

Projet de sortie à vélo à Notre-Dame-des-Landes le dimanche 28 septembre

Avec Bretagne Vivante et la LPO, sortie en commun avec pour objectif de réfléchir et d'échanger, en pédalant, autour du projet d'aéroport et des moyens de transport du XXIème siècle.

Pour les renseignements pratiques, appelez Marie-Annick au 02 40 50 27 60.

Samedi 18 octobre :

Troisième **Bourse aux Vélos** 10h-17h Place du Pont-Morand
N'oubliez pas et parlez-en autour de vous !

SUR VOTRE AGENDA !

Samedi 20 septembre

- Ramassage scolaire avec l'école Longchamp.
- Manif à 16h00 Place de l'Ecluse
- Brico-Vélo 14h-17h au 8, rue d'Auvours

Lundi 22 septembre

- Journée «En ville sans ma voiture!» 9h-19h Cours des 50 Otages
- Assemblée générale à 20h30 Maison des Syndicats salle A

Samedi 27 septembre

- Ramassage scolaire avec l'école Villa Maria
- Contrôle technique gratuit des vélos à Carquefou

Dimanche 28 septembre

- Projet de sortie à vélo à Notre-Dame-des-Landes
- Fête du Vélo de Fromentine à St Jean de Mts

Samedi 11 octobre

- Ramassage scolaire avec l'école Maurice Macé

Dimanche 12 octobre

- Foulées du tram. Inscriptions au 02 40 200 400 avant le 30/09

Samedi 18 octobre

- Troisième Bourse aux Vélos 10h-17h Place du Pont-Morand

21-22 octobre

- « Cyclistes brillez! » Contrôle technique 9h-17h
Place du Pont-Morand

Mercredi 22 octobre

- Balade des lucioles à 20h30 Place du Commerce

Bicyc'lettre

journal de l'association nantaise "Place au vélo" > sept 2003 > n°41

••••• ••••• ••••• ••••• ••••• •••••
Bonne rentrée...
à vélo! ••••• ••••• •••••



Rédaction :

Lilia Chaslerie
Yves Choquet
Dominique Dupont
Olivier Flamand
Marie-Annick Girard
Marc Peroy
Christophe Raverdy
Bernard Renou

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
liste > nantes-velo-subscribe@fubicy.org
site > http://nantes.fubicy.org

Dessins

Jacques Clavreul

Graphisme

Sapristi*

Bulletin d'adhésion + abonnement à la Bicyc'lettre > individuel **8 euros** - réduite **4 euros**

famille **12 euros** - association **32 euros**

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 _____

Bicyc'lettre

journal de l'association nantaise "Place au vélo" > sept 2003 > n°41

ÉDITO

Tram, on t'aime

Tram+vélo,
ticket gagnant
pour l'agglomération

Vélo+tram,
le tandem qu'on aime

Vélo-tram 24/24

Intermodalité pour les cyclistes, s'il vous plaît !

La semaine de la mobilité et du transport public du 16 au 23 septembre est une bonne occasion pour faire entendre nos sonnettes ! Qu'en est-il de l'intermodalité si souvent prônée par le club des villes cyclables et parfois mise en pratique par des sociétés d'exploitation de transport public comme à Montpellier ou ailleurs. A Nantes vélo et marche à pied ça va, on peut faire, mais vélo et tramway là rien ne va plus. Le vélo aime le tram mais pourquoi l'inverse n'est-il pas vrai ? Actuellement des horaires dissuasifs existent et empêchent de nouvelles vocations cyclistes. Veut-on plus de voitures ou plus de vélos ?

Le samedi 20 septembre nous manifesterons Place de l'Ecluse à 16h00 pour demander une véritable politique d'intermodalité. Rendez-vous à partir de 14h00 au local pour ceux qui le peuvent.

Christophe Raverdy

PLACE
au
Vélo

association de cyclistes urbains
de l'agglomération nantaise

- 2 → Cyclistes et commerces
→ Du Bouffay au Tibet
→ Astuce...
- 3 → Les actions de PAV 
- 4 → Nouveaux aménagements 
- 5 → Marquages cyclables
- 6 → Marie-Reine...
→ En Suisse 
- 7 → Brèves
→ Découverte d'Oudon
- 8 → Agenda
→ Sorties

Assemblée générale

lundi 22
septembre 2003
à 20h30,
Maison des
Syndicats,
salle A

- Débat sur les aménagements nantais : Qu'est-ce qui ne va pas ?
- Ramassages scolaires
- Actions en cours
- Questions diverses



Cyclistes et commerces...

La FUBicy a le plaisir de nous présenter les résultats de la dernière étude qu'elle vient de réaliser avec le soutien de l'ADEME et des ministères des transports et de l'écologie :

« Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité »

Ce document de 16 pages - format A4, quadrichromie - rappelle quelques vérités méconnues sur les relations entre modes de déplacement et petits commerces.

- A destination des commerçants, des élus, des aménageurs et des associations de défense des piétons, des cyclistes et du cadre de vie.
- L'enquête a été menée dans six villes de France (Lille, Strasbourg, Grenoble, Nantes, Dijon, Salon-de-Provence).
- Ce document fait le point sur les déplacements pour motif achat en milieu urbain, conseille sur le transport facile à vélo, sur l'accessibilité des commerces et le stationnement des vélos, enfin étudie le contexte législatif. L'aménageur y trouvera également de bons arguments et de bons conseils pour favoriser le vélo en ville.

Vous pouvez consulter le site des publications : <http://www.fubicy.org/boutique/index.html#etudes>

Décret

Un décret est venu compléter et modifier le code de la route pour les usagers du vélo. Pour faciliter leur manœuvre, lorsqu'ils veulent tourner à gauche, hors agglomération, les cyclistes «sont autorisés à serrer d'abord à droite». Les cyclistes peuvent maintenant circuler sur les accotements goudronnés. S'ils ne respectent pas la signalisation réglant la traversée des piétons (lorsque la piste cyclable jouxte un passage piéton), les cyclistes sont passibles d'une contravention de 4^{ème} classe de 750 euros maximum. Décret n°2003-283 du 27 mars 2003.

... Du BOUFFAY au TIBET, à vélo

de Jean-Roch et d'Olivier (suite)

Peu avant les vacances, Olivier et Jean-Roch ont décidé d'un commun accord de faire un bout de voyage en solo.

Olivier est resté quelque temps en Egypte puis a rejoint New-Delhi. Jean-Roch quant à lui a atteint le Tibet.

Voyager seul permet plus de liberté, du temps personnel et un vécu différent. Ils ont fait un bilan après dix mois de voyage : au niveau des vélos, très content du rétroviseur, du klaxon Mickey (il a du succès et est bien hermétique), moins contents d'avoir à faire la corvée des courses tous les jours vu le peu de place de stockage disponible sur un vélo.

«Nous ressentons une proximité avec la nature et les paysages traversés. Nous avons l'impression d'en tirer le maximum d'énergie du fait de notre moyen de locomotion»

Marie-Annick



L'astuce du plassovéliste

Si vous êtes adeptes de ces sorties dominicales, connaissez vous le moyen le plus économique (et de loin) pour sortir de l'agglomération ?

Il faut savoir profiter de l'accord que la communauté urbaine a passé avec la Région pour que tous les TER de l'agglomération soient accessibles avec un simple ticket de tram. Il faut aussi utiliser l'un des tarifs les plus attractifs : la «formule week-end». C'est un simple ticket que vous achetez au distributeur de tout arrêt de tram. Il vous en coûte 4 €, mais ce ticket vous donne accès à toutes les lignes, pendant tout le week-end, pour 5 personnes !!!

Exemple : vous souhaitez aller cueillir des mûres un dimanche avec des amis : vous achetez le fameux ticket le samedi (avec lequel vous faites deux aller-retour en centre ville ...) et le dimanche vous allez à la gare SNCF

- à 11H18 ou 14H31 pour vous faire déposer à Bouaye
- à 12H25 pour filer sur Mauves
- à 13H14 pour descendre a Vertou

Vous accrochez le vélo dans le train (arriver 5 minutes en avance), vous vous laissez rouler 10 a 20 minutes, vous descendez a la campagne, faites le plein d'air et de soleil et rentrez soit en train, soit a vélo jusqu'à une station de tram de bout de ligne (vélo autorisé toute la journée le dimanche). Tout ça pour 4 € seulement !

LES ACTIONS DE PAV



Lundi 22 septembre : «En ville sans ma voiture»

C'est devenu un rendez-vous habituel de la rentrée. Comme les années précédentes, Place au Vélo a été contactée par le Communauté Urbaine qui organise la journée.

Petit rappel pour ceux qui ne connaissent pas :

Petit rappel pour ceux qui ne connaissent pas :

Même périmètre interdit aux voitures que l'an dernier entre 9h00 et 19h00.

Au programme officiel :

- Navettes fluviales : Trentemoult-Gare et Gare- Petit-Port, une autre entre Le Pellerin et Nantes.
- Microbus électrique dans l'hypercentre (entre le 16/09 et le 31/10).
- Partenariat NGE / CycloCab pour les livraisons de colis, tickets parkings (le 20/09, 1ère heure gratuite), ticket TAN gratuit les 20, 21 et 22/09 (valable 1 heure sur le réseau)...
- Les rues du Calvaire et de Feltre, embellies par des pelouses et bacs de végétaux japonais, seront interdites à la circulation des véhicules particuliers du 16 au 22 septembre. Les rues adjacentes feront l'objet d'un schéma de circulation particulier. Cette opération s'inscrit dans un projet de plateau piétonnier (échéance 2005).
- Stands des associations Cours des 50 Otages.
- Prêt gratuit de vélos.

Vous pouvez consulter le site officiel :

<http://www.envillesansmavoiture.com/villes/nantes.htm>

Les prestations de Place au Vélo prévues par l'organisateur :

- Les comptages les 15 et le 22 septembre.
- Le stand de promotion au Cours des 50 Otages.
- Le prêt de 50 vélos fournis par la CU.
- Un contrôle technique sur place avec Vélocampus.

Nous allons donc tenir un stand de 9h à 19h pour promouvoir nos actions, rencontrer les nantais, cyclistes ou non et c'est toujours passionnant de débattre sur un sujet qui nous tient à cœur.

A côté, nous assurerons la gestion du prêt gratuit de vélos.

Nous assurons également les comptages des vélos comme les années précédentes en 5 points et deux tranches horaires : de 14h00 à 15h00 puis de 17h30 à 18h30.

Quelques spécialistes assureront un contrôle technique.

Pour tout ça, et aussi pour les actions précisées plus bas, il faut mobiliser ceux d'entre nous qui sont libres ou peuvent facilement se libérer. L'association compte sur vous.



Ramassages scolaires

Les samedis matin : aller entre 8h15 et 8h45, retour autour de midi. Les adhérents habitants dans ces quartiers doivent se sentir concernés.

Pour ces ramassages, par groupe d'enfants (une dizaine de groupe pour chaque ramassage), il faut un parent d'élève et un adhérent de PàV. Le but étant que les parents d'élèves continuent seuls par la suite avec le seul soutien logistique de l'association.

- le 20 septembre à l'école Longchamp
- le 27 septembre à l'école Villa Maria
- le 11 octobre à l'école Maurice Macé

Contrôles Techniques

- à Carquefou le samedi 27 septembre de 10h à 16h
- à Bouaye le mercredi 15 octobre de 14h à 18h

Bourse aux vélos

- Dépôt des vélos entre 10h et 11h. Achat à partir de 11h.
- le 18 octobre de 9h à 17h
- Place du Pont Morand

Réactions

Changements pour la rentrée

En particulier pour ôter quelques points noirs sur la circulation des bus, la CU avec la Semitan a aménagé plusieurs couloirs de bus en squattant la bande cyclable. Ces couloirs sont normalement de largeur suffisante pour permettre au bus de doubler le cycliste à 1 mètre. Vous pouvez trouver ces nouveaux couloirs (et la suppression de la bande) sur les boulevards Lelasseur, Frères de Goncourt, Schuman (aménagement type Bellamy), Luther King, Henri Picherit, entre Gare Maritime et Janvraie (bas Chantenay), Entre Pirmil et la Joliverie (par morceaux), rue Sully.

Parallèlement la Communauté Urbaine va très bientôt sortir un nouveau plan des aménagements cyclables. Un avis et des commentaires nous sont demandés. Alors, reprenez le précédent plan et faites remonter à l'association, par mail ou par téléphone, vos commentaires : utilité, lisibilité, itinéraires abusivement déclarés cyclables, itinéraires à faire apparaître, représentation graphique, couleurs, textes...

Les réactions ne vont pas manquer parmi les adhérents face à ces nouveaux aménagements. Voici les premières qui en appellent d'autres.

La bonne Place aux Vélos

On supprime actuellement sur Nantes certains couloirs cyclables, sécurisés, pour les remplacer par des couloirs de bus, autorisés aux vélos. Devons nous pavoiser pour autant ? Y gagnons-nous ?

Il y a sans doute dans ce genre d'appréciation beaucoup d'intuition et de sentiment. Pour ma part donc, je me sens beaucoup moins à l'aise dans ces larges couloirs de bus : la petite flèche verte, Censée guider les cyclistes, est complètement à droite des 4m50, on n'a plus notre place, on nous invite au caniveau. Par ailleurs je ne pense pas que des couloirs d'une telle largeur seront respectés par les fous furieux du moteur, alors que le moindre gabarit des bandes cyclables sécurisées «d'avant» les indiquait clairement comme non destinées aux voitures ou camions. Il n'y a aucun réflecteur entre la voie bus et la voie voiture : de nuit ou par temps de pluie il sera facile de s'y tromper. Rappelons-nous que l'un des derniers accident mortel sur l'agglomération a été celui d'un cycliste fauché à 5H du matin par un fêtard motorisé dans un couloir théoriquement réservé aux bus et cyclistes rue Paul Bellamy. Pour moi il ne s'agit donc en aucun cas d'un aménagement cyclable.

Olivier

Le Bd Schuman vient d'être aménagé cet été comme la rue Bellamy, c'est à dire que les deux voies simples (et larges) ont été remplacées par deux voies automobiles étroites et une voie bus+vélo en alternance à l'approche des feux.

J'ai testé l'itinéraire du Pont Morand au Bout-des-pavés à vélo, aller et retour (8 km) entre midi et deux, à une heure de faible trafic bus et automobile. Je peux vous dire l'inconfort de circuler sur la bande étroite, d'autant que le revêtement est indigne et force trop souvent à zigzaguer pour éviter trous et bosses. Certes l'aisance au passage dans la voie de bus est appréciée.

Il est certain qu'à l'avenir, pour rejoindre le pont du Cens, je chercherai un itinéraire parallèle plus tranquille. Le plus choquant pour moi est la non continuité de l'itinéraire et ça m'a convaincu que le trajet direct ne peut pas être considéré comme itinéraire cyclable ni figurer à ce titre dans le plan.

Marc

Voici ce que dit la loi sur l'air : Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996

article 20 : "A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacement urbain, lorsqu'il existe."

On peut en faire sa propre interprétation, cependant, il apparaît évident que le vélo n'a pas encore sa place dans l'agglomération nantaise surtout lorsqu'on observe

la disparition progressive des bandes cyclables comme par exemple boulevard Martin Luther King, entre les fac Lettres Droits et le rond point de Rennes au profit de couloirs de bus avec flèches vertes. Idem sur les non-aménagements cyclables de la route de Paris entre Haluchère et Paridis.

Que se passe-t-il lorsqu'un bus se retrouve derrière un ou plusieurs cyclistes ?

Pourtant, de source sûre, autoriser les couloirs de bus aux cyclistes pose problème à certains chauffeurs de bus. En effet, si plusieurs dizaines de cycliste circulent de façon régulière dans ces couloirs, que va-t-il se passer ? En réalité, vu la place et l'importance accordée au vélo, le nombre de cyclistes a peu de chance d'augmenter donc le problème ne se posera pas.

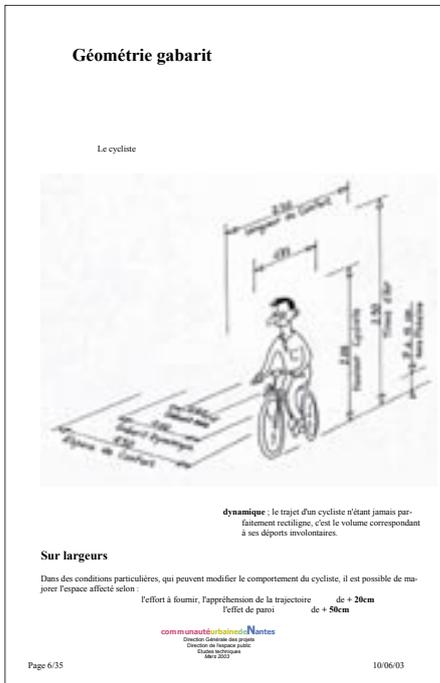
En tant que cycliste régulière à Nantes, je tiens à souligner la dangerosité des bus et notamment des doubles bus pour les cyclistes.

Lilia

Des couloirs de bus partagés? ça a au moins l'intérêt de diminuer la place de la voiture sur la chaussée et donc de favoriser d'autres modes de déplacement, dont le vélo ! Le boulevard Lelasseur était bien plus agréable à bicyclette pour rouler jusqu'au bord de l'Erdre le dimanche de rentrée. Certes ces aménagements communs garantissent-ils la sécurité des cyclistes en cas de dépassement par un bus ? On va demander l'engagement de la SEMITAN pour que notre place soit respectée...

Christophe

Extrait du guide.



Guide technique des marquages cyclables de la Communauté Urbaine

Nous avons reçu un exemplaire de ce guide en provenance de la direction de l'espace public de la CUN. Ce guide va harmoniser les pratiques qu'avaient les 25 communes. Maintenant la compétence est au niveau des dix pôles communautaires. Nous commençons d'ailleurs à voir les changements dans les récentes réfections ou créations de bandes. Quelques détails ci-dessous.

Il reprend d'abord le contexte législatif et réglementaire dans la définition des aménagements et de leur usage. Il précise par exemple que les pistes et les bandes cyclables ne sont pas autorisés aux cyclomoteurs et véhicules motorisés (sauf urgence pour les bandes).

- La largeur minimale d'une bande cyclable est fixée à 1,30m, les réductions ponctuelles peuvent être admises jusqu'à 1,00m (largeur mesurée entre la bordure du caniveau et le milieu du marquage en peinture blanche de 25cm)
- Les couloirs bus sont autorisés aux vélos. Le couloir est dit ouvert si le bus ou le vélo peuvent doubler en sortant du couloir, il fait alors au moins 3,00m. S'il est dit fermé et fait au moins 4,30m, les dépassements sont possibles dans le couloir.
- Aire piétonne : le cycliste y est admis à la condition de rouler à l'allure du pas sans gêner les piétons.
- Zone 30 : il n'y a aucun marquage spécifique.
- Contre sens : réalisable en fonction du trafic voiture et de la largeur de la voie, un tableau résume les possibilités.
- Sont décrits les outils de réduction de la vitesse des automobiles, les traitements des traversées piétonnes, les carrefours et bien sûr les giratoires.
- La signalisation horizontale est précisée : Les figurines deviennent blanches et non plus vertes ; les largeurs des marquages des bandes passent à 25cm ; les chevrons sont placés tous les 13m (au lieu de 6,50 auparavant sur Nantes) ; les damiers verts de traversée de carrefour ne sont conservés que dans le cas où une voie de circulation traverse la bande longitudinalement.
- La signalisation verticale utilisable est précisée et en agglomération le panneau d'indication carré C113 est utilisé généralement pour les bandes cyclables, sauf cas particuliers où l'on pourra trouver le panneau rond d'obligation.

Cet aperçu ne vous dispense pas de venir consulter le document au local. (Nous pouvons le communiquer par mail à ceux qui le désirent).

Première application : La disparition de l'itinéraire noté comme cyclable sur le dernier plan de la CUN, rue d'Allonville. Il consistait en réalité en de simples flèches vertes sur la chaussée, c'était un « itinéraire de liaison » entre deux bandes cyclables. En août, le bitume a été refait, les flèches vertes ont disparu. Logiquement l'itinéraire devrait aussi disparaître du futur plan.

Schéma directeur cyclable de l'agglomération nantaise (suite)

Le Conseil de Communauté Urbaine de juin a approuvé le schéma de 846 km d'aménagements cyclables dont nous avons parlé dans la BI n°39, sans intégrer nos remarques. Nous nous étions exprimés auprès des élus sur ce schéma, avec les idées que vous avez pu lire dans la bicyc'lettre. Nous avons écrit aux journaux, été publiés, et Christian Couturier (Vice-président de la CU chargé des circulations douces) nous a répondu, réponse parue également dans la presse le 6 août, mais il n'apparaît pas que cela ait fait évoluer la présentation initiale. Rappelons que 300 km seulement sont réalisés et qu'il va falloir gonfler sérieusement les budgets si on veut arriver à un taux de réalisation convenable de ce plan d'ici dix ans.

Par ailleurs, il deviendrait obligatoire dans toute nouvelle construction d'immeuble de l'agglomération de prévoir des parkings vélos sécurisés.

Le Conseil de Développement s'est également exprimé sur ce schéma. Les idées de Place au vélo exprimées par la voix de l'ANDE n'ont pas été reprises dans l'avis émis qui conforte la CU dans le sens du partage de la voirie.

Vous pouvez consulter l'avis sur le site : <http://www.nantes-metropole.com>



Les tramways à Zurich.



Le courrier de Marie-Reine Cyclopede Vélogue

Dominique D. de Nantes m'écrit : Chère Marie-Reine, je bave d'envie à voir tous ces cyclistes me doubler quand je suis coincée dans ma voiture. Mais j'ai peur de m'y mettre, je trouve ça dangereux.

*Chère Dominique,
Il est vrai que vu d'une voiture le vélo paraît bien fragile.
Mais pour commencer, on ne devient pas cycliste urbain chevronné du jour au lendemain, c'est une expérience qui se construit peu à peu, comme la conduite automobile. Voilà pourquoi la vélogue que je suis vous conseille de débiter tranquillement un dimanche où la pression automobile se relâche un brin. Puis essayez quelques itinéraires courts dans votre quartier. Il peut également être plus rassurant de sortir à plusieurs – je ne saurais trop vous recommander à cette occasion la prochaine manif à vélo de votre association le samedi 20 septembre.
Enfin il existe un accessoire indispensable à votre sentiment de sécurité : l'écarteur de danger ; d'un coût modique il vous assurera une visibilité accrue et dissuadera les automobilistes indécents de vous serrer de trop près. Un rétroviseur peut également s'avérer utile pour tourner à gauche, entre autres.
Bref il vous faut vous lancer Dominique, et vous verrez que votre appréhension se transformera vite en simple vigilance. J'ai régulièrement autour de moi l'exemple d'automobilistes convertis à la bicyclette, tels mes voisins de palier qui à l'occasion de la Fête du vélo se sont aperçus avec stupeur qu'ils avaient parcouru plus de 40 km sans problème (quarante ! Incroyable !). Depuis leurs vélos sortent beaucoup plus souvent. Monsieur me confiait avant-hier l'agréable surprise d'avoir beaucoup plus de temps depuis qu'il va travailler à vélo : il avait inscrit son fils au lycée et fait une course avant d'embaucher, chose très inhabituelle pour lui mais rendue possible par l'extrême souplesse et la rapidité du vélo en ville.
Voilà j'espère de quoi vous encourager à faire vos premiers tours à Nantes, chère Dominique, et vous entendrez votre coiffeur vous dire : « c'est beau une femme à vélo! ».*

En vacances cet été en Suisse

En vacances cet été en Suisse, j'en ai pas manqué de visiter plusieurs grandes villes de ce pays. Certaines d'entre elles sont à la pointe en matière d'alternatives à la voiture en ville, notamment Zürich. Il était donc intéressant d'observer la place accordée à chaque mode de déplacement, ainsi que les politiques de stationnement menées. Ce que l'on remarque immédiatement en aménagements cyclables, c'est la continuité et la visibilité des aménagements cyclables. Toute la voirie est traitée (rues, carrefours). J'ai surtout vu des bandes cyclables, des trottoirs partagés, et peu de pistes en site propre. Selon les villes, les marquages au sol sont de qualité très différentes. Alors que je m'attendais à voir des aménagements impeccables, de « qualité suisse », j'ai vu souvent des marquages sommaires. A Genève et Lausanne, il n'y a que de simples bandes jaunes sur la chaussée, qui font penser aux marquages provisoires sur la chaussée lors de travaux de voirie. Pas de catadioptres, de chevrons, d'utilisation de différentes couleurs. Les couloirs de bus sont délimités de la même manière, une simple bande jaune sur la chaussée. Bien que marqués sommairement, ces aménagements sont respectés. Dans d'autres villes, les marquages au sol sont plus élaborés : à Lucerne la bande cyclable est une peinture (une résine ?) de couleur rouge, bien visible. Enfin, il y a de nombreux

parkings à vélos, toujours pleins. Et dans toutes les villes suisses que j'ai visité, j'ai vu beaucoup de cyclistes. Certes c'était les vacances, le temps était beau, il y avait sûrement un bon nombre de touristes parmi ces cyclistes urbains, mais le nombre de vélos était impressionnant, notamment à Genève.

Que retenir de ces exemples suisses, où l'usage du vélo et des transports en commun est bien plus important que chez nous ? Que la maîtrise du stationnement est indispensable, en jouant sur le nombre de places offertes et leur coût. Qu'un réseau de transports en commun dense, prioritaire, est fondamental. Qu'un réseau continu d'aménagements cyclables va de pair. Enfin, il faut peut être ajouter une plus grande sensibilisation des Suisses aux problèmes d'environnement, de pollution des villes, qui leur donne les bons réflexes et leur fait prendre plus souvent que les Français le vélo, le bus ou le tramway.

Yves

Un parking vélo à Lucerne.



Info Ouest-France du 1er septembre :

Deux jeunes nantais, Nicolas Ducret et Nicolas Puget reviennent d'un périple de 22 000 km à travers le monde. Ils sont passés par l'Italie, l'Autriche, la Roumanie, la Bulgarie, la Grèce puis le Brésil, l'Argentine, le Pérou, l'Australie, la Chine puis l'Afrique du sud, la Namibie, la Zambie... On pense que l'avion leur aura facilité certains passages. Tout ça leur a donné envie de repartir...

Tsoin, tsoin, t'auras plus d'boudin !



Les boudins ce sont ces séparateurs de chaussées peints en blanc et formant une petite bosse qu'on pouvait trouver dans certaines courbes, à l'entrée de certains ronds-points ou dans les virages des boulevards très circulants. Plusieurs d'entre eux ont disparu, remplacés par des simples bandes blanches de peinture (entrée et sortie du pont Willy Brandt, Bd Jean Moulin...) ou par des bandes blanches avec barrettes rugueuses (au rond-point intersection des Bds, Michelet, Courbet, Orrion et Orioux). Nous n'étions en effet pas toujours d'accord sur leur utilité et les trouvions parfois dangereux pour les cyclistes. Mais il est plus que jamais nécessaire de marquer les limites entre l'espace indispensable à la sécurité des cyclistes et celui que les automobiles s'arrogent. Nous continuons à réclamer que des dispositifs expérimentaux soient testés en situation et surtout jugés par les usagers. Sur quels critères les boudins ont ils été supprimés ? Par quoi seront ils remplacés ? Mystère et eau de boudin...

La fin des boudins nantais, extrémité nord du pont Willy Brandt



Rue Faustin Hélie

Suppression des sucettes gênantes sur trottoir !!

Hélas, mon optimisme naturel sur le réalisme de nos décideurs m'avait laissé croire que cette sucette encombrante près de l'ancien palais de justice avait été jugée trop dérangeante et été supprimée sans autre forme de procès. Ma joie a été de courte durée, ce n'était que pour reculer contre le trottoir et libérer quand même le passage pour une poussette. Devons-nous nous réjouir d'avoir échappé au panneau 4x3 comme les trous faits dans le trottoir nous l'avait fait redouter un temps ?

Bon jugement

Entendu au débat organisé par le CNAM la veille du passage du Tour de France, par l'architecte Michel Cantal-Duparc, rappelant l'origine politique du Tour de France, a énoncé qu'au cours de son histoire l'usage du vélo avait toujours été accompagné par un vecteur (qui lui assurait son succès) : autrefois c'était les cars, munis de galerie, qui embarquaient à Nantes les gens et les machines pour leur permettre de rejoindre la campagne. Aujourd'hui c'est une HONTE (mot répété, donc pesé) qu'à Nantes le tramway n'accueille pas le vélo. Ce serait pourtant un «vecteur» idéal. François de Rugy prenant la parole après lui a insisté sur le fait que le vélo est un mode de transport à part entière, pas un complément, que «on peut TOUT faire à vélo».

Olivier

Pinpon



Vu dans le journal Presse Océan du Samedi 30 août : « un vélo ambulance à Nantes, une première en France ». L'objectif de la société d'ambulance qui s'en est doté : atteindre le plus rapidement possible le lieu d'un accident, notamment lors de manifestations rassemblant un public important. Il permet d'emporter « tout le matériel de première intervention et de réanimation ». Ces arguments font plaisir à lire. Après les policiers municipaux à vélo, voici que le deux roues non motorisé gagne encore un peu plus de crédit en s'introduisant dans le milieu médical, souvent sur-motorisé. Oh combien de médecins, combien d'infirmières, prennent prétexte d'un matériel professionnel encombrant pour faire leurs « domiciles » en voiture, en abusant des feux de détresse et du caducée, stationnant leur véhicule en dépit des règles ? Souhaitons que cette initiative fasse des émules.

... par une belle journée ensoleillée, pas de celles où la chaleur vous fait tapir dans le coin le plus sombre de votre appartement.

20 personnes le 6 juillet à vélo avec un billet-découverte pour Oudon

Sur une idée de Pascaline...

- Découverte d'Oudon pour les enfants dont c'était la première grande sortie à vélo.
- Découverte pour les «grands enfants» dont c'était la première expérience train+vélo.
- Découverte que le train n'attend pas, que les employés SNCF ne sont pas tous prêts à donner un coup de main. Apprenez à monter en un temps record les vélos de vos enfants dans le fourgon.
- Découverte de l'utilité du matériel anti-crevaisin en rase campagne.
- Découverte que l'équipement choisi pour le vélo de tous les jours n'est peut-être pas adapté aux grandes sorties : confort de la selle, poids du sac à dos pique-nique sur les reins. Enfin, si vous voulez découvrir Oudon, flâner dans les rues, monter dans la tour Malestroit, maintenant que vous connaissez le chemin, retournez seul car en compagnie des enfants, il faut penser à rentrer dès le pique-nique terminé !

Marie-Annick

