

Bicyc'lettre

journal de l'association nantaise "Place au vélo" > sept 2001 > n°29



Envie d'école à Vélo?!

Pendant le mois de juillet,
3 placeauvélistes
ont conçu et rédigé
un dépliant pour la Fabicy.

Rentrée placeauvéliste "sur les chapeaux de roue" pour ne pas dire déjantée !

A peine remis de la pause estivale qui, j'espère, aura permis à chacun un repos salubre, les activités de Place au Vélo redémarrent de plus belle.

A nous de nous armer d'énergie pour - casqués ou échevelés - participer à la journée sans voiture le 22 septembre prochain qui nous donne l'occasion de montrer que le vélo est un mode de déplacement urbain avantageux. Nous ne pouvons que nous réjouir de l'implication plus forte de la Communauté urbaine de Nantes dans une journée de sensibilisation menée à l'échelle nationale et européenne. Nos rencontres récentes avec les élus et les techniciens de la CUN nous montrent que les aménagements cyclables vont être développés... et entretenus.

Cette rentrée est donc plus que jamais l'occasion d'inciter les écoles à faire appel à nos animations scolaires et à bénéficier de la compétence de Dominique pour expliquer que le vélo a sa place dans l'environnement urbain.

Et puis en perspective d'autres projets dont nous pourrions discuter lors de la prochaine assemblée générale ou comme d'habitude chaque adhérent est le bienvenu !

Christophe Raverdy

PLACE
au
Vélo

association de cyclistes urbains
de l'agglomération nantaise

- 2 → Revue de presse
→ Petit exercice...
- 3 → De Piriac au Croisic
en grande pompe
- 4 → Débat :
Pour ou contre
le casque?
- 5
- 6 → La sécurité à vélo
→ Aménagements
cyclables à venir
→ Club des villes
cyclables
- 7 → Les brèves
- 8 → En ville sans
ma voiture 
le 22 septembre
→ Sur votre agenda

Assemblée générale

de Place au vélo

le 17 septembre à 20h30

21 allée Baco,

salle au rez-de-chaussée
(ancien Bains-douches)

- Journée du 22 septembre
"En ville sans ma voiture"
- Débat sur le port
du casque
- Aménagements cyclables
de Nantes : information
et discussion
- Projet Maison du vélo
- Calendrier de l'année
- Questions diverses

Rennes

Lettre d'information, juillet 01
L'association rennaise, Route Bleue, semble avoir trouvé un nouveau souffle. Cette lettre fourmille d'informations et d'initiatives comme les fiches de doléances (nos fiches de signalisation à PAV) comme l'exposition trois semaines durant en juin sur "Cité-mobilité, Vélo-cité". Enfin Route Bleue fait sa rentrée le 4 septembre pour préparer l'action de la FUBicy du 22 septembre qu'elle intitule "A vélo, les enfants".

Tours

Collectif cycliste 37, n° 28 mai-juin 01
Ce collectif semble, lui aussi, retrouver la pêche. De nombreuses actions et des revendications très précises à Tours, à la communauté urbaine, à Amboise, et dans le département. A noter que l'itinéraire "La Loire à Vélo" a été revu et corrigé par le bureau d'études Altermodal à la satisfaction du collectif. Des aberrations ont été enlevées et des pistes cyclables ont été prévues en plusieurs endroits à la place des petites routes.

Strasbourg

CADR - Infos, juin 01
Nos amis strasbourgeois reprennent un article de l'association belge Provélo qui s'intitule : "Il est dangereux de ne pas rouler à vélo". Il faut savoir que la pratique du vélo à long terme divise par cent le risque d'accident cardiovasculaire. Que le risque de blessure grave ou de décès est à peine supérieur pour les usagers de la bicyclette. Que les cyclistes quotidiens ajoutent - accident inclus - trente mois de bonheur à leur existence.

Lille

L'HeuroVélo, n° 34, été 01
L'ADAV, l'Association pour le Droit Au Vélo, déplore que pour la FEV, la Fête Européenne du Vélo : "il manquait juste les cyclistes" évidemment le moral en prend un coup même si à Roubaix était invité la "Fanfare Cycliste de Haarlem" d'Hollande. Mais l'ADAV ne baisse pas les bras et a toujours 100 initiatives au coin du feu par exemple d'organiser un samedi une formation aux aménagements urbains pour les cyclistes de façon à savoir comment défendre la cause du vélo auprès des élus, des techniciens.

Montreuil

le bulletin, juillet-août 01
"Dernière minute (27 juillet) : nos appels répétés, relayés par les services techniques de la mairie de Montreuil, et par certains élus, ont été efficaces. Il y aura des "niveaux zéros" à toutes les montées et descentes de piste. Les jantes et les fesses des cyclistes sont soulagées...." Il semble que ça bouge sur Montreuil puisqu'il est aussi question de nouveaux aménagements cyclables et de contre-sens dans ce bulletin informatique de Vive le Vélo en Ville <http://montreuil.fubicy.org>.

Valence

Revue...eries, juin 01
Le jeudi 31 mai, Revv, Roulons en Ville à Vélo, a apporté son soutien à l'opération "Observons la rue - Apprenons la ville" de MAIF-Prévention, à destination des écoliers de CM1 CM2 en organisant un gymkhana vélo.

Clermont

Véloxigène, n° 8, mai-juin 01
Bravo au photographe de l'association Clermontoise. C'est en effet deux reportages photographiques qui montrent les méfaits de l'automobile mieux que de longs discours. Le premier, réalisé à l'occasion de la semaine de la FUBicy "Respectez les Cyclistes" montre bandes cyclables et trottoirs envahis d'autos. Le second, plus original, compare des cartes postales des rues de Clermont dans les années 1900 aux photos de 2001. A chaque fois la furia automobile a remplacé la quiétude d'il y a un siècle.

Paris

Roue Libre, n° 61, mai-juin 01
Il n'y avait pas encore les voies sur berge rendues aux cyclistes ni le couloir bus vélo rue de Rivoli mais le MDB, Mouvement de Défense de la Bicyclette, semble très prudent sur la politique cyclable de la ville de Paris : "Soyons clairs : pour le moment, les perspectives en matière de politique cyclable sont à la fois, floues, alléchantes, et parfois peut-être un peu démagogiques". Depuis sur sa liste de diffusion mdb-subscribe@yahoogroups.fr les louanges ne tarissent pas sur la rue de Rivoli avec un petit bémol sur le manque de concertation.

Toutes les revues sont consultables au local.

Grenoble

ADTC - Infos, n° 88, juin 01
L'ADTC réalise depuis 97 des animations en milieu scolaire, l'idée est venue de créer un jeu de plateau. Un premier prototype a été testé sur 14 classes, le second est en cours et le jeu définitif pour bientôt. Ce jeu met en situation deux personnages de l'âge des élèves, un certain Max qui apprend à utiliser son vélo dans la circulation et une demoiselle Lucette qui cherche un itinéraire. Le conte est utilisé comme outil pédagogique et les enfants doivent résoudre les problèmes qui se posent aux deux héros. La conception du jeu est financée par la région et les tests par la ville et la communauté urbaine.

Bernard Renou

VÉLOCÉAN EST UN PROJET DU DÉPARTEMENT.

Ses objectifs :

- créer un itinéraire littoral pour le vélo à usage de tourisme-loisir, accessible à tous,
- homogène, continu, lisible
- utilisant au maximum les infrastructures existantes
- relier entre elles les villes du littoral
- compléter les autres projets en cours : la Loire à vélo et le sentier littoral vendéen

Son tracé :

- un axe structurant de 115km continu de la Vendée au Morbihan.
- 3 antennes de 10 à 20km reliant cet axe à Piriac, Le Croisic et la Pointe St Gildas.
- Le tout doit être terminé pour l'été 2004.

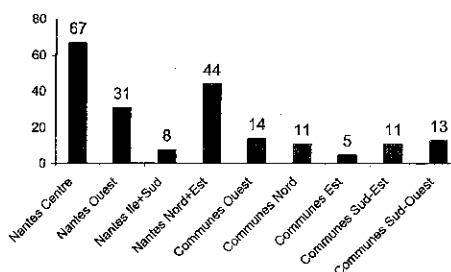
A noter que le Pont de St Nazaire est inclus dans le trajet et comme nous l'avons bien noté, est difficilement cyclable après la marche arrière récente du Département sur le passage à deux fois une voie...

Petit exercice

de répartition géographique des adhérents

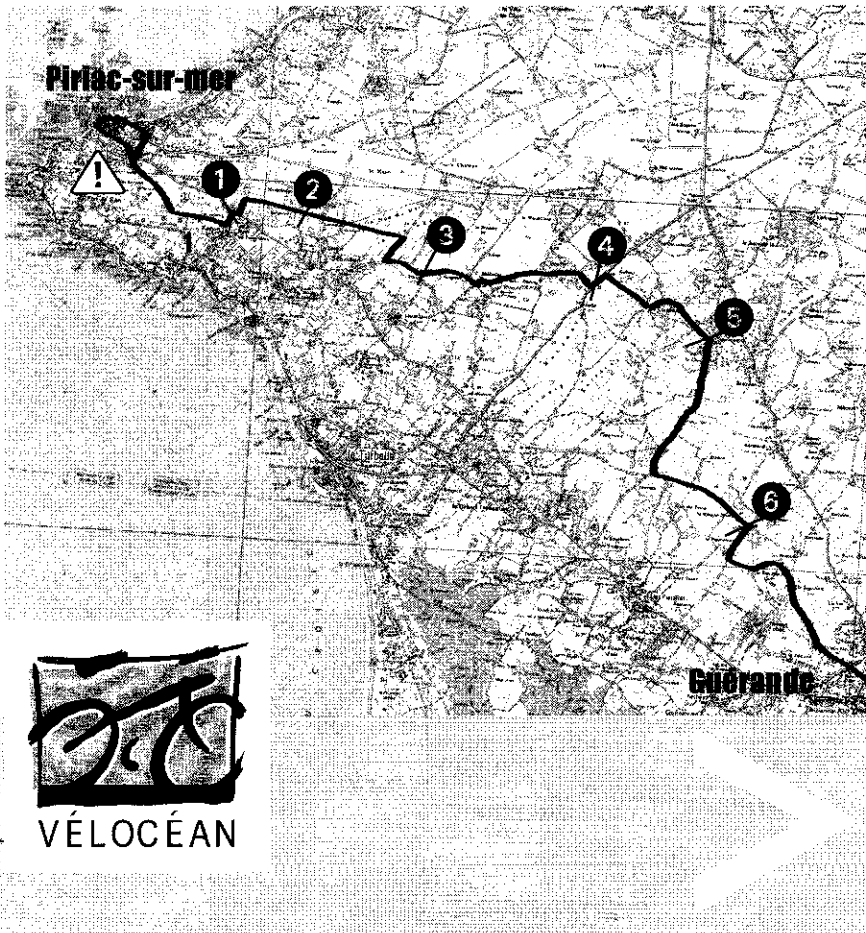
A la fin août 2001, Nous comptons 2 associations adhérentes (Vélocampus et le Cyclo-club Vertavien), 50 familles et 154 individuels soit 204 cotisations à jour pour 2001. C'est un net progrès par rapport aux années précédentes, mais encore bien insuffisant pour la taille de l'agglomération. Le taux de renouvellement des adhésions est relativement bon, mais il est certain que de nombreux anciens adhérents ont oublié de verser leur obole. A chacun d'entre-nous d'aller les repêcher et également d'en ferrer de nouveaux.

Un regard sur la répartition géographique des plasseo-vélistes par le code postal fait apparaître une forte représentation des nantais (150) et particulièrement à proximité de la coulée verte de l'Erdre.



De Piriac au Croisic en grande pompe

Samedi 21 juillet, Place au Vélo était invité à l'inauguration du premier tronçon de 15 km de l'itinéraire cyclable "Vélocéan" en présence de M. Guy Lemaire, sénateur et président de la commission des travaux publics et de M. Christophe Priou, maire du Croisic et président du SICAPG (Syndicat Intercommunal de la Côte d'Amour et de la Presqu'île Guérandaise). Ce dernier est élément moteur de cet itinéraire puisque le premier tronçon mis en service et les deux prochains annoncés sont sous son partenariat. L'antenne du Croisic sera sans doute modifiée, seule l'entrée au Croisic était prévue au départ et est en projet le tour complet de la pointe du Croisic et une entrée sur la Presqu'île avec une vraie piste cyclable.



On a vu des vélos, on n'a pas vu l'océan. Des vélos, il y en avait, prêtés par le département, des vélos mal entretenus, de nombreuses chaînes ont sauté, certains n'avaient plus de sonnettes celui que l'on m'avait prêté, j'ai dû retendre le câble de frein pour pouvoir freiner correctement.

Nous sommes partis du port de Piriac encadré par 2 motards de la gendarmerie. Après un parcours sur les ruelles du centre ville, on se dirige vers le marché où un impressionnant service de gendarmerie nous attend. On traverse Piriac avec un ou plusieurs gendarmes à chaque carrefour bloquant la circulation, puis on emprunte une rue en contresens cyclable avec uniquement des flèches vertes au sol peu visibles par les automobilistes. De plus cette rue tourne légèrement sur la droite et les voitures en face coupent les deux virages en roulant à gauche, il serait souhaitable d'y voir une ligne blanche marquant la séparation des voies. Après avoir remonté la rue du calvaire, on traverse la route à grande circulation d'entrée de Piriac que l'on emprunte sur environ 50 mètres avec une bande cyclable uniquement à cet endroit, puis on tourne à gauche dans une voie sans issue, cette allée de riverains se termine par un ancien chemin de terre fraîchement goudronné, un petit pieu de bois amovible au milieu de la chaussée empêchant les voitures de continuer. Depuis tous les pieux du circuit ont disparus. On quitte déjà la ville, il est dommage que ce circuit touristique ne passe pas dans des lieux historiques, tel que la grotte "Madame", les rochers de la Couette et des Oreillers, la pointe de Castelli et le château de Kerjean., il longe les trois gros réservoirs d'essence de l'OTAN. Au bout du chemin, le hameau de Kervin. On tourne à gauche vers la route départementale 1 à grande circulation dont la traversée est délicate par un manque de visibilité et par une vitesse excessive des automobiles traversant le hameau. Il faut traverser très vite et se réfugier sur le trottoir transformé en piste cyclable sur cette petite portion, mais en ce jour d'inauguration, le carrefour est barré par des motards à chaque traversée de cycliste. On quitte rapidement cette voie pour reprendre des routes à faible circulation. On longe alors le bois de la justice 2, lieu historique cachant l'origine de Piriac. Au bout de cette grande ligne droite, nous prenons la route de Méliniac

où là aussi des monuments sont à peine visible, comme ce superbe calvaire en face de l'entrée du château de Lauvergnacé 3. Après la traversée du bois de la Bouille, à nouveau une route à grande circulation qu'il faut traverser, en face une piste cyclable que l'on emprunte sur ces 200 mètres 4. Le parcours continue nous conduisant vers le hameau de Coispean sur la commune de La Turballe où la vitesse est normalement limitée à 30 km/h. Quelques centaines de mètres plus loin, dès l'entrée de Brézean 5 sur la commune de Guérande, on prend une allée de riverains, puis un chemin réservé aux vélos. Cet ancien chemin de terre, frontière entre les communes de Guérande et La Turballe, longtemps envahie par une abondante végétation a été transformé en une agréable voie qui serpente dans la campagne. Dommage, aucun panneau n'indique que cette voie est interdite aux voitures, mais la police veille ... A l'autre bout, un nouveau partage avec les riverains. Après un parcours d'environ 450 mètres sur une route de faible circulation 6, on retrouve une voie vélo pour finir dans la traversée d'une ferme. On continue cette voie jusqu'à la route à très grande circulation l'été, reliant Guérande à La Turballe et Piriac. En ce 21 juillet, la route est barrée par la police municipale de Guérande et offre une arrivée triomphale jusqu'aux remparts. Une bande réalisée depuis plusieurs années fait le tour de la cité fortifiée.

Ce tronçon assez plat est agréable et a été emprunté par de nombreux vélos et rollers cette été, évitant ainsi les routes départementales à grande circulation. Mais il a été terminé en précipitation, il représente seulement à peine 10% de l'itinéraire complet qui devra être terminé en 2004. Depuis le mois de juillet une signalisation verticale a été mise en place. Il manque cependant une meilleure indication aux intersections des changements de direction et du partage ou non de la voirie avec les autres usagers. De nombreuses personnes pensent que le parcours est entièrement réservé aux vélos, roulant souvent en groupe et ont la surprise de voir une voiture en face ou par derrière.

Xavier Boistuaud

Voir aussi encadré page de gauche...

Débat : **POUR ou CONTRE LE CASQUE?**

M. André Aschieri député RCV des Alpes Maritimes souhaite attirer l'attention du ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les prescriptions en matière de sécurité pour les utilisateurs de bicyclettes :

"A la différence de nos voisins européens, en France le port du casque n'est pas obligatoire pour les personnes circulant à vélo. Pourtant il apparaît que les cyclistes sont particulièrement vulnérables en cas d'accident de la route. Seule une obligation généralisée de port du casque pour les utilisateurs de bicyclettes, de rollers, de trottinettes, de planches à roulettes permettrait de faire rentrer dans les mœurs le port du casque par les utilisateurs de moyens de locomotion non motorisés. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il entend prendre en la matière."

C'est une question apparemment d'une grande importance puisque dès qu'on l'évoque entre passovélistes les gens se lèvent, s'empoignent, se battent presque. C'est donc une question passionnante.

Mais elle est, lorsqu'on y repense calmement, mal posée : en effet, il n'est pas possible d'être CONTRE le casque. Sauf à "jouer la provoque" on ne pourra pas nier qu'en cas d'accident ça peut protéger. Quant à ceux qui sont POUR ça ne dérange personne qu'ils se coiffent ... mais quand ils se mêlent de vouloir l'imposer à tout le monde, ça se corse (sachons nous arrêter avant le plastiquage des cervelles).

Alors un petit tour du monde (merci à Francis Papon de l'INRETS et à Internet) nous donnera quelques idées pour engager le dialogue sans trop répéter les arguments déjà usés.

Au Canada le débat fait rage : apparemment sous la pression des voisins de l'Ontario, qui l'on déjà imposé à leurs gamins de moins de 15 ans, certains québécois essayent régulièrement de faire passer au sein de leur parlement une loi pour rendre le port du casque obligatoire. Les débats peuvent être lus sur Internet, je vous assure que c'est succulent (le parlement invite des citoyens "représentatifs" et écoute leurs arguments : c'est pur jus d'érable !)

On découvre alors qu'il y a un "lobby" très efficace faisant la promotion du port du casque : on tombe naturellement sur le site d'un centre de recherche du casque où les témoignages d'infirmières font frémir et où on assène les deux chiffres fatidiques : 85% des accidents mortels mettent en cause la tête et dans 50% des cas le port d'un casque éviterait la mort. Vous voilà impressionnés, le maître mot de ces présentations est "traumatisme crânien". En réalité ces chiffres sont certainement exagérés : la communauté européenne ne recense des atteintes à la tête que dans 20% des accidents d'enfants et les spécialistes admettent que dans les accidents mortels les lésions touchent le corps entier.

En Europe on trouve aussi des associations, tant en Belgique qu'en Suisse qui veulent rendre le port du casque obligatoire pour tous, il l'est en Espagne hors agglomération.

Les opposants ont aussi la parole. Le 27 juillet dernier un article du New York Times balayait ces arguments "accidentophiles", démontrant qu'il était plus dangereux de se déplacer à pied qu'à vélo. On apprend aussi que le marché des casques est tenu par deux fabricants, qui financent on s'en doute les campagnes dites "de sécurité routière". Il se trouve aussi des provocateurs qui refusent le casque à vélo comme la ceinture en voiture.

Les scientifiques sont aussi partagés que les cyclistes. Le cas typique c'est celui de l'Australie. Dans deux de ses Etats le port du casque a été rendu obligatoire. 4 ans après ils font un congrès : un savant de nouvelle Galles du Sud fait valoir que depuis la loi, le nombre d'accident a diminué. Certes, répond son collègue, mais le nombre de cyclistes a été divisé par deux : en conclusion la casque a été un frein à la pratique du vélo et il y a en réalité plus

d'accident par tête de cycliste. Qui plus est les accidents sont plus graves car les cyclistes, une fois casqués, ne prennent plus les mêmes précautions qu'avant !

Des études anglaise et hollandaise aboutissent à la même conclusion : le port obligatoire du casque dissuade les pratiquants et ne diminue pas le risque d'accidents.

Voilà où tout le monde en est, puisqu'on voit que partout dans le monde développé les arguments et les attitudes sont les mêmes : le casque peut protéger et d'autant plus que l'on roule vite (les cyclos sportifs sont unanimes pour se casquer en groupe, en individuel chacun fait à sa tête) mais on reconnaît qu'il est beaucoup plus rentable d'inciter les cyclistes au port du casque par des campagnes d'information que de légiférer.

Fait amusant : aux USA 46% des cyclistes prétendent porter un casque. Arrêtez vous au carrefour et comptez les cyclistes casqués : ils ne sont plus que 14% de l'ensemble ... Il y a le « cycliquement correct » et la vérité.

Vous savez quel est l'argument final du journaliste américain ? "Regardez les pays (Danemark, Hollande) où le vélo est le plus utilisé : ils ne portent pas de casques et réduisent la vitesse des voitures. C'est ça la bonne stratégie, imitons nos cousins européens". La boucle (pas celle de la jugulaire) est bouclée.

Olivier

Quelques réactions!

OLIVIER : "Pas d'accord pour rendre le casque obligatoire. C'est pas le vélo qui est dangereux, pourquoi porter une armure ? Rendre le casque obligatoire pour les piétons aussi ? Si le vélo allait à la vitesse d'une moto, d'accord pour porter casque, rembourrage, bottes, gants, renforts aux genoux, aux coudes, plaque dans le dos et 3000F d'assurance par an. Mais pas pour se balader en ville !"

MANUE : "Pas d'accord non plus pour rendre le casque obligatoire! Mais pour moi le débat ne doit pas se faire sur ce sujet! Chacun est responsable... Personnellement j'en ai longtemps porté surtout quand

je faisais des longs trajets quotidiens dans Paris. Aujourd'hui, j'ai perdu l'habitude... mais par contre mon fils et ma fille ne roulent pas sans! Je les trouve un peu jeune pour choisir... et je pense que c'est une bonne habitude! D'ailleurs moi aussi je vais m'y remettre..."

BERNARD T : "Eh bien oui, je suis un "fanaducasque" Eh le fana du coin ! comme dirait Marius. C'est vrai que la décision n'a pas été facile au début, mais je me suis dit un jour (c'était sans doute un matin, ce genre de décision se prend le matin) : je porterais le casque. Pour résister aux lâches tentations, je me suis dit que je le porterais tout le temps (rassurez-vous, tout le temps que je suis sur le vélo, ce qui fait quand même pas mal d'heures dans la semaine) et pour couronner le tout, si je

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

puis dire, je l'ai choisi rouge ! Pour contribuer un peu plus sérieusement au débat : porter un casque rouge est un excellent élément de signalisation, même en plein jour."

CHRISTOPHE : Depuis avril dernier les députés espagnols ont rendu obligatoire le port du casque pour les cyclistes circulant sur la voirie en dehors d'une agglomération : cette décision fait suite au large débat né après l'accident des frères Ochoa, tous deux cyclistes sportifs il y a quelques années. Fauchés par une voiture, l'un est mort et l'autre a connu une longue période de coma. Les cyclistes doivent protéger leur tête, mais ils ont obtenu le droit de circuler en groupe. Les véhicules à moteur doivent les doubler et les respecter comme s'ils avaient affaire à un autre véhicule motorisé. De la loi à la pratique il reste quelques tours de roues mais la responsabilité des automobilistes est admise par le législateur

PIERRE : Pourquoi je me suis mis au casque ? Parce qu'il réduit de 80% les risques de blessures à la tête en cas d'accident, et que j'ai eu au club cyclotouriste des témoignages le confirmant... Même l'assurance de la FFCT croit en son efficacité : elle rembourse le casque cassé par une chute. Les chutes de peloton, cela existe mais c'est plus en pensant à la circulation urbaine que je l'ai achetée, il y a déjà 5 ans : j'ai une confiance toute relative aux automobilistes, même lorsque je suis parfaitement visible. A vélo, la vitesse n'est pas tellement un facteur aggravant : c'est surtout la hauteur de la tête par rapport au sol qui crée le principal risque, que vous roulez à 20, 30 km/h... Ou que vous soyez à l'arrêt (c'est d'ailleurs pour cela qu'on conseille le casque sur les sièges enfant). Aujourd'hui, j'ai le réflexe cas-

que comme celui de la ceinture de sécurité en voiture : sans, je sens un manque... même si son poids n'est pas énorme (300g). En plus, le casque protège du froid en hiver et du soleil en été. Evidemment, cela met un peu plus de temps au démarrage, et il faut prévoir un sac pour son transport ou un antivol pour l'accrocher au vélo stationné, mais entre les antivol, éclairage amovible, brassière fluo et le sac à accrocher c'est négligeable... C'est sûr, pour qui soigne sa coiffure, il faut prévoir le peigne à l'arrivée, mais au moins le vent ne vous aura pas décoiffé ! Rendre le casque obligatoire ? Je préférerais fortement conseillé, mais uniquement pour une raison pratique, il est nécessaire d'en avoir un de la bonne dimension, ce qui est parfois difficile, lorsqu'on vous prête un vélo par exemple. Le casque, c'est une petite contrainte supplémentaire, mais une sécurité indéniable en cas de chute... Et ça n'arrive pas qu'aux autres !

SÉBASTIEN ET PIERRE-BENOÎT : "Le casque ne doit pas être obligatoire en ville. Néanmoins, il peut l'être lors de randonnée ou de sorties à caractère sportif. Un exemple : on ne va tout de même pas mettre un casque pour aller chercher le pain à vélo. Dans la loi, il vaudrait mieux le conseiller que le rendre obligatoire."

D'autres arguments étaient moins fréquemment entendus, alors qu'ils s'agissaient des vraies motivations. L'aspect esthétique : on a l'air débile avec une «tortue» sur la tête. Cet argument est encore plus présent en France où l'apparence, le look est primordial. Aujourd'hui, les casques sont beaucoup plus esthétiques. Avec un casque, les hommes seraient-ils moins virils ? Peut-être entendrons-nous des révélations à la prochaine A.G. ? Quelle est la situation 10 ans plus tard, en 2001 ? Je suis allé au Québec cet été. Pas d'empoignade, pas de bataille rangée : 99 % des cyclistes portent le casque.

Je pense que c'est avant tout une question de sécurité et une question de bon sens. Au Québec, il y a beaucoup moins de pistes cyclables qu'en France, c'est donc plus dangereux. Et quand on pratique un sport ou une activité dangereuse, on s'équipe adéquatement. Les cyclistes québécois ont décidé de porter le casque sans qu'une loi les y oblige. Ce n'est certainement pas parce qu'ils ont été manipulés comme des imbéciles par de puissants lobbies.

Au Danemark et en Hollande, où le vélo est le plus utilisé, ils ne portent pas de casque et réduisent la vitesse des voitures. Evidemment, avec leurs pistes cyclables en site propre, ils ne sentent pas le besoin de porter un casque parce qu'ils se sentent en sécurité, les occasions d'accident étant réduites.

Quelques faits et statistiques : En Espagne, casque obligatoire : entre 1990 et 1998, 800 cyclistes tués et 17 000 blessés. En France, c'est «renversant» : en 1999, 307 cyclistes tués, 6 260 blessés selon une étude du comité régional d'éducation pour la santé du Languedoc-Roussillon.

A "Place au Vélo", les arguments le plus souvent entendus :

→ "Oui pour les balades en VTT ou pour les compets, non en ville où c'est molo". Pas d'accord. Ce sont les autres véhicules qui sont aussi dangereux en ville : souvent, les voitures roulent à 70-80 km/h. Sans piste cyclable en site propre, nous n'avons aucune protection. Il faut protéger l'essentiel, la tête.

→ "C'est ma vie, je fais ce que je veux avec mon corps". C'est une approche respectable. Même que je pensais cela quand j'étais jeune. C'est la version anarchiste, libertaire. Sûr qu'on ne peut empêcher quelqu'un d'aller se jeter en bas du pont de Cheviré. Sauf que ce sera peut-être moins glorieux. Cela se terminera peut-être en fauteuil roulant à vie. Ce n'est pas l'idéal pour un anarchiste qui a soif de liberté.

Personnellement, je pense que le port du casque est une question de "bon sens", de jugement : si on pratique une activité ou un sport dangereux, on s'équipe adéquatement : une ceinture de sécurité en kayak et un casque si on traverse des rapides, une ceinture de sécurité en voiture, un casque pour l'escalade, un casque à vélo, même en ville.

Jean

Le débat se poursuivra à l'AG et dans la Bicyc'Lettre prochaine. Faites-nous parvenir votre avis sur la question.



La sécurité à vélo

300 élèves ont appris à circuler à vélo.

Samedi 16 juin, le ciel était chargé et pluvieux en début de matinée, mais des dizaines de casques multicolores et une ambiance conviviale venaient adoucir le tableau. L'école élémentaire publique de Haute-Goulaine, avec l'appui de la commission sécurité de la mairie, a organisé des ateliers axés sur la sécurité à vélo. Ces ateliers clôturaient un projet d'école qui s'est déroulé toute l'année et qui concernait les CE1, CE2, CM1 et CM2. Durant toute la matinée, les élèves ont pu évoluer sur des parcours aménagés par niveaux de difficulté, des ateliers vidéo et CD Rom sur le vélo ont permis d'aborder les notions de sécurité en milieu urbain, et un atelier d'entretien était organisé par les parents d'élèves.

Les CM2 ont fait une sortie à vélo sur la commune. Ils avaient eux-mêmes élaboré le parcours en collaboration avec la police municipale.

"Place au Vélo" a organisé et encadré un atelier "Voir et être vu" à vélo pour les élèves de CM1.

A noter l'investissement de Madame Bachellier, directrice de l'école, et de toute l'équipe éducative, ainsi que la participation active des parents d'élèves.

Dominique

→ **Sensibiliser les publics jeunes à la pratique du vélo et leur enseigner la sécurité en ville est une excellente occasion pour eux d'apprendre à respecter le code de la route, d'adopter une conduite responsable et de suivre le chemin de l'autonomie.**

Si vous êtes intéressé pour que de telles animations aient lieu dans les écoles et que d'excellentes initiatives continuent dans les années à venir, n'hésitez pas à les proposer dans les écoles et à passer au local de l'association.

On nous demande notre avis sur les aménagements cyclables à venir

Une réunion a eu lieu le 12 juillet avec Mr Chamberlin de la Communauté Urbaine. Les aménagements du programme 2001, nous ont été présentés. La plupart des aménagements demandés dans nos fiches de signalisation sont pris en compte, ainsi que les appuis vélos. On note en particulier dans les itinéraires qu'il est prévu d'aménager les rues suivantes : Chalâtres, Solidarité, Corps de garde, Durantière, Renardières, Bds St Aignan et Langevin, Côte St Sébastien, itinéraire du Pont Morand vers St Donatien à double sens via Préfet Bonnefoy et Amiral Ronac'h...

Nous débattons à l'assemblée générale de la problématique posée ci-dessous concernant l'aménagement des boulevards.

A l'occasion de la création d'une bande cyclable sur les boulevards Langevin et St Aignan (entre les places Canclaux et Lechat), une question nous est posée par les aménageurs.

Ces boulevards font 7,20m de large, en pente assez régulière, il y passe les bus de la ligne 21 et le stationnement est en épi sur une partie.

La création de deux bandes cyclables réduit les voies voiture. Pour conserver les 2,50m minimum nécessaires aux bus, les deux bandes se trouvent réduites à 1m. Cette largeur de bande peut être jugée insuffisante. Une autre possibilité nous est proposée. Il s'agit de ne créer qu'une seule bande cyclable de 1,30m de large dans le sens de la montée, et ne mettre que des flèches vertes indiquant la continuité cyclable dans le sens de la descente, considérant qu'en descendant, la vitesse du vélo se rapproche de celle de la voiture et le cycliste s'éloigne du trottoir.

Cas de la rue des Renardières

Cette rue, qui va de la place Zola vers l'axe du nouveau tramway vers Atlantis, a été aménagée à grands frais il y a 12 ans en y créant des stationnements sur chaussée des deux côtés avec des avancées des trottoirs au niveau des passages piétons. Dans cet aménagement, les voitures stationnées devaient limiter la largeur utile pour les voitures en circulation et donc les ralentir. Ça n'a jamais fonctionné puisque le stationnement est soit trop diffus, soit le plus généralement à cheval sur le trottoir. Résultat : les voitures filent vite et rasant les trottoirs au niveau des passages piétons. Résultat connexe : une grande insécurité pour les vélos.

Il est décidé d'améliorer la situation, mais au moindre coût. C'est à dire poser des îlots qui incitent les voitures à stationner sur la chaussée et placer un séparateur central sur la chaussée. Cela réduira sans doute la vitesse moyenne des voitures, mais l'absence de bande cyclable rendra toujours inconfortable le trajet vélo.

Marc

Signalisation...

N'oubliez pas de vous munir de fiches de signalisation où vous pourrez faire part des manques d'aménagements cyclables ou de leur qualité.

Celles-ci sont étudiées avec soin par la CU et sont souvent traitées positivement par les services. Venez au local vous en procurer.

Compte rendu de la journée technique du club des villes cyclables

Le 15 juin dernier j'ai représenté PAV à la journée technique organisée par le club des villes cyclables. Cette réunion m'a permis de constater que déjà de grosses agglomérations ont le souci d'une politique vélo : réalité ou projet cela dépend des cas de figure. Mais le fait est que de nombreux techniciens, et que même le ministère des transports ou la SNCF affichent une politique en faveur des deux-roues non-motorisés.

Plusieurs communications ont été présentées montrant l'intérêt de combiner transport en commun et aménagement cyclable : c'est le cas à Rennes où les couloirs réservés aux bus sont souvent partagés avec les vélos, ou encore plus à Montpellier où la récente ligne de tramway intègre dans son environnement une piste cyclable sur 11 de ses 15,2 km. Quand l'exemple de la ligne 3 du tramway nantais a été présenté comme modèle d'intégration du vélo dans la réalisation d'aménagements urbains, j'ai bien évidemment protesté en portant à la connaissance de l'assemblée les discontinuités de la bande cyclable (la plus dangereuse et grave étant celle de la station Poitou) et le danger que représente le rehaussement de la voirie là où circule le tram car les voitures, faute de panneaux d'information s'obstinent à frôler les cyclistes. Alain Weber directeur adjoint de la SEMITAN et orateur a reconnu ces erreurs et s'est déclaré prêt à nous rencontrer assurant que "l'exploitant n'a pas que de mauvaises pensées pour les cyclistes".

Ensuite nous avons pu étudier trois exemples d'inter-

modalité associant le vélo et le rail : Grenoble possède depuis 1998 un vélo parc dans le sous-sol de la gare qui connaît un grand succès et a permis des créations d'emploi ; Versailles s'est lancé dans un projet similaire dans un projet associant la ville et l'exploitant des transports en commun et se déclare prêt à le développer face à la demande ; enfin la région Ile de France propose actuellement 3000 places vélo sur 250 sites, seules deux gares ayant des parcs gardés, ce qui est modeste mais devrait être développé.

La matinée s'est terminée par une communication d'une représentante du CERTU envisageant l'embarquement des vélos dans les transports en commun et les exemples français existants : aucun problème technique n'est insolvable comme le montre le cas des voitures ferroviaires du TER Alsace qui permettent d'embarquer de 2 à 12 vélos dans le rack intérieur conçu à cet effet. On est loin des TER Pays de la Loire qui tolèrent de 1 à 3 vélos... s'il n'y a pas trop de voyageurs. Chez nous tant pis pour les touristes éblouis par la promotion des aménagements cyclables régionaux et qui ne pourraient même pas se raccrocher au sigle trompeur du train acceptant les vélos !

Le dépouillement d'une enquête réalisée auprès des villes membres du CVC a fait ressortir que même si des blocages existent encore, la tendance est à la complémentarité Vélo - Transport en commun. Dernier point d'intérêt pour nous, l'élection de François De Rugy, élu nantais, à la vice-présidence du CVC.

Malgré le caractère un peu solennel d'une telle assemblée, il y a toujours des idées à retenir des expériences menées par d'autres agglomérations, et il est bon de demander une cohérence dans la mise en place des aménagements cyclables.

Christophe Raverdy

Escapade au Québec

Il est temps de planifier votre été 2002... La véloroute des bleuets (myrtilles) vous attend. 256 kilomètres de circuit cyclable autour du lac St Jean, véritable mer intérieure. Quand il "vente" beaucoup, il y a des vagues comme à la mer. Les conditions climatiques peuvent être exceptionnelles : une journée, très humide à 30°, et le lendemain une nuit à 10°. Le dépaysement est garanti : langue (accent et vocabulaire), nourriture et mentalité. A l'inverse de la France, les cyclistes sans casque sont l'exception. Pour les intéressés, quelques dépliants sont disponibles au local.

Jean Denis

Le tour de France ... vu d'Allemagne.

Depuis le 7 juillet, le Tour de France et plus particulièrement le duel attendu entre Ulrich et Armstrong ont envahi les unes des journaux allemands. La télé n'est pas en reste avec 3h45 minimum de direct sur la 1ère ou la 2ème chaîne publique et un résumé quotidien de 5 minutes sur chaque chaîne. Pour l'étape de l'Alpe d'Huez, 4,7 Millions d'Allemands ont vu Armstrong larguer Ulrich au terme de 7h30 de direct. Cette déception n'entame cependant pas leur sympathie pour le plus beau, le plus grand des tours cyclistes. Le tour est une formidable promotion touristique pour la France. En plus de superbes vues d'hélicoptère, les étapes sont ponctuées de décrochages touristiques : les minis reportages du "Kulturtour".

Jonathan Lefebvre

Ça bouge sur le campus !

Créée en 1997, l'association n'a cessé de se développer depuis. Après avoir pris nos repères (ex. : achat d'antivols solides après le vol de la moitié de nos vélos sur 3 ans), nous sommes prêts à passer le braquet supérieur.

Ainsi, nous avons racheté 30 vélos en janvier et nous en recevrons encore 100 de plus à la rentrée universitaire. L'an prochain, si tout se passe bien, nous en reprendrons une centaine.

D'ici environ un an, nous devrions avoir (enfin !) un local apte à nous accompagner dans notre évolution. Il nous permettra d'accroître notre offre de services aux étudiants et de passer à plus de 300 adhérents (une centaine l'an passé). Vélocampus roule vers l'avenir !

Actualité :

- Vélocampus organise son rallye-découverte de Nantes à Vélo le mardi 10 octobre. Gratuit et ouvert à tous les étudiants, il permettra de découvrir la ville grâce à des énigmes et de gagner des lots.
- Vélocampus a enfin son site internet : www.velos.org
- Renseignements : Laurent au 02.51.72.23.38 ou velocampus@hotmail.com



Terrain glissant

Pour le quotidien du cycliste nantais, j'ai découvert ce lundi matin un beau chantier, rond point de Paris (Bd des Poilus), où l'on a posé deux magnifiques plaques de fonte (regards pour canalisation de téléphone ou réseaux informatiques) juste avant le feu sur la bande cyclable. Outre le désagrément d'avoir un cheminement encore plus bosselé, il y a un grand danger au niveau du freinage, par temps humide. Les cyclos y sont encore plus sensibles que les cyclistes. Question à la Communauté urbaine : Est-ce que les services responsables des aménagements cyclables ont été tenus au courant de ces travaux ?

Olivier

Les balades de PAV

On l'avait annoncé dans la précédente B'L, il y avait de la promenade dans l'air pour ces vacances.

La première ce fut à Saint Nazaire : une superbe descente de Loire en bateau, une traversée du pont sous forme de pseudo manifestation (seuls les policiers ont vraiment pris ça au sérieux), puis le retour sur Nantes vent dans le dos, baignade à La Martinière, un arrêt café tous les dix km. Dommage pour ceux qui l'ont ratée ...

Une autre a suivi pour ceux que juillet retenait à leur banc de galériens : un soir un groupe est parti. Aller se baigner à la mer ? trop mauvais temps à ce moment là. On a donc poussé jusqu'au plan d'eau de la Roche Ballue à Bouguenais à travers les marais : l'aventure est au coin de la rue !

Et pour septembre certaines demandent déjà d'autres balades : cueillette de mûres puis confitures (les grands chaudrons font les petits pots), cueillette de pommes, de coings, ça vous tente ? (voir agenda)

Téléphonez à Dominique, lui saura arranger la date pour tout le monde.

On va installer dans le local rue d'Auvours un tableau où ceux qui ont l'envie ou l'idée d'une excursion pourront laisser un message pour y inviter d'autres plassovélites.

Olivier



Île de Nantes

Pour avoir participé à la phase de préparation du concours sur l'aménagement de l'île de Nantes, Place au vélo était invité à une réunion de présentation de l'état des réflexions sur l'aménagement de l'île. Les choses avancent, doucement, dans l'esprit du projet confié aux architectes Alexandre Chemetoff et Jean-Louis Berthomieu. Les constructions et aménagements (quais, ponts, port, lignes de TC en site propre...) se feront au fur et à mesure des libérations d'espaces. Toutefois, avec l'arrivée de l'école d'architecture, la rive nord entre les ponts Anne de Bretagne et Haudaudine (quartier du palais de justice) sera traitée en premier. Place au vélo suivra de près les aménagements, particulièrement la place faite à notre mode de déplacement préféré et Caroline nous représentera à la commission transport mise en place. Elle aura à se coltiner les partisans de la voiture qui craignent au vu du projet être exclus de l'île du fait de la réduction importante des possibilités de stationnement envisagée, en particulier sur les quais qui doivent être complètement libérés au profit des circulations douces.

Merci à Jacques Dessieux pour la photo de St Nazaire...

Journée "En ville sans ma voiture" le samedi 22 septembre

Cette année tous les pays d'Europe font quelque chose. Dans notre région seulement Nantes, Saint-Nazaire, Angers et Le Mans. Plusieurs communes participent : Nantes, Rezé, Saint-Herblain, Sainte Luce, Les Sorinières et Indre.

A Nantes, la zone neutralisée de 7h00 à 19h00 sera importante (150ha). Avec la participation de France Télécom qui fournira 200 vélos "orange" il y aura une grande balade à vélo l'après midi (Nantes - Rezé - Trememout et retour). Des vélo-taxis circuleront dans le centre-ville.

Pour Place au vélo notre participation sera :

- un stand cours des 50 otages,
- un contrôle technique (avec Vélocampus),

- le ramassage scolaire le matin si possible avec les écoles,
- participation à la balade de l'après midi,
- comptage des vélos en 5 points comme les années précédentes les 15 et 22 septembre.

Les volontaires pour participer aux comptages des samedi 15 et 22 sont invités à appeler Dominique pour organiser les vacations (1 heure entre 14 et 15h et 1 heure entre 17 et 18h).

A l'assemblée générale du 17, nous ferons la point des volontaires pour la participation aux animations. C'est un jour important pour la promotion du vélo et donc pour l'association. Une présence active dans la rue est toujours très positive pour nous. Soyons nombreux...



Bicyc'lettre

Journal de l'association nantaise "Place au vélo" > sept 2001 > n°29



*** Offre limitée!!!!

Place au Vélo vient d'acquérir **33 antivol** "Eco Trelock" en U. Un exemplaire est d'ores et déjà visible au local de l'association. Si vous êtes intéressé(e), vous pouvez passer commande pour la somme unitaire de **80F (12 euros)**, support compris et garanti 5 ans.

*** **Attention** changement d'adresse pour l'Assemblée Générale du 17 septembre.

SUR VOTRE AGENDA !

Dimanche 9 septembre

- Ramassage de mûres
- Rendez-vous à 15h
- devant le restaurant San Francisco,
- en bord de Loire

Lundi 17 septembre

- Assemblée Générale 21 allée Baco
- salle au rez-de-chaussée
- ancien Bains-douches

Jeudi 20 septembre et 27 septembre

- 19 h au local,
- préparation de la fête du vélo
- du 2 juin 2002

Samedi 29 septembre

- Brico-vélo

Dimanche 7 octobre

- Cyclades à Rennes
- avec la participation de Route Bleue
- et Vélocampus

Lundi 19 novembre

- Assemblée Générale à la Manu



rédaction

Xavier Boistaud,
Laurent Hollecoq,
Dominique Dupond,
Olivier Flamand,
Marc Peroy,
Christophe Raverdy,
Bernard Renou.

graphisme

Sapristi*

illustrations

Michel-Marie Bougard

retrouvez-nous

au local pour le rendez-vous hebdomadaire

tous les jeudis
de 17h à 20h

8, rue d'Auvours - 44000 Nantes
tél → 02 40 200 400

et aussi sur internet

mail → nantes@fubicy.org

nantes-velo-subscribe@fubicy.org

site → <http://nantes.fubicy.org>

Bulletin d'adhésion + abonnement à la Bicyc'lettre → membre individuel 50 frs - couple 70 frs

nom _____ prénom _____

adresse _____

tél _____ e-mail _____

à envoyer à l'ordre de Place au Vélo - 8, rue d'Auvours - 44000 Nantes - tél → 02 40 200 400

date _____

signature _____