

# La Bicyc'Lettre



Journal de l'association « Place au vélo »

N° 15 mars 1999

8, rue d'Aouvours 44000 Nantes  
tél : 02 40 49 92 34

L'année 1998 a été riche en événements pour l'association, on peut tenter d'en dresser un bilan. Dans un ordre chronologique, on se rappellera de la manifestation de printemps contre les discontinuités cyclables, de la fête du vélo en juin, de la journée sans voiture en septembre et de la polémique autour des rétrécissements des boulevards urbains qui nous aura tenus en haleine jusqu'aux derniers jours de l'année.

L'an dernier à la même époque nous nous fixions deux objectifs : imposer l'idée de voie verte et réussir la fête du vélo ; force est de constater qu'aucun de ces vœux ne s'est pleinement réalisé. Ce n'est que partie remise.

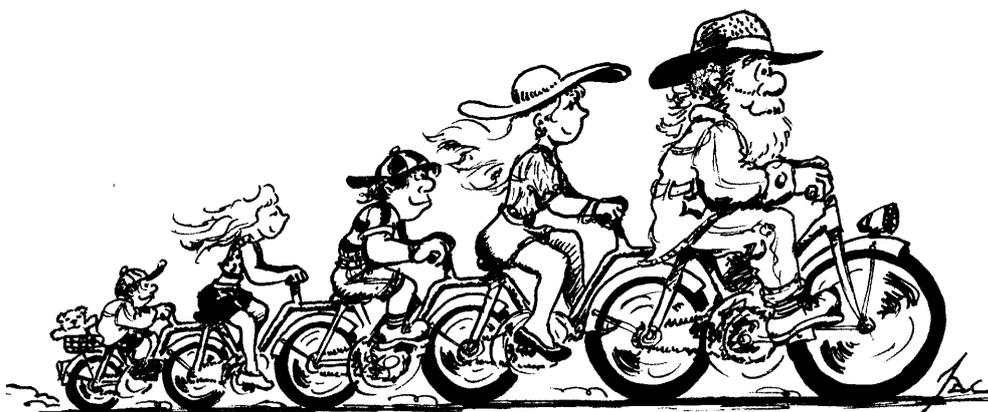
Mais 1998 aura surtout été l'année du changement de braquet pour Place au Vélo : le nombre d'adhérents a crû de 40%, nous avons établi des contacts avec deux nouvelles communes du District, fait sortir la fête du vélo de son cercle confidentiel, obtenu la tolérance du vélo dans le tramway...

C'est bien évidemment là le résultat du travail des années précédentes. Puisse cette réussite nous sourire encore et nous aiguillonner.

Olivier Flamand

A l'assemblée générale annuelle du 18 janvier, nous avons tous constaté une fois encore et avec plaisir la vigueur de Place au Vélo : Avec trente et un participants la salle était comble. Un départ pour trois arrivées dans le conseil d'administration. Quelques propositions ont été faites pour l'attribution du Guidon d'Or et du Vieux Clou Rouillé mais le champ reste ouvert. La réalisation d'un autocollant portant l'emblème de l'association, particulièrement destiné à être apposé sur les parkings vélo, a été approuvée ainsi que l'agenda du premier semestre 1999.

## NOUVEAU ! LA BICYCLETTE FAMILIALE



Samedi 20 mars, jour de la braderie  
Traditionnelle manif de printemps

Nous ferons la visite de la 3ème ligne  
de tram et des voies vertes que nous  
souhaitons

Rendez-vous au pied de la  
tour Bretagne à 14h30

*Réunion  
Place au vélo  
lundi 1<sup>er</sup> mars  
à 20h30  
à la Manu, salle B*

- Emploi jeune (suite)
- Manif du 20 mars en préparation
- Fête "L'île était une fois"
- Attribution des guidons d'or et vieux clou rouillé
- Point sur la fête du vélo
- Questions diverses

## La voituromania

Réponse de notre ami Jean-Claude Baron à « La Piste Cyclomania », lettre de Mlle Véronique Lecomte

co-signée par 17 personnes, parue le 29 octobre 98 dans le forum d'Ouest France dont voici quelques extraits :

“L'objectif du District est de dépasser d'une roue de bicyclette la ville de Strasbourg” — “A quoi bon bloquer les deux millions de déplacements quotidiens dans l'agglomération pour seulement 53 000 vélos ?” — “Je ne suis pas certaine de voir un jour Jean-Marc Ayrault, Patrick Rimbart, Marie-Françoise Clergeau ou encore Charles Gautier, chevaucher leur bicyclette pour se rendre au conseil municipal” —

“Si Mr Ayrault souhaite sécuriser les nantais, que cela se fasse déjà dans les transports publics et non sur les voies de circulation”

### France 2070

Une junte composée de commerçants des centres-villes et d'automobilistes, lassés des mesures de restriction de circulation, excédés d'accéder au centre ville en plus d'une heure et de ne pouvoir stationner devant leurs magasins, excédés des regards goguenards des voyageurs des tramways climatisés et des bus taxis, prend le pouvoir. Dans les jours qui suivent des mesures draconiennes sont prises : arrestation des cyclistes qui refusent de circuler en voiture (cyclistes passés de 53 000 à la fin du XXème siècle à plus de 200 000), le vieux stade de la Beaujoire réquisitionné pour les parquer.

Les pays européens s'émeuvent, notamment la Hollande, le Danemark et l'Allemagne, pays où le vélo est roi ; suite à l'arrestation du Maire de Nantes qui se rendait au conseil municipal à vélo, ils rappellent leurs ambassadeurs.

Nantes, où à la fin du XXème siècle une politique visant à piétonner le centre-ville avait été menée et réussie dans les décennies

qui ont suivi, est choisie pour réaliser des grands travaux :

- Suppression des 12 lignes de tramway et transformation en voies rapides.

- Destruction de l'île Feydeau obstacle à la circulation.

- Le jardin des Plantes et la cour du château transformés en parkings.

- Liberté de stationner sur les trottoirs.

- Les personnes âgées, les enfants, les pauvres et les réfractaires doivent porter un signe distinctif cousu sur leurs vêtements.

Les déplacements individuels en voiture passent à 6 millions, la route de Sainte Luce, voie Est-Ouest, devient une autoroute urbaine, le boulevard de Sarrebrück une autoroute à la japonaise, 6 voies superposées, le périphérique doublé, un audacieux viaduc passe au dessus de Sucé, la voie du tram-train désaffectée est transformée en route ainsi que les berges de l'Erdre.

Les transports publics étant supprimés, l'insécurité de ceux-ci l'est aussi, le nombre d'accidents de la route et le nombre de

victimes ne sont plus communiqués.

Strasbourg, l'Alsace et la Lorraine, acquises au vélo et aux transports publics envoient une délégation d'habitants automobilistes et de commerçants parlementer avec la junte, leurs arguments ne sont pas écoutés :

- Ville où il fait bon se promener

- Air propre

- Commerces florissants et adaptés aux moyens de transport public

- Complémentarité voiture-tram

- Exemple des pays du Nord

Conséquence : l'Alsace et la Lorraine font scission et rejoignent, 2 siècles après 1870 l'Allemagne, de leur plein gré cette fois...

Pourtant la résistance s'organise, mais c'est une autre histoire.

J-C. B.

## Strasbourg, un vélo d'avance

Suite à un voyage d'étude sur trois jours, je ne peux qu'être impressionné, non seulement par la qualité du réseau cyclable, mais surtout par la volonté de Strasbourg pour inciter à la pratique du vélo et du tram. Les initiatives viennent du département, de la communauté urbaine, de la ville, de la compagnie des transports (CTS), et de l'association cycliste (CADR 67). C'est cette synergie qui fait la force de la politique cyclable, je vais en détailler quelques points de manière non exhaustive.

Outre le réseau cyclable dense, continu avec de nombreux contresens autorisés aux vélos, les appuis-vélos et les stationnements gardés, la ville propose 4 points de location avec plus de 800 vélos disponibles à prix réduit ; 30 francs la journée, ½ tarif pour les étudiants et tarifs spéciaux pour les entreprises. Elle a organisé en avril une vente de vélos d'occasion et pour le marché de Noël un service de livraison en triporteur, à domicile et aux parkings-relais, des achats faits en centre-ville. Notons dans les innovations : le by-pass pour tourner à droite aux feux rouges, le jalonnement vélo systématique, la suppression des bordures de granit (seuil zéro), la future maison du vélo, la tenue d'un comité technique, élus, techniciens et CADR, tous les 2 mois, la confection d'un ingénieux plan cyclable qui se déplie simplement.

La compagnie des transports strasbourgeois propose deux points de location gratuite de vélo pour les abonnés au tram. Ces points sont situés à l'extérieur de l'hypercentre sur la ligne et permettent un véritable service porte à porte par la combinaison tram vélo. Par ailleurs la CTS propose le familypass, le ticket qui permet à une famille entière de se déplacer pour 25 F pendant

24 H.

L'association CADR 67, puissamment aidée par la ville, salarie un plein temps et un emploi jeune plus spécialement chargé des animations dans les écoles. L'association a impulsé la mise en place d'un **vélostation** où chacun peut venir faire son propre bricolage sur son vélo. De plus, elle organise des séances de vélo-école plusieurs fois par an pour s'initier à la pratique du vélo. Le CADR vient de sortir un guide de bonne conduite à vélo de très bonne qualité et très détaillé.

Bref, Strasbourg, à travers tous ces acteurs, a la volonté de développer la pratique de la bicyclette. Cependant cette politique cyclable se trouve neutralisée par une certaine timidité vis-à-vis des déplacements autos. De nombreux axes (2x2 voies) avec des vitesses excessives sillonnent la ville. On pourrait résumer en disant que Strasbourg a une vraie politique cyclable mais malheureusement une politique générale des déplacements timorée. C'est le contraire de Nantes, dont la politique globale des déplacements est résolue, réduction à 2x1 voie de la plupart des axes, mais les aménagements cyclables ne sont rarement faits que pour eux-mêmes. Ils sont trop souvent le sous-produit de la politique de déplacements automobiles.

Reste à trouver la ville qui ajoutera à un politique globale résolue une politique cyclable pour elle-même !

B. R.

## L'imagination au pouvoir

Le vélo est un secteur dynamique et moderne : la preuve en est donnée par l'institut de la propriété industrielle (INPI) qui a enregistré les deux dernières années 94 dépôts de brevets concernant le **vélo** en France et 626 concernant la **bicyclette**. On y trouve parmi les inévitables systèmes antivol ou porte-vélos adaptable sur automobile des choses délicieusement exotiques. Quelques exemples :

« Vélo d'eau : propulseur sous-marin à propulsion musculaire ».

« Dispositif pour adapter les trains de roues, type de voiture, au cadre, type de bicyclette ».

« Moyen de déplacement par utilisation d'une seule roue à chaque pied ».

« Moteur ressort à remontoir automatique pour bicyclettes ou autres dérivés ».

« Dispositif monocommandé de manœuvre synchronisée de deux dérailleurs avant et arrière d'un vélo ».

« Porte-bicyclette pour le transport à l'intérieur d'un véhicule automobile ».

« Véhicule à trois roues du genre tricycle configuré en side-car ».

Et bien d'autres sur :

<http://www.inpi.fr>

O.F.

## Brèves du Comité Directeur de la FUBicy du 23 janvier 99

- ◆ Le Club des Villes Cyclables organise sa journée technique annuelle le jeudi 18 mars sur le thème « le vol de vélo ». On espère recevoir comme chaque année des invitations. Pour qui est intéressé, voyage à Paris remboursé à 50% par "Place au Vélo".
- ◆ La ville de Strasbourg est candidate au « Vélo-City 2001 ». C'est le congrès mondial du vélo urbain.
- ◆ Les abonnements à Vélocité, journal de la Fubicy (5 N<sup>os</sup> par an) restent très insuffisants. Vous pouvez vous abonner en envoyant un chèque de 80 F à l'ordre de la FUBicy, 4 rue Brûlée 67000 Strasbourg.
- ◆ La liste de diffusion internet sur le vélo urbain commence à fonctionner, abonnez-vous c'est gratuit, allez à : <http://www.sorengo.com> ou courriel : [brenou@oceanet.fr](mailto:brenou@oceanet.fr)



## Revue de presse des revues cyclistes

### Lille

*L'heurovélo, janvier 1999*

Les responsables du PDU proposent une même charte piétons-vélos, qui préconise ce que l'ADAV réclame depuis longtemps. Notons les points les plus remarquables : Des contre-sens cyclables, des contre-allées cyclables sur les axes à fort trafic, des rampes d'accès aux équipements (goulottes le long des escaliers), prise en compte des vélos dans les POS, suppression des bordures et nids de poules, entretien régulier, itinéraires de substitution en cas de travaux, etc... Et surtout un schéma directeur qui contraint à des aménagements coûte que coûte. Si aucun aménagement n'est possible la voie sera mise en zone 30 !

L'association serait satisfaite si les auteurs de la charte n'avaient ajouté " la réflexion menée dans le cadre du PDU aboutira à des effets visibles dans...vingt ans !

### Mulhouse

*Lettre contact, janvier 99.*

Le principe de tram-train est adopté, mais il reste à choisir entre deux options. La première veut faire passer les transports en commun de 11 à 30% en limitant de façon drastique la place de la voiture. Pas de nouvelles rocades, réduction à une voie de toutes les deux voies existantes, pas de nouveaux parkings. La seconde veut limiter au maximum les contraintes envers l'auto, ainsi, sur le tracé du tram, l'espace de voirie restante sera dévolu à l'auto, on construirait des parkings aux abords du centre ville, les transports en commun ne passeraient alors qu'à 18%.

Bien entendu le CADR Mulhouse se bat pour la première option mais les politiques auront-ils le courage de la suivre ?

### Bordeaux

*Vélo-cité, janvier 99.*

"Le plan cyclable va lentement mais pas sûrement ! La plupart des aménagements prévus pour 98 ne sont toujours pas là... Le projet de PDU comprend beaucoup d'avancées, comme les 45 millions de francs par an pour les bandes cyclables. Mais la

prédominance de la voiture n'est pas remise en cause, 1,3 milliards de francs pour augmenter la capacité de la voirie auto et des parkings du centre".

À noter, par ailleurs, que Vélo-cité fait un plaidoyer pour le train + vélo, en détaillant les nombreux déplacements que les cyclistes pourraient faire avantageusement avec ce système. (<http://bxvelo.citeweb.net/>).

### Le Mans

*Cyclamaine, janvier 1999*

Le PDU en est encore à l'état du bilan, dans lequel on peut noter que, malgré l'absence de grands itinéraires dédiés aux cyclistes, 6% des déplacements se font en deux-roues. Cyclamaine proteste contre le fait que "les voitures ont conquis en toute impunité les trottoirs gratuits du centre ville" alors que les emplacements autorisés mais payants sont vides.

Dernière minute : la communauté urbaine vient de choisir le tramway au lieu du tram à pneus.

### Paris

*Roue Libre, janvier 1999*

Un important dossier sur " les autres usagers face à nos aménagements ". **Les handicapés** ne sont ni pour ni contre sauf si, comme souvent à Paris, l'aménagement cyclable s'accompagne d'une bordure infranchissable par le handicapé. **Les rollers** profitent à plein des aménagements et y sont, parfois, plus nombreux que les cyclistes. Ils considèrent ces derniers comme des alliés objectifs contre l'omniprésence des automobiles. **Un chauffeur de bus**, également cycliste, constate que certains chauffeurs «... Serrent les vélos contre les trottoirs lors des arrêts. La plupart n'ont que la culture de l'engin motorisé de sa puissance. Ils se trompent d'ennemis, l'ennemi numéro un c'est la bagnole". **Un chauffeur de taxi**, adhérent de la fédération des usagers des transports (FNAUT) dit : "ce qui me désole, c'est de constater à quel point les citoyens considèrent la situation actuelle comme acceptable". Ce chauffeur est compréhensif pour les vélos beaucoup moins gênant que les deux-roues motorisés "et puis il faut

reconnaître, qu'être pris derrière un vélo, ça ne dure jamais que jusqu'au prochain carrefour".

### Strasbourg

*CADR-info, décembre 98*

On apprend qu'ils sont 227 adhérents qu'ils ont mené avec le conseil général une campagne de sensibilisation à l'éclairage des vélos et réalisé une affiche sur ce sujet mise dans tous les collèges via le conseil général.

### Tours

*Collectif cycliste 37, décembre 98*

Rien ne va plus avec le maire qui considère l'assoc comme jusqu'au-boutiste. Celle-ci répond que le maire n'a pas tenu son engagement électoral des continuités cyclables et de la réalisation d'un tram. Actuellement, Tours s'asphyxie. Il n'y a toujours pas de PDU à l'horizon.

### Toulouse

*Vélo, janvier 1999*

A Toulouse aussi on discute tous les 6 mois avec les élus et techniciens de la ville. Ce qui n'empêche pas le jardin des plantes d'être toujours interdit au vélo. Résultat 50% des cyclistes prennent un contre-sens interdit ou traversent le jardin !

Une semaine du vélo dans un CM2. Avec la participation de l'association, l'institutrice a proposé des activités en 4 ateliers :

- Technologie (on bricole, on démonte)
- Arts plastiques (à partir de pièces de vélo)
- Citoyenneté (sécurité, circulation)
- Balade (une sortie)

En fin d'année scolaire, les élèves iront voir ce qui se passe en Allemagne et participeront à la fête du vélo.

B.R.

## Pont de Bellevue : Rencontre avec la DDE

Nous avons été reçu par MM Bardola et Jarry, ayant en charge le projet d'aménagement du périphérique au pont de Bellevue. L'avant-projet, approuvé par une déclaration d'utilité publique fin 98, consiste à :

- Elargir le pont le plus récent (amont).
- Créer sur l'ensemble des deux ponts, 2 fois 2 voies et deux bandes d'arrêt d'urgence.
- Créer une piste cyclable bi-directionnelle de 3 mètres côté amont, avec séparateur en béton de 70 cm de haut.

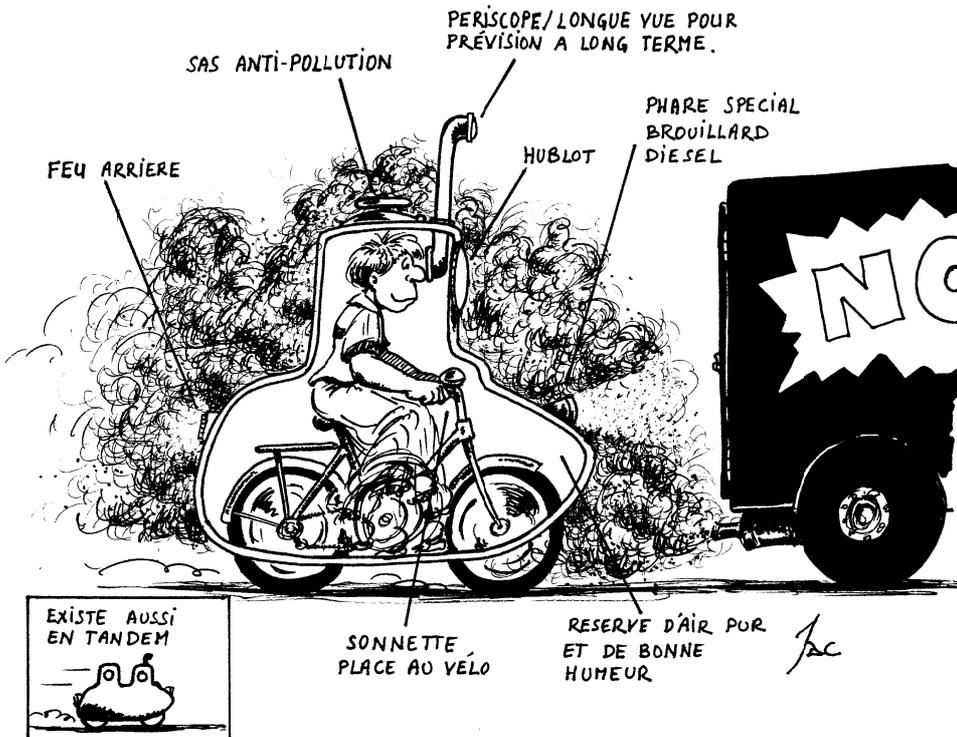
Première demande de notre part : La piste cyclable côté nord se raccorde à la voirie de desserte à 400 mètres de la route du bord de Loire, ce qui représente un détour important pour la majorité des déplacements qui voudront rejoindre la continuité du bord de fleuve (itinéraire du projet "Loire à vélo"). Ne peut-on pas effectuer une sortie au plus près du pont ? Réponse : Nous n'avons sans doute pas la place de placer un accès, des expropriations seraient nécessaires...

Deuxième demande : Un mur anti-bruit va être placé à l'extérieur du pont. Pour des raisons de confort, de sécurité pour les cyclistes et d'intérêt de promenade pour les piétons, ne peut-on pas le mettre sur le séparateur ? Réponse : Refus car coût supérieur à celui prévu et problème du bruit des deux roues motorisés.

Cependant, anticipant notre demande, les techniciens proposent une modification de l'accès sud à la piste cyclable qui améliore sensiblement le confort en dénivellation et en lisibilité. Nous nous empressons d'approuver.

Cette rencontre nous a permis par ailleurs d'échanger avec un profit réciproque sur les réalisations de l'Équipement et sur nos souhaits en matière d'aménagements. Un regret, la tendance de ces techniciens à s'abriter derrière d'autres décideurs, et sur l'argent des contribuables qu'il faut économiser

M.P.



### Modifications du code de la route

Nous vous en parlions dans le N° 11 de la **Bicyc'lette**. C'est officiel depuis le 14 septembre 98 (décret 98-828), le code de la route est modifié «en faveur» des cyclistes. Oh ! ne criez pas victoire. Ces modifications restent très modestes par rapport à nos souhaits. Mais c'est quand même une petite avancée. Voici, en bref, ce qui a changé.

Les pistes et bandes cyclables sont réservées aux cyclistes avec ou sans remorque et aux tricycles sans moteur. Elles sont interdites aux cyclomoteurs (sauf décision contraire du maire).

Les «sas» aux feux sont légalisés. Ces espaces avant les feux sont interdits aux automobilistes à l'arrêt. Légalisées également les voies d'accès réservées aux cyclistes (et obligatoires) pour contourner une intersection par la droite.

Pour dépasser un cycliste, l'automobiliste doit respecter un espace

latéral d'un mètre en ville et d'un mètre cinquante hors agglomération.

Sauf décision contraire du maire, les rues et aires piétonnes sont autorisées aux cyclistes, les trottoirs aux enfants cyclistes de moins de huit ans, à condition que les uns et les autres roulent au pas et ne gênent pas les piétons.

Enfin, tout cycle doit être équipé nuit et jour d'un dispositif (catadioptr) réfléchissant blanc visible à l'avant.

Restent à obtenir de nombreuses choses comme l'autorisation de tourner à droite à un feu rouge ou un stop lorsque la voie est libre, de remonter par la droite une file de voitures à l'arrêt ou encore l'autorisation de remonter des rues en sens interdit.

J-F.D.

### Theresa au rapport

Une jeune anglaise a fait l'été dernier une étude sur l'île d'Yeu et Nantes, sous l'aspect des aménagements cyclables. Elle nous a envoyé son rapport (en anglais, ça permet de se faire au passage du vocabulaire) où l'on trouve plusieurs remarques intéressantes, d'autres tout bonnement succulentes. Quelques extraits :

« La mairie de Port-Joinville reconnaît que la politique antivoiture s'applique surtout aux touristes : en hiver, quand l'île est moins peuplée, la voiture reprend *naturellement* ses droits ».

« A Nantes les vélos de l'été sont loués par l'entreprise "Nantes Gestion Equipement" » ( de quoi accoucheront-ils cette année ? )

« Ces vélos de l'été sont surtout populaires auprès des touristes étrangers, tels les *allemands et les australiens*. Ceux-ci préfèrent avant tout emprunter les bords de rivières »

« Le tramway est la meilleure forme de transport pour un nouvel arrivant à Nantes car son schéma est beaucoup plus simple que celui des pistes cyclables. Les contresens cyclables notamment sont déroutants ».

### Made in Rezé

M. Claude Loiran de Rezé nous avait présenté l'an dernier son prototype d'appui vélo antivol. Depuis, suivant les conseils des uns et des autres, l'objet a mûri et est passé au stade industriel. Rappelons-nous qu'il s'agit d'une structure ancrée au sol contre laquelle on appuie la bicyclette : un crochet en acier cimenté (similaire à celui d'un U du commerce) prend le cadre à mi-hauteur sous le tube de selle et l'on verrouille l'ensemble avec un barillet inviolable valant 150F ou un quelconque cadenas. En bref c'est comme un U dont on ne transporte que la serrure. Son prix : 760F la place alors qu'un appui vélo du type "nantais" vaut 570F.

La ville de Rezé en a acquis 5 pour essai, l'Université de Nantes 10 et la ville de Millau 50. Le commencement de la gloire !

O.F.

## Rencontre avec la région Pays de Loire

Place au Vélo, a rencontré le 15 décembre Sabine Morellon, s'occupant du tourisme à la région, MM Lebarbier et Traineau, s'occupant du LOGI (Loire Océan Gîtes Itinéraires : gîtes ruraux, randonnées, équitation, balades fluviales...) et chargés de la Loire à vélo. Une réunion qui se déroule dans un excellent climat, nos interlocuteurs étant motivés par les aménagements cyclables. Toutefois ils ne font qu'exécuter une politique décidée par les élus qui, si elle va dans le bon sens, pourrait être plus hardie.

Le projet de Loire à Vélo avance mais se heurte en Loire-Atlantique à la maîtrise d'ouvrage ! La direction des infrastructures du conseil général prétendant ne pas avoir les moyens de l'assumer, sans doute une façon de faire monter les enchères vis-à-vis du conseil régional. Un autre problème apparaît avec les réticences de la DIREN (direction régionale de l'environnement) à voir passer les vélos sur la levée de la Loire de Corsept à Mindin ! Pourtant ce tourisme doux ne serait-il pas le meilleur moyen de préserver les espaces naturels ?

Nos interlocuteurs s'inquiètent devant les projets d'une signalétique nationale

vélo. Ils nous demandent d'intervenir pour que la signalétique qu'ils prévoient pour la Loire à vélo ne devienne pas caduque à peine installée.

Le bon trajet pour une véloroute de Nantes à Brest semble être le canal du même nom, la région Bretagne y travaille mais là encore le conseil général de Loire-Atlantique ferait de la résistance. Son service environnement ne tient pas à voir passer sous sa responsabilité le chemin de halage actuellement géré par les Voies Navigables de France.

À l'issue de la réunion, nous convenons d'un échange de documents contre notre plaquette « Voies Vertes ». Ils nous envoient la dernière mouture de l'itinéraire « Loire à Vélo » ainsi que le schéma vélo adopté, ce jour, par le Conseil Régional.

À l'heure même de notre réunion, le conseil régional votait un schéma régional d'itinéraires cyclables que la région financera à 30%.

B. R.



## Rapport financier 1998

### Recettes

Adhésions	4820,00
Subventions :	
- Journée du 22/09/98 (Nantes)	
dont 1000 F pour l'ANDE	4000,00
- Annuelle ville de Nantes	1000,00
Sonnettes	1680,00
Autres recettes	1098,50

### Dépenses

Edition	Bicyc'Lettre	1025,20
	Autres	1120,80
Déplacements		375,80
Frais postaux	Bicyc'Lettre	1874,10
	Autres	369,60
Assurance MAIF (98 et 99)		1130,40
Loyer local (6,5 mois)		525,39
Adhésions FUBicy		260,00
	AF3V	200,00
Fabrication de 100 sonnettes		2110,04
Galette des rois		163,95
Fournitures diverses		871,85
Dû ANDE		1000,00

**TOTAL recettes** 12598,50      **TOTAL dépenses** 11027,13

**Recettes de l'exercice 1998** : 12598,50 – 11027,13 = + **1571,37 F**

**En caisse** au 1er janvier 1999 : 6892,82F

### La Bicyc'Lettre :

Les derniers tirages sont de 140 exemplaires par numéro pour un coût de 666,40 F. Le prix à l'unité revient à 4,76 F (expédition comprise) soit un coût d'environ 30 F par an et par adhérent.

### Les adhésions :

Nous finissons l'année avec 105 adhérents (102 individuels, 3 associations) soit 32 adhérents de plus que fin 97.

La progression est de 43 %. Bravo et bienvenue à tous les nouveaux plassevélistes. Il faut continuer sur cette voie en 1999. Ré-adhérez et faites adhérer vos ami(e)s cyclistes.

Le montant de l'adhésion individuelle est de 50,00 F pour 1999 (tarif réduit 30,00 F pour ceux qui ont peu de moyens). L'adhésion d'association reste à 200,00 F. Une adhésion couple-famille est créée cette année. Son montant est de 70,00 F.

# La leçon de physique du professeur Cyclopède

## Leçon n°6 : Un air cloche

La fameuse revue de La Cloche est une vénérable institution nantaise, au même titre que le Petit Beurre ou la culture du muguet. Cyclopède vous propose de la revisiter scientifiquement en imaginant qu'en ce début d'année ce ne soit pas simplement les salons Mauduit, mais toute l'agglomération que l'on mette sous cloche.

Admettons que ce concept cher aux auteurs de science fiction puisse se réaliser : entre le 31 décembre 1999 et le premier janvier 2000 (comme par magie), on érigerait autour et au dessus de l'agglomération un gigantesque dôme, une demi sphère de 25 km de diamètre, 12.5 km de haut isolant d'un seul coup nos 534 000 concitoyens du reste du monde. Combien de temps tiendrions-nous ?

La réserve d'air dans cette bulle est de  $\frac{2}{3}\pi \cdot \text{Rayon}^3 = 4090 \text{ km}^3$ . Comme dans l'air il y a 20% d'oxygène dont on a besoin pour 80% d'azote dont on se passerait volontiers en ces temps de pénurie, cela ne fait plus que  $818 \text{ km}^3$  d'oxygène pour tous, soit  $1\ 532\ 066 \text{ m}^3$  par personne. Gigantesque pensons-nous tous, chacun s'imaginant toucher sa paye du mois sous forme d'un gigantesque airbag de gaz frais ! Voire. Par comparaison la surface au sol est assez réduite :  $\pi \cdot 12.5^2 = 491 \text{ km}^2$  pour tous, soit seulement  $919 \text{ m}^2$  par habitant.

Pour simplifier supposons que les industries et le chauffage urbain, respectivement deuxième et troisième source de pollution, soient devenus propres. Resterait la source de pollution majeure, les véhicules à moteur thermique.

Dernier chiffre, lu dans Nantes Passion : il y a dans l'agglomération 260 000 voitures. Tablons sur un parcours quotidien de 10 km par voiture (en moyenne bien sûr, car il y a évidemment des avaleurs de bitume plus ou moins gourmands). On en déduit que 2 600 000 km sont roulés chaque jour, consommant, sur la base de 7 litres d'essence aux 100 km, 182 000 litres de précieux carburant.

Considérons maintenant, parmi les multiples types d'empoisonnement que cet huis-clos nous procurerait, trois conclusions plausibles de notre conte.

### 1°) Disparition de l'oxygène :

Chaque litre d'essence en brûlant consomme environ 1700 litres ( $1.7 \text{ m}^3$ ) de l'oxygène de la bulle. Notre calcul simple montre qu'en  $818 \cdot 10^9 / (182\ 000 \cdot 1.7) = 2\ 644\ 225$  jours, tout l'oxygène sera consommé : pas de panique, les voitures peuvent nous pomper l'air encore 7 200 ans à

ce rythme.

### 2°) Empoisonnement de l'air :

Grosso modo les véhicules à moteur larguent à chaque kilomètre parcouru 0.3 grammes de  $\text{SO}_2$  et 3 grammes de  $\text{NO}_2$  alentour. Or les seuils de concentration maximale dans l'air admise pour ces deux polluants de base sont respectivement de l'ordre de 100 et  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

On arriverait donc à un air surchargé en dioxyde de soufre, donc en acide sulfurique, en  $100 \cdot 10^{-6} \cdot 4090 \cdot 10^9 / (2600000 \cdot 0.3) = 524$  jours, soit 1 ans et 5 mois.

La pollution par le dioxyde d'azote, vous savez ce truc qui irrite la gorge en hiver et qui fait le bonheur des pharmaciens, demandera quant à elle  $200 \cdot 10^{-6} \cdot 4090 \cdot 10^9 / (2600000 \cdot 3) = 105$  jours, seulement, pour empoisonner significativement notre bulle. Là ça cloche.

### 3°) Réchauffement :

Chaque litre d'essence brûlé génère, d'après un précédent exposé, 44 000 kiloJoule, c'est à dire 10 500 kiloCalorie. Tout cela chaufferait notre grande serre districale de la même manière qu'un (gros) radiateur.

La température qu'atteindrait effectivement l'intérieur de la demi sphère serait bien difficile à calculer. Mais si on supposait la paroi de la cloche parfaitement isolante (ni conduction, ni rayonnement) alors la température augmenterait lentement. Lorsqu'on apporte 0.2 kiloCalorie à  $1 \text{ m}^3$  d'air celui-ci s'échauffe d'1 degré Centigrade. Donc les 182 000 litres quotidiens de carburant brûlés génèrent  $182\ 000 \cdot 10\ 500 = 1.9 \cdot 10^9$  kiloCalorie pour l'ensemble des 4 090  $10^9 \text{ m}^3$  d'air de l'agglomération qui s'échauffent donc de  $1.9 / 4\ 090 / 0.2 = 0.0023$  degrés par jour. Au bout d'une année de ce régime (de combustion) la température ambiante n'aura augmenté que de 0.85 degré ; nous voici rassurés de ce côté, il faudra au moins un demi siècle pour faire de Nantes un Sahara breton.

### Concluons :

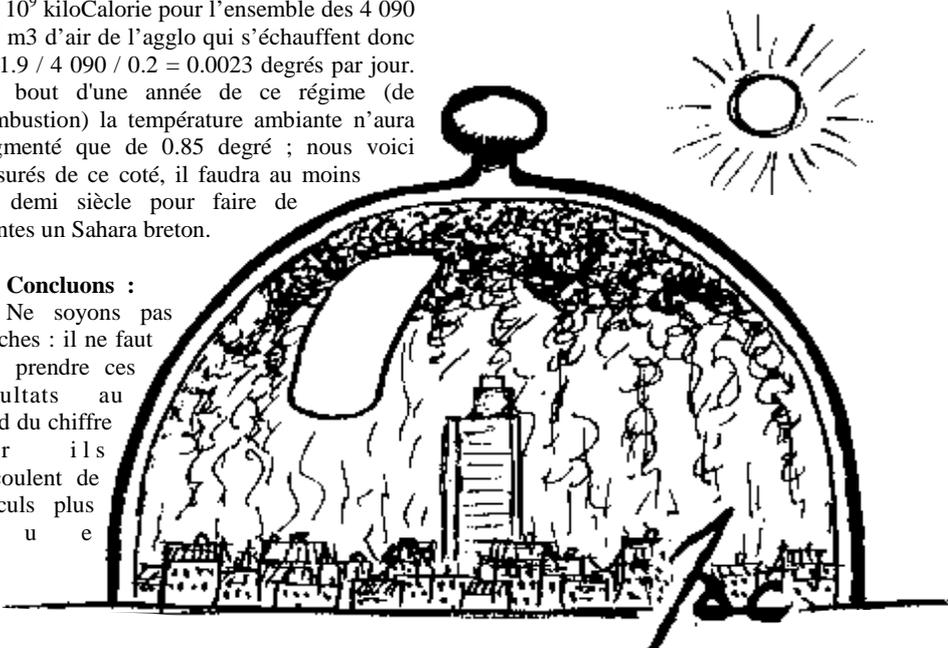
Ne soyons pas cloches : il ne faut pas prendre ces résultats au pied du chiffre car ils découlent de calculs plus que

simplifiés. Mais on y découvre quand même que le volume d'air dont nous avons la garde et la jouissance ne nous permettra pas une longue autonomie si le rythme actuel de la circulation pétrolisée se maintient. Rappelons nous simplement que les voitures, contrairement aux apparences, nous pompent un peu moins l'air et nous chauffent à peine moins les oreilles qu'elles ne nous empoisonnent la vie.

Ce petit exercice nous apprend autre chose : l'espace concerné par notre pollution est infiniment grand, chacun ayant à sa charge plusieurs milliards de mètres cubes d'air à balayer chaque matin des miasmes de la veille ; mission impossible ! D'autant que les polluants qui empoisonnent cet air sont en quantité infiniment petites, vu de notre échelle humaine : difficiles à mesurer, ces microgrammes seront aussi impossible à attraper. La frayeur qui découle de cette "insoutenable légèreté de l'air" c'est qu'il faille un temps infiniment long pour nettoyer tout cela...

Une bonne solution : le vélo.

A notre prochain rendez-vous Cyclopède vous parlera de freinage.



Jointe à ce numéro de la Bicyc'Lettre, vous trouvez une fiche de signalisation qui permettra de faire remonter à la mairie concernée le problème signalé. N'hésitez pas à la photocopier et à y coucher vos problèmes quotidiens.

Nous vous rappelons que le service voirie de la ville de Nantes a mis en place un numéro vert le 0800 00 40 00. Ce numéro est à appeler pour tout problème de chaussée abîmée, encombrée, points singuliers à traiter rapidement. A l'expérience, ce service est assez efficace. N'hésitons pas à l'utiliser.

## Cauchemar du cycliste

Endormi par une nuit de tempête, je m'imaginai enfermé dans un cube à six faces, propulsé sur un ruban de piste cyclable (de vingt à soixante dix centimètres de largeur).

– Face inférieure : en contact avec le bitume, les pneus – crevaison, glissade sur sol mouillé, peaux de banane, verre brisé, bouchons de champagne, contenu d'une poubelle, rail de tramway...

– Face supérieure : la boîte crânienne de l'insomniaque – chutes d'arbres, lampadaires publiques, fientes de pigeon – (casquette et/ou casque).

– Face latérale gauche : contact avec les autres usagers de la route – je n'ose détaillé la traumatologie – (rôle de l'écarteur de danger).

– Face latérale droite : contact avec le trottoir – (l'écarteur de danger paraît superflu).

– Face antérieure : vent, pluie, neige, soleil. Ça, c'est naturel. Le jogger qui s'entraîne la nuit en vous fonçant dessus, c'est inhabituel mais ça existe (éclairage).

– Face postérieure : alors là, tout est possible, de la 2 CV au 38T, de la fracture de la jambe au polytrauma gravissime. Porter sur soi sa carte de donneur d'organes est fondamental si d'aventure l'affaire tourne mal (éclairage).

J'omettrais volontairement pour ne pas noircir le tableau d'envisager les ennuis mécaniques, cause parfois d'un des six cas suscités et les ennuis de santé également à l'origine de soucis.

À force d'imaginer cabrioles, chutes sous des semi-remorques, atterrissage dans des arrêts de bus, glissades dans des caniveaux boueux, le cauchemar s'estompa et mon sommeil devint plus calme.

Le lendemain, j'enfourchai ma bicyclette, heureux de respirer l'air frais du matin – avant de m'enfermer au travail – la peur n'évite pas le danger.

Pascal Desseigne



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

- ◆ Place au Vélo a rencontré deux élus, Dominique Verdier et Georges Blandin et un technicien de **La Chapelle sur Erdre**. Nous avons été consulté notamment sur la poursuite de la piste cyclable de Gesvrine jusqu'aux portes de Nantes, l'aménagement de l'ancienne voie ferrée vers Treillières (entre la rue Jean Jaurès et la Coutancière) ainsi que sur l'aménagement du bord de l'Erdre sous les ponts de la Jonelière.
- ◆ Les associations de l'île de Nantes organisent les 10 et 11 avril, la deuxième édition de la fête "**L'île était une fois**". Cette fête s'organiserà sur deux pôles d'animation. Le samedi et le dimanche sur le site des chantiers avec des animations autour de la navale, le dimanche sur le site du CRAPA avec une ferme biologique et un village d'associations. Place au vélo y aura un stand pour faire la promotion de l'association et de la fête du vélo du 6 juin.
- ◆ Bravo ! à Nantes pour les bandes cyclables en création sur les boulevards Clovis Constant, Auguste Pageot, Albert Thomas. Les voitures roulaient beaucoup trop vite ! Bravo surtout pour ne pas avoir hésité à refaire les **bordures de trottoirs**, en réduisant les caniveaux, de façon à ce que les cyclistes ne soient pas lésés à la hauteur des refuges piétons.
- ◆ Hou ! à Nantes pour avoir décidé de faire payer les cyclistes dans le **parking de la place du Commerce**. A 5F par jour, ça fait plus de 1800 F par an. Est-ce vraiment la méthode pour encourager la pratique du vélo ?

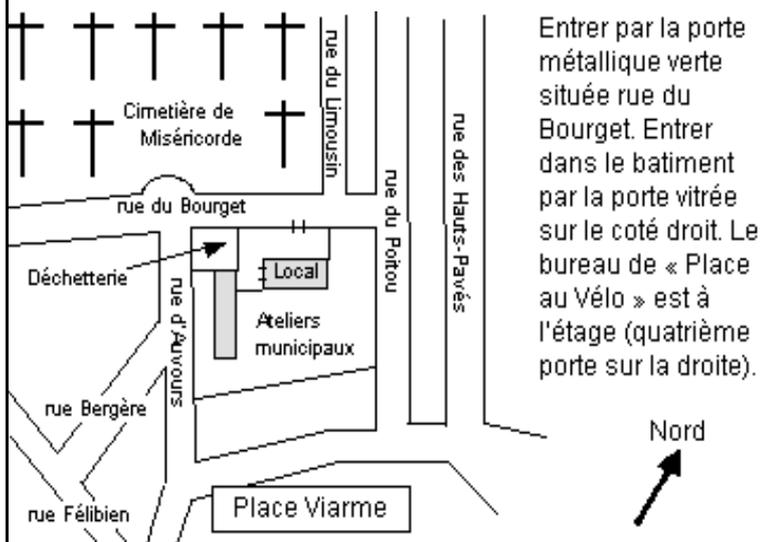
#### Les dossiers qui suivent leur cours :

- ◆ Les **Voies Vertes** : suite à une demande du CETE, un itinéraire a été proposé, par les plassevélistes du quartier réunis le 9 janvier, autour du lycée de La Colinière. Reste à l'intégrer dans notre plaquette qui comportait déjà deux autres propositions de voies vertes dans l'agglomération. Nous demandons à être admis à la conférence consultative d'agglomération où nous aurons l'occasion de présenter ce concept innovant.
- ◆ **L'emploi jeune** : la commission se réunit maintenant régulièrement. Nous en sommes à la recherche de «sponsors» et d'accords avec les institutions tant pour sa formation que pour son acceptation par les aménageurs. Déjà une candidate.
- ◆ La **Fête du Vélo** : la lettre d'accord signée de la main de Jean Marc Ayrault est arrivée. Nous pouvons passer à la phase suivante de prise de contact avec les entreprises, structures et associations susceptibles d'y participer. Les clubs cyclotouristes marchent toujours avec nous.
- ◆ La journée «**en ville sans ma voiture**» aura lieu cette année encore le 22 septembre (mercredi). Nous avons écrit au Maire de Nantes notre souhait de voir la Ville et le District s'y associer en 1999.
- ◆ La demande de rendez-vous avec les services du **département** (Direction des Infrastructures) est toujours sans réponse depuis novembre 98 malgré une relance. Se serait-elle perdue ?
- ◆ La **Ville de Nantes** aussi a du mal à tenir ses engagements ; alors que nous avions convenu en 1998 de nous rencontrer tous les 6 mois l'entrevue de janvier ne pourra pas se faire «au mieux avant le 15 Mars». Autant dire aux Calendes...

#### Coté boutiques

- ◆ Pour une fois on pourrait proposer d'acheter en groupe autre chose que des accessoires pour nos montures. Qui serait intéressé par un **bourgogne** rouge 1996 à 37 F la bouteille ? Si on fait réaliser des étiquettes spécifiques "cuvée Place au Vélo" le renchérissement sera négligeable. Réaction avant la prochaine Assemblée Générale du 1<sup>er</sup> Mars s'il vous plaît, il ne

N'oubliez pas de venir au local de l'association. Les permanences sont assurées tous les jeudis de 18 à 19 heures au 8 rue d'Auvours (entrée rue du Bourget comme indiqué dans le plan ci-dessous).



## La Bicyc'Lettre N° 15

### Rennes : AG de l'association « route Bleue »

Vingt-cinq personnes présentes ce samedi fin janvier et plus de femmes que d'hommes ! L'AG commence par un très bon exposé d'un professeur de géographie, de l'université haute Bretagne, sur le thème "politique urbaine, politique cyclable, exemples étrangers". Nous apprenons que la part des vélos dans les transports correspond à 3% en Wallonie, 11% en l'Allemagne, 14% en Flandre et 27% pour les Pays-Bas. Nous apprenons aussi que la promotion du vélo nécessite l'articulation des quatre points suivants :

- Une politique cyclable qui rend le vélo agréable et ses itinéraires lisibles.
- Calmer, pacifier la circulation
- Partager la rue.
- Une politique urbaine qui supprime le zonage et densifie l'habitat.

Puis les élus de la ville et du conseil général, invités et présents, répondent aux questions peu complaisantes des usagers de la bicyclette. A ce jeu-là, ce n'est pas l'adjointe à la circulation de la ville qui s'en sort le mieux. Elle donne l'impression d'une bonne volonté théorique insuffisante pour vaincre les inerties administratives. Un manque de pratique du vélo la rend peu réceptive aux argumentations des cyclistes. Route Bleue ne peut que regretter Christian Benoist,

l'ancien maire adjoint et surtout militant du vélo. Par contre le conseiller général est tout fier de pouvoir présenter la nouvelle politique de l'Ille et Vilaine. 20 millions de francs annuels pour le vélo avec 20 km de voies cyclables en 99 le long du canal de la Vilaine entre Rennes et Redon, itinéraire dont la continuité sera achevée en quatre ans. La promesse d'étude systématique d'aménagement cyclable le long des nouvelles 4 voies. Un plan départemental cyclable avec 50 % de subventions aux communes. Une décision de rachat automatique des anciennes voies ferrées désaffectées pour en faire des continuités piétonnes et cyclables. Un bon exemple pour le conseil général de Loire-Atlantique !

Il ne reste qu'un peu de temps pour voter, les rapports moral, d'activité et financier et pour élire un nouveau bureau. Le président sortant cache mal son anxiété devant la faible base militante de l'association même si le nombre d'adhérents, 112 est tout à fait respectable. N'est-ce pas le problème de beaucoup d'associations ?

B.R.

### Sur votre agenda

Lundi 1er mars : réunion Place au vélo Manu salle B 20h30  
 Week-end 13-14 mars : AG Fubicy à Toulouse  
 Samedi 20 mars après-midi, manifestation de printemps  
 Dimanche 11 avril : fête "L'île était une fois" : stand au CRAPA  
 Lundi 26 avril : réunion Place au vélo Manu salle B 20h30  
 Lundi 31 mai : réunion Place au vélo Manu salle B 20h30  
 Week-end 5-6 juin : fête du vélo

### La Bicyc'Lettre sur internet :

<http://perso.wanadoo.fr/nantes/bicyclet/index.htm>

et une boîte aux lettres  
 brenou@oceanet.fr

### Bulletin d'adhésion 99 abonnement à la Bicyc'Lettre

Nom .....

Prénom.....

Adresse .....

.....

e-mail.....

Association ..... 200F

Membre individuel .....50F

Couple..... 70F

Date :

à envoyer à l'ordre de Place au Vélo :  
 8, rue d'Auvours 44000 Nantes  
 tél : 02 40 12 49 73

Ont participé à ce bulletin :  
 Jean-Claude Baron, Frédéric Baylot, Jacques Clavreul, Jean-François Daudin, Pascal Desseigne, Olivier Flamand, Marc Peroy, Benard Renou