cycliste, les aménagements doivent être incitatifs à la pratique du vélo et protéger les cyclistes des dangers qu'ils courent dans le trafic motorisé. Il n'y a pas de raison de les « canaliser » vu qu'ils ne connaissent pas de bouchons.

M.P.

Voici l'été, les vélos fleurissent. C'est le moment de faire du prosélytisme.  
Faites connaître Place au Vélo à vos amis, vos voisins, sur votre bande cyclable quotidienne...

## Place, place !

Ainsi que l'illustre cette photo prise par Vincent Joffraud, sur le pont de la Tortière qui a trois files : bus, autos et vélos, les cyclistes peuvent garer leurs fesses : les voitures empiètent communément sur les bandes cyclables à gauche comme à droite de la chaussée. En bref, à nous de faire attention.

Sur le même site nous proposons à l'Université de créer une entrée au campus via une voie verte <sup>©</sup> qui joindrait le centre ville à la Jonelière par le bord de l'Erdre. O. Flamand et B. Vrain ont planché le 15 Mai devant la commission de la vie universitaire. La proposition de Place au vélo a reçu un très bon accueil. N'hésitez pas à leur demander plus de détails.



## Fiches de signalisation... Suite

Le 19 mai, nous avons rencontré Mr Farge, chargé du vélo au service "Plan de déplacements" de la ville de Nantes. Nous avons traité ensemble les fiches de signalisation envoyées par Place au vélo à la ville (40 à ce jour). La quasi totalité reçoit un avis favorable de la mission déplacements et va être envoyée au service municipal intéressé.

◆ Les demandes de **contre-sens cyclables** pour améliorer les trajets vélo donneront lieu à une étude au cas par cas. Des aménagements avec protection s'imposent en début et fin de portion à contre-sens. L'idéal serait d'avoir un centre ville en zone 30 sans aucune

interdiction pour le vélo.

◆ **Flèches spéciale vélo** au feu autorisant les vélos à tourner à droite ou à filer lorsqu'il n'y a pas conflit avec d'autres usagers. Bien qu'ayant un coût important, le service signalisation lumineuse pourra envisager des actions aux carrefours signalés. Pour exclure les cyclos, le feu pourrait allumer un symbole 'vélo'.

◆ **Les voitures empiétant sur les bandes** (cf photo ci-dessus) : étude de renforcement des bandes : plusieurs solutions existent et seront expérimentées aux points signalés.

◆ Les fiches relatives à des

**problèmes de chaussée** (trous, bitume abimé, dénivelés casse-jantes...) sont envoyées au service voirie pour traitement.

Pour une plus grande efficacité et réactivité dans le traitement de problèmes de voirie de la ville de Nantes, il existe un **numéro vert** auquel vous pouvez signaler tout ce qui vous gêne concernant la voirie : le 0800 00 40 00

Vous pourrez vous procurer un stock de fiches de signalisation le 7 juin au stand de Place au vélo.

M.P.

## Rencontre Sémitan

Le 20 mai, à notre demande, nous avons rencontré des responsables de la SEMITAN. En l'absence de Mr Guillossou empêché, Mr Pierre-François Gérard, directeur de la communication et Pascal Le Grevez de l'unité de production Dalby nous recevaient.

◆ **Les vélos de l'été.** La Sémitan est prête à remettre ça pour cet été mais attend la ville de Nantes. Le changement de statut d'EPS, qui assurait l'intendance les années précédentes compromet l'opération. A suivre...

◆ **Les vélos dans le tram.** Pour cet été, reconduction de l'autorisation à tout moment du 6 juillet au 30 août.

Pour l'extension à toute l'année, après discussion, on pourra sans doute en semaine en dehors des heures de pointe et des moments d'affluence. Les heures de pointe étant 7H00 - 9H00 et 16H30 - 18H30. Les dimanches et fériés restent autorisés sans restriction comme cette année.

◆ **Parkings vélo aux stations de tram.** Pour être attractifs aux usagers du vélo + transports en commun (B+R en jargon technocycliste), nous avons demandé de parkings visiblement sécurisés, couverts et signalés. Actuellement, le seul correspondant à cela est celui du Cardo. Recteur Schmidt va être réaménagé et un grand parc (P+R et B+R) est prévu sur la 3ème ligne nord ainsi que sur le prolongement de la 1ère ligne à St Herblain.

◆ **Continuité cyclable le long de la 3ème ligne.** Les études prévoient une continuité cyclable tout au long de la ligne, parfois en partage avec les voitures comme sur la rue des Renards.

Nous avons fait part à nos interlocuteurs de notre proposition de "voie verte" entre Viarme et Nicolas Appert.

◆ **Navette fluviale :** Bonne nouvelle ! Une nouvelle navette va être mise en service à la rentrée sur la liaison Port Boyer-Petit Port. Elle sera électrique comme l'actuelle, à 16 places assises et 3 ou 4 places pour vélo.

M.P.

A VENDRE 3 VÉLOS  
1 vélo ville femme MBK bleu, 3 vitesses  
1 VTC fille Gitane blanc roues 24  
pouces, 10 vitesses  
1 VTT Décathlon gris métallisé, roue 20  
pouces 10 vitesses.  
Contact J-F. Daudin ☎ : 02 40 38 32 98



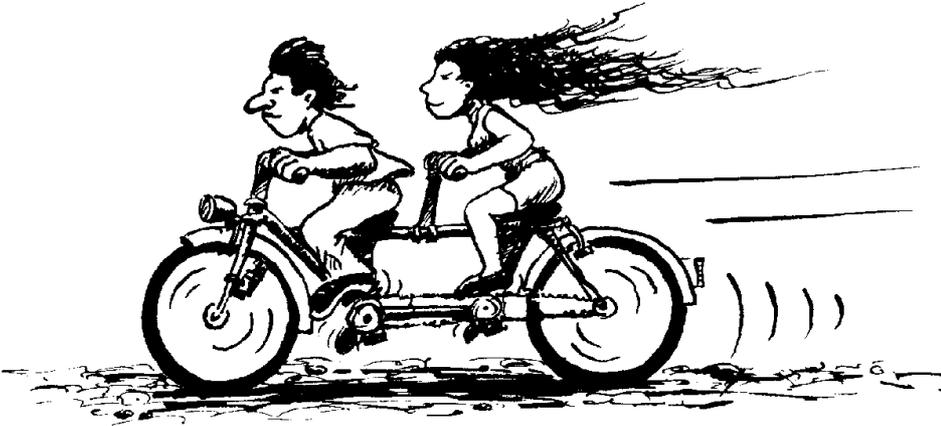
# Et pourquoi un tandem ?

Il a les opposants du vélo : c'est fatiguant de pédaler, c'est dangereux et c'est inconfortable.

Il a ses propres opposants : c'est cher, c'est lourd, ça n'avance pas, on y perd la sensation de liberté que procure le vélo et on est obligé en permanence

l'harmonie dans l'effort ? Essayez de monter une cote en danseuse et vous vous ferez peur ! Quelle satisfaction d'y parvenir ! On peut quand même faire du tandem sans tenir compte de l'étroite collaboration : il n'est pas fondamental que le cycliste arrière sache même faire

**Les bagages.** Il n'y a plus qu'un porte bagage, ou au maximum deux si l'on charge la roue avant. C'est insuffisant pour emmener de quoi manger et dormir pour deux personnes. Mais la solution est toute simple : on attelle une remorque. On ne fera jamais assez l'éloge de cet accessoire magique que le cycliste français commence tout juste à découvrir, mais c'est un autre sujet... A part la longueur du véhicule qu'il faut se remémorer au moment opportun, il n'y a plus aucune difficulté (ou presque). On y range sans difficulté une caisse contenant la nourriture et la popote, un sac à vêtements, la tente, deux mousses et deux sacs de couchage. Si c'est une balade et non une randonnée, on peut même emmener à la place deux jeunes s'ils ne sont pas encore en âge d'avoir eux même leur vélo. Et quel succès sur la route ! L'équipage est un peu plus pesant mais on file sur plat sans vent 25 km/h sans difficulté.



d'être deux.

Aux premiers, qui finalement se laissent doucement convaincre par cette redécouverte des années 90, on a simplement envie de dire : essayez, faites le pas et vous ne résisterez pas à la séduction. Les mille atouts qu'il serait bien trop long d'énumérer auront tôt fait de balayer les hésitations.

Aux seconds, après une venue récente à cette pratique, j'aimerais proposer quelques réponses.

**Le coût.** L'engin est plus cher qu'un simple vélo, c'est vrai. Mais on peut en trouver à prix "raisonnable". Micmo en propose par exemple à 6000F mais les grandes surfaces commencent également à en distribuer. Le prix élevé se justifie en partie par l'étroitesse du marché actuel mais également par le surdimensionnement nécessaire de certaines pièces (roues et rayons, freins par exemple).

**La liberté.** La liberté que l'on perd en autonomie est rachetée par la liberté de pouvoir se parler, celle aussi pour le cycliste arrière de pouvoir rêver à loisir. Et pas seulement rêver, mais jouir à 180° du paysage en écoutant par exemple de la musique, ou encore lire la "TOP 25" ou les guides aux 10 mètres près et commenter la route...

**L'autonomie.** Sur ce chapitre, le tandem peut être au vélo ce que la natation synchronisée est à la nage. N'est-il pas passionnant de chercher

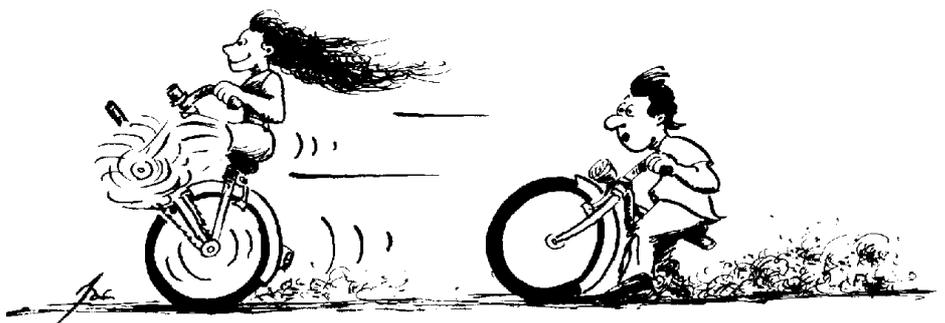
du vélo, qu'il n'ait jamais appris ou que ce soit un enfant et que ses jambes soient trop courtes pour toucher les pédales. Pour le cycliste avant, c'est plus d'êt bien sûr, mais il n'a pas beaucoup plus de difficultés à tenir le cap. Est-on même obligés d'être deux ? Non en fait, l'engin se pilote aisément tout seul.

**La performance.** Tout est dans la synchronisation et aussi dans le type de la machine. Le tandem offre moins de résistance au roulement et au vent que deux vélos. On va donc, en principe et à effort équivalent, plutôt plus vite en tandem. C'est particulièrement vrai en plat et surtout en descente (attention tout de même aux grandes vitesses, on pèse tout de même plus de 150 kg). En revanche, les côtes se montent à petite vitesse. Rouler à 35 km/h sur plat sans vent ne demande pas un effort terrible, même pour un amateur, mais comme on tombe à moins de 10 km/h en côte un peu raide, finalement, les moyennes sont comparables.

**Le transport.** Sur une auto, hors la galerie où l'on étend la bête, point de salut. Les systèmes usuels sont totalement inadaptés autant par leur taille, leur résistance que leur disposition sur le véhicule. Le train considère quant à lui que c'est un vélo comme un autre et on bénéficie du transport gratuit sur un certain nombre de lignes de la SNCF (qu'il faut remercier au passage).

**Le charme.** Vous verrez s'allumer l'oeil des curieux mais aussi l'oeil attendri de ceux qui en ont fait (c'était très en vogue dans les années 50) ou qui en font encore. L'engin s'associe souvent à des souvenirs poignants. Il laisse des traces. Il est irrésistible.

Pierre Chambon



## Code de la route : vers la fin de la suprématie automobile ?

*Depuis plusieurs années, les associations cyclistes réclamaient une réforme du code de la route afin que celui-ci soit plus favorable aux vélos. Les choses sont sur le point d'aboutir puisque des mesures prises par le gouvernement en novembre dernier attendent l'imprimatur du Conseil d'Etat pour être publiées et appliquées.*

Dorénavant, les cycles pourront circuler dans les aires piétonnes sauf interdiction particulière. Jusqu'à présent, la règle était inversée. Les enfants de moins de huit ans pourront, eux, circuler sur tous les trottoirs.

Aux intersections, les cyclistes seront autorisés à rouler de front pour évacuer plus facilement et plus rapidement l'intersection. Les sas de sécurité avant les feux tricolores sont légalisés mais restent facultatifs.

L'espace minimum pour dépasser un deux-roues passera à un mètre cinquante hors agglomération ou en présence d'une ligne blanche continue. Rappelons qu'actuellement, il est d'un

mètre en toute circonstance et que l'automobiliste qui enfreint cette règle est passible d'une amende forfaitaire de 900 F. Mais qui a déjà vu un conducteur verbalisé pour cette raison ?

Un dispositif réfléchissant blanc devra être visible à l'avant des bicyclettes.

Les pistes et les bandes cyclables deviennent des espaces exclusivement réservés aux cyclistes – donc interdits aux cyclomoteurs sauf dérogation particulière – mais les cycles avec remorque et les tricycles pourront y circuler. Il pourra y avoir obligation locale pour les usagers, d'emprunter ces voies. Cependant, en cas d'obstacle, les cyclistes pourront s'en écarter.

Ne rêvons pas, nous ne serons pas plus demain qu'aujourd'hui les rois de la rue ou de la route. De nombreuses propositions, comme l'autorisation de remonter par la droite une file de véhicule à l'arrêt ou roulant au pas, ont été oubliées en chemin par les autorités. Ce qui nous laisse encore quelques belles batailles à mener pour faire aboutir nos idées et supprimer l'hégémonie automobile.

J-F. D.



■ N'oublions pas que la meilleur  
■ pub pour le vélo, c'est d'être  
■ relax au guidon..  
■ C'est fou le succès qu'on a  
■ lorsqu'on s'arrête pour laisser

## Contraventions : Ce que vous risquez à vélo !

75 F (250 F maxi) si vous circulez sans sonnette, lumière, freins. Même tarif si votre passager n'est pas dans un siège adapté ou s'il a plus de 14 ans.

150 ou 230 F (1000 F maxi) si vous n'empruntez pas une piste ou une bande cyclable obligatoire, si vous roulez dans un couloir de bus réservé à ces derniers, si vous franchissez une ligne continue, si vous dépassez la vitesse maximale autorisée.

600 ou 900 F (5000 F maxi) si



vous prenez un sens interdit, si vous circulez sur la partie gauche de la chaussée, si vous refusez de céder le passage à un piéton ou si vous le dépassez à moins d'un mètre.

900 F (5000 F maxi) si vous « grillez » un feu rouge ou un stop. Un automobiliste peut dans certains cas ne payer que 600 F.

Bien que possible en théorie, les cyclistes ne sont qu'exceptionnellement concernés par le retrait de points du permis de conduire en pratique.

# Rencontre

La dernière assemblée générale de Place au Vélo, le 27 avril à la mairie de Chantenay a été égayée par la présence de deux associations amies. Vélo campus a ouvert la soirée ; cette jeune association, créée en 1997, prête cette année 50 vélos aux étudiants, “ non pas dans un but écologique mais comme une alternative aux transports en commun ”. Son responsable Bertrand Miahle a exposé l'histoire et le devenir proche de cette structure qui continuera à croître l'an prochain, passant à une flotte de 200 bicyclettes. La parole a ensuite été donnée à la SEPNB, représentée par Michel Mayol et Elise David :

## “BOTANIQUE ET VELO. ECOLO ET CYCLISTE, OU VELO-ECOLO ET CYCLO-BOTANISTES”

BRETAGNE VIVANTE – SEPNB, est une association naturaliste dont la préoccupation de sensibilisation à l'environnement est aussi grande que l'action de protection des milieux sensibles.

« Nous partageons avec vous un certain style de vie, parmi nous beaucoup effectuent leurs déplacements en vélo, et quel naturaliste n'a pas eu à un moment donné l'approche de la nature par l'intermédiaire de la bicyclette ? Cependant, de par notre sensibilité à la pérennisation de certains milieux sensibles périurbains, comme par exemple les coulées vertes, il nous arrive de constater que parfois les roues des cyclistes (et surtout des vététistes) occasionnent des dommages à des sols et à une flore trop fragiles et non adaptés et ceci souvent par manque d'information des usagers.

Nous souhaitons vous rencontrer le 7 juin lors de la journée européenne du vélo pour échanger, réfléchir et travailler en commun à une approche constructive de l'avenir de ces coulées vertes »

Contacts : vélo-campus , 4 bis route de la Jonelière, 44000 Nantes.

☎ : 02 40 37 30 37 poste 3927

Bretagne vivante, 10bis Bd de Stalingrad, 44000 Nantes.

☎ : 02 40 29 36 50

Nous tenterons de maintenir à l'avenir ce rythme d'un “ invité ”, issu d'autres horizons mais ayant des préoccupations en rapport avec le vélo, à chaque réunion de Place au Vélo. Le thème sera bien sûr annoncé préalablement dans la Bicyc'Lettre. Votre avis sur cette “ nouveauté ” ?



### La Bicyc'Lettre sur internet

[http://sunsite.auc.dk/sound\\_transport/](http://sunsite.auc.dk/sound_transport/)

et un e-mail : [brenou@oceanet.com](mailto:brenou@oceanet.com)

### Sortie Train + vélo à Clisson le dimanche 21 juin

Rendez-vous gare de Nantes (gare Nord) à 9H20

Départ du train à 9H35 Prix aller-retour : 20 F

Arrivée à Clisson à 9H58

Retour vers Nantes le long de la Sèvre et de la Maine. Arrêt muscadet et brioche prévu à Château-Thébaud.

Amenez votre pique-nique.

### Sur votre agenda

Mercredi 3 juin : réunion à la Manu, salle B

Samedi 6 juin : journée sans voiture pour les écoles et collèges à la Chapelle sur erdre

Dimanche 7 juin : journée européenne du vélo, île Beaulieu

Samedi 13, dimanche 14 juin : rencontre des associations vélo de l'Ouest

Dimanche 21 juin, sortie vers Clisson en train + vélo

### Bulletin d'adhésion

Nom.....

Prénom.....

Adresse.....

.....

.....

Membre individuel ..... 50F

Association .....200F

Date :

Signature :

à envoyer à l'ordre de Place au Vélo :

8, rue d'Auvours 44000 Nantes

☎ : 02 40 12 49 73

Ont participé à ce bulletin :

Jean-Claude Baron, Frédéric Baylot, Pierre Chambon, Yves Choquet, Jacques Clavreul, Jean-François Daudin, Olivier Flamand, Marc Peroy, Bernard Renou