

# Bicyc' LETTRE

journal de l'association nantaise "Place au vélo" > janv 2012 > n°88

ÉDITO



## LES CYCLISTES VOLENT AU DESSUS DE NANTES ET VOIENT PLUS LOIN...

Jeunes et vieux veulent avoir la possibilité et le plaisir de rouler dans cette agglomération au quotidien. Mais ce n'est encore qu'un rêve pour beaucoup.

Que nous disent les cyclistes actuels ? Que ressort-il de l'enquête qui vous a été proposée par internet, et que vous pouvez encore compléter, mais aussi des ateliers « déplacements doux » des quartiers nantais et des communes de l'agglomération ? Quelles satisfactions, quelles inquiétudes, quelles attentes sont les plus fortes ?

L'insécurité ressentie est toujours la première préoccupation : stationnements en épi trop dangereux, bandes cyclables non protégées, vitesse des voitures trop grandes, giratoires difficiles à aborder, points noirs du quai de la Fosse ou de la rue de Strasbourg... Quelques avancées sont perceptibles dans les expérimentations actuelles d'aménagements ou dans les parkings relais sécurisés pour les vélos, les « tourne à droite » ou les sas vélos. Les travaux commencent bientôt pour une piste centrale sur le cours des 50 otages... Mais ce sont bien des axes entiers sécurisés avec des priorités aux cyclistes qui sont attendus à Nantes et dans la métropole. Egalement, des stationnements plus nombreux en zone piétonne, des passages du périphérique plus sûrs en particulier vers La Chapelle ou St Herblain... Les jalonnements vont venir mais la communication vers les automobilistes pour un meilleur respect des cyclistes devrait être beaucoup plus forte et régulière !

Alors que de travail encore pour cette année ! Nous pourrons le partager lors de notre Assemblée Générale du 28 janvier à laquelle, j'espère, vous serez nombreux à participer pour échanger et renforcer notre association toujours plus nécessaire.

Et bonne route à vélo pour toutes et tous...

Daniel DAULAS

- 2 → Revue de presse  
→ 20 ans de PAV
- 3 → Ste Luce...
- 4 → Questionnaire Aménagements nouveaux
- 9 → Comment une entreprise peut devenir «vélophile»
- 10 → Actions PAV
- 11 → Les plassovélistes écrivent
- 12 → Sorties PAV  
→ Agenda

**Assemblée Générale de Place au Vélo le 28 janvier 14h - 18h**

14-16h : Les plans de déplacements doux dans les quartiers et les communes : témoignages de participants.

16h : pot et galette

16h30 : Rapports, élection du CA.



## Toulouse

### MANIFESTATION POUR L'ÉCLAIRAGE DES PISTES CYCLABLES

Certains grands axes cyclables ne sont pas éclairés dès qu'on s'éloigne du centre ville de Toulouse, ce qui pose particulièrement problème en hiver lorsque la nuit tombe tôt. Une partie de la piste du Canal du Midi, notamment, est plongée dans le noir. Des expérimentations de plots solaires, en guise d'éclairages peu coûteux, n'ont pas convaincu les cyclistes. Une autre expérimentation est à venir.

L'association Vélo toulousaine organise donc une manifestation à vélo, en faveur d'un éclairage efficace des grands axes.

*Le journal du cycliste urbain n°113, hiver 2011/2012*

[http://toulousevelo.free.fr/IMG/pdf/journal\\_n113.pdf](http://toulousevelo.free.fr/IMG/pdf/journal_n113.pdf)

*Les revues sont disponibles au local ou en téléchargement sur les sites des associations*

## Club des villes & territoires cyclables LORIENT, STRASBOURG ET TOURS VILLES LES PLUS CYCLABLES

Le Club des villes & territoires cyclables vient de publier les résultats de son enquête nationale 2010/2011 sur les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises. Cette enquête se base sur les réponses fournies par 150 communes ou groupements de communes.

Globalement, Nantes ne se démarque pas, parmi les villes françaises, par sa politique cyclable. La partie la plus intéressante du rapport est un graphique détaillant les parts de voiries aménagées et leurs progressions entre 2007 et 2010. Champion toutes catégories : Lorient, avec plus de 90 % de voies aménagées. Paris, unique par sa taille, atteint les 30 %. Dans la catégorie des « grandes » villes de province, on trouve d'abord Strasbourg, passée de moins de 40 % à plus de 50 % de voiries aménagées, puis bien plus loin et dans l'ordre Grenoble (plus de 20 % en 2010), Bordeaux (un peu de moins de 20 % en 2010), et, enfin, Nantes. L'absence des grandes villes du Sud-Est de la France laisse supposer qu'elles se classeraient sans doute en queue de peloton. Rennes ou Lille n'apparaissent pas non plus. À noter également, la bonne performance de Tours, qui s'approche de 50 % de voiries aménagées.

<http://www.villes-cyclables.org>

## Grenoble

### LISTE DES AMÉNAGEMENTS PIÈGES POUR LES CYCLISTES

L'ADTC liste quelques aménagements urbains courants qui se révèlent être de véritables pièges pour les cyclistes. Entre autres, les massifs de fleurs ou arbustes aux abords des carrefours, qui peuvent masquer piétons ou voitures au cycliste en approche, tout comme certains panneaux publicitaires. Mais aussi les lignes blanches continues en milieu de chaussée, souvent injustifiées, qui amènent nombre de conducteurs se retrouvant derrière un cycliste soit à le doubler en le rasant, soit à le coller... (Comme à Nantes sur le pont de la Motte Rouge, en direction de Waldeck Rousseau. Peut-être faudrait-il s'interroger sur les bandes blanches continues en ville ? ndr)

*ADTC Infos n°129, octobre 2011*

[http://www.adtc-grenoble.org/IMG/pdf/ADTC-Infos\\_129.pdf](http://www.adtc-grenoble.org/IMG/pdf/ADTC-Infos_129.pdf)

*Stéphane*

## 20 ANS DE PAV

Retenez la date du vendredi 16 mars à partir de 19h, nous fêterons les 20 ans de Place au Vélo et de son géniteur : « Pour Cheviré Cyclable ». Nous avons réservé la salle de l'Égalité, près de la station de tram Égalité sur la ligne 1. Toute une soirée festive sans bla-bla. La salle sera un peu exigüe pour les 1130 plassevélites que nous sommes à ce jour mais n'hésitez pas pour autant à vous manifester pour en être. Vous pouvez également participer à l'organisation qui n'est pas encore bien finalisée.

## SUITE PARTENARIAT GO SPORT

En septembre, nous vous annonçons la naissance d'un partenariat avec Go Sport pour des réductions de 10 % sur l'ensemble des articles (sauf articles soldés). Certains se sont cassé le nez en se rendant au Go Sport de Nantes. Nous vous confirmons que le partenariat s'applique bien aux magasins de Saint Sébastien/Loire et Nantes, seulement cela traine administrativement... Le Go Sport de Saint Sébastien se charge d'informer le Go Sport de Nantes du partenariat, à appliquer dès maintenant, avant l'information de l'administration qui tarde. Si vous retenez votre chance, informez Place au Vélo du résultat.

*Muriel*



## Actualités Nantes Métropole CONGRÈS VÉLO CITY C'EST RATÉ!

La candidature de Nantes n'a pas été retenue pour la tenue du congrès Vélo City en 2013. C'est Vienne qui a été retenue. Celles et ceux qui ont voyagé à vélo dans la capitale de l'Autriche ne s'en étonneront pas. Certes Nantes Métropole fait des efforts pour mettre en place un plan vélo mais la marche est encore trop haute pour prétendre être une ville cyclable à l'échelle européenne. En attendant Nantes peut s'inspirer des équipements cyclables viennois. Par exemple, ce franchissement du Danube qui pourrait servir de modèle pour franchir la Loire (photo ci-contre) et puis rappelons que l'itinéraire de la Loire à Vélo qui s'intègre à l'Euro Vélo 6 est toujours absent sur Nantes. Cette situation est totalement scandaleuse. Nantes est la seule ville de l'Euro Vélo 6 qui n'a pas d'itinéraire balisé. On en reparlera avec le projet Véloodyssée (1200km entre Roscoff et Hendaye).

## DE QUI SE MOQUE -T-ON ?



Vu le 12 janvier à la sortie Sud du pont Tabarly

## ET TOUJOURS LES STATIONNEMENTS EN ÉPIS



Pourtant interdits ! Ici boulevard du Général Buat, jeudi 12 janvier 2012

## UNE RÉOUVERTURE ATTENDUE !

Le 16 décembre a été inaugurée la nouvelle piste cyclable du pont de la Jonelière. Du beau monde pour cette inauguration : le Préfet, le président de Nantes Métropole, au moins quatre maires, des conseillers généraux et départementaux, RFF, la Sémitan... et un modeste représentant de Place au Vélo.

Après 18 mois de fermeture, nous pouvons donc réutiliser cette piste toute neuve. Malheureusement, les travaux des voies tram et tram-train ne sont pas terminés côté Ranzay et l'accès au pont côté est n'est pas facile. A terme, la continuité de la piste cyclable sera au long de la station Ranzay et la ligne de tram-train. Côté La Chapelle, il va falloir attendre encore longtemps et les travaux du raccordement tram L1 - L2 (2017 ?) pour que la piste cyclable aille vers La Chapelle-Gesvrine en évitant le mortel rond-point de la Rivière à la porte de la Chapelle.

Marc

## Sainte-Luce : OUI AU CHRONOBUS ET AUX AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES

De nombreux Lucéens se sont mobilisés en 2009, avec les associations pour l'amélioration des transports en commun et des déplacements doux sur Sainte-Luce. Le chronobus avec son cadencement, son amplitude horaire et sa régularité est un des éléments de cette amélioration. Parce qu'il offrira une solution de transport économique et efficace pour les déplacements entre Thouaré, Sainte-Luce et Nantes, parce qu'il proposera une alternative à la voiture pour certains déplacements, parce qu'il participera à la diminution des gaz à effets de serre et aidera ainsi à la protection de l'environnement, parce qu'il contribuera au désengorgement de nos communes les associations soutiennent sans réserve le projet de chronobus.

Les associations interviennent régulièrement auprès de la Municipalité (courriers, rencontres, participation au groupe de travail municipal) pour porter des demandes précises qui, selon elles, contribueraient à la réussite du chronobus tout en préservant la qualité de vie des Lucéens.

Elles attendent des informations précises sur l'offre bus complémentaire permettant de desservir les divers quartiers, les établissements scolaires et publics et permettant le rabattement vers le chronobus.

Pour elles, la réussite du chronobus passe par la mise en place de parkings relais sur l'axe du chronobus, aussi bien à Thouaré qu'à Sainte-Luce. Si les choses semblent bouger un peu de ce côté, il n'y a toujours pas d'engagements précis sur ce point.

Dans sa communication, la municipalité a insisté fortement sur le fait que le trafic de transit (les voitures qui ne font que traverser Sainte-Luce) sera découragé. Pour cela il faut inciter fortement à l'utilisation de la route de Paris, du périphérique et de l'autoroute. Quels seront les aménagements qui iront dans ce sens ?

Le « nouveau » plan de déplacements arrêté début juillet maintient la circulation (régulée) sur l'axe central, mais il est évident que des axes de contournement du centre ville vont se mettre en place au nord si rien n'est fait pour y restreindre la circulation. Des aménagements forts, pas simplement des ralentisseurs, doivent être prévus à cet effet. Une concertation avec les habitants des quartiers impactés a été annoncée à la réunion du 30 juin et confirmée dans un courrier du Maire aux Lucéens en date du 22 juillet. Les associations demandent avec insistance que cette concertation ait lieu.

L'arrivée du chronobus doit aussi s'accompagner de la mise en place de cheminements piétons et de vraies pistes cyclables permettant de le rejoindre. Une offre de parkings vélos sécurisés à proximité du chronobus est indispensable.

L'arrivée du chronobus est une bonne chose mais il reste des interrogations sur les mesures d'accompagnement. Les associations comprennent les interrogations de certains Lucéens dont les commerçants. Elles rappellent que les clients rejoignent les magasins par divers moyens : à pied, à vélo, en bus et pas seulement en voiture. Les aménagements piétonniers de certains quartiers de l'agglomération ont amélioré la fréquentation des commerces, que l'on pense à la Place du Commerce à Nantes... Les commerçants n'ont rien à gagner au statu quo qui aboutirait à un centre ville bloqué. Les associations s'étonnent que les commerçants proposent une pétition à leurs clients, dont certains, nombreux nous le pensons, sont, comme nous, favorables à l'arrivée du chronobus.

Pour les trois associations Clémentine, C.S.F., Place au Vélo

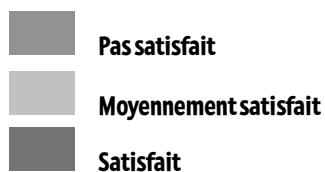
Maurice Liscouët

### Assemblée Générale Annuelle de Place au Vélo

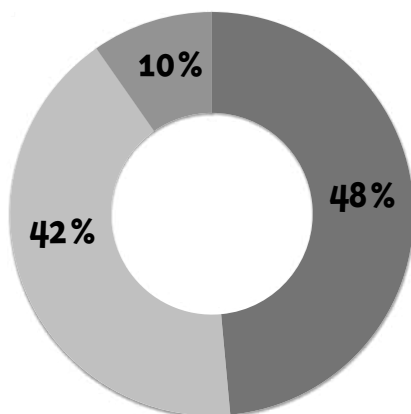
Comme tous les ans, le Conseil d'Administration de l'association est renouvelé. Nous souhaitons de nouvelles et nouveaux participant(e)s au Conseil d'Administration. N'hésitez pas à vous faire connaître. Il s'agit de participer aux décisions et à l'animation de l'association dans un climat convivial et dynamique. Chacun(e) avec ses compétences peut enrichir et développer la place du vélo sur l'agglomération.

**Samedi 28 janvier 14h-18h**  
**à la maison des syndicats Bd de la Prairie au Duc**

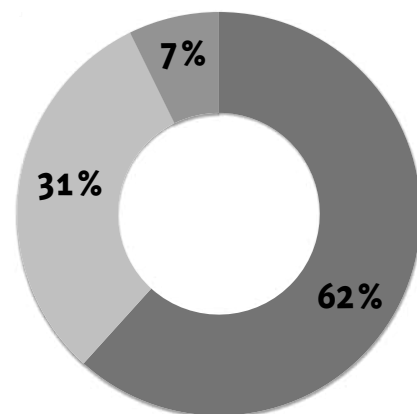
# Les Résultats en CHIFFRES



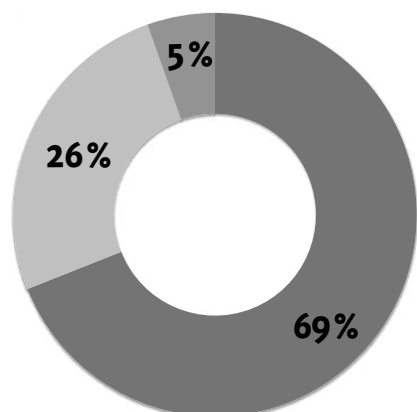
Bande cyclable dans les GIRATOIRES



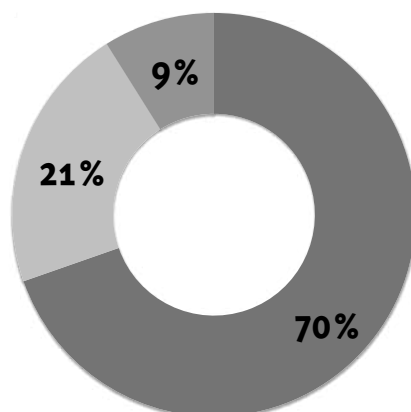
Boudins séparateurs en entrée et sortie des giratoires



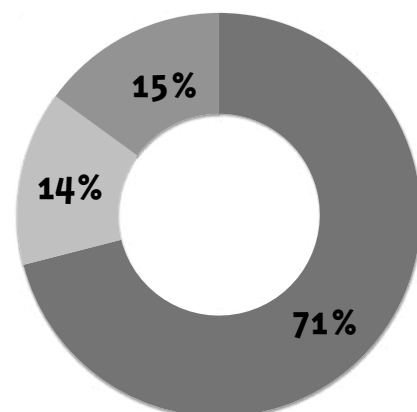
Boudins séparateurs entre bande cyclable et voie voiture



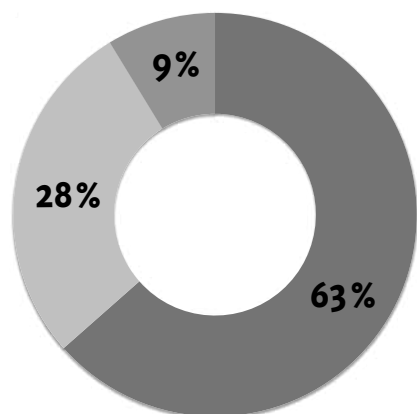
Passages vélos parallèles aux passages piétons



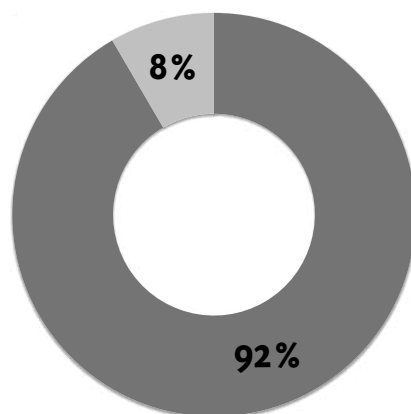
Trottoirs autorisés aux vélos



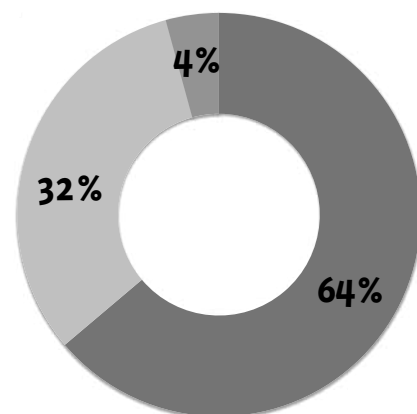
Les « SAS »



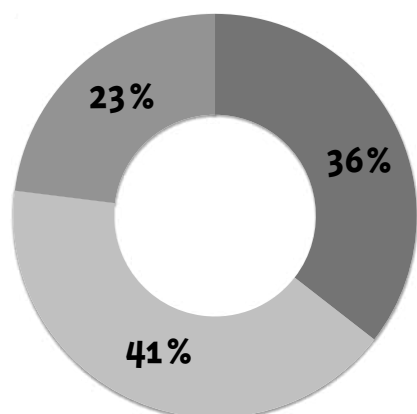
Tourne à droite



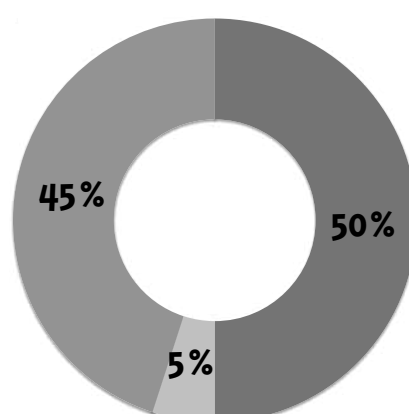
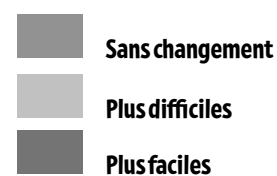
Les double sens cyclable



Appuis vélos



Les conditions de déplacements se sont-elles améliorées ?



# AMÉNAGEMENTS...

## LES RÉSULTATS du QUESTIONNAIRE

**V**ous avez été 160 à répondre au questionnaire qui a été transmis à ceux d'entre-vous qui ont une adresse mail. Nous vous remercions d'avoir participé largement à cette enquête. Cela démontre combien vous êtes intéressés à revendiquer des aménagements cyclables d'un haut niveau de qualité. Il convient bien sûr d'être prudent sur les conclusions que nous pouvons apporter aux réponses. Il s'agit plutôt d'une photographie de la situation et de la perception que vous avez des déplacements à vélo sur Nantes. On voit bien que les choses évoluent mais sans doute trop lentement à votre gré. Il reste un travail important pour que Nantes devienne enfin une vraie ville cyclable. Quasiment la moitié d'entre vous pense que les déplacements à vélo ne sont pas plus faciles aujourd'hui. Cela doit questionner les politiques et les aménageurs. Vous êtes en attente de vraies voies cyclables dédiées uniquement aux vélos, sécurisées et prioritaires. (Les

stops et autres cédez-le-passage doivent être réservés aux engins motorisés). Des voies vélos séparées des flux de la circulation automobile où les voitures ne pourront plus stationner illégalement et débarrassées de la circulation des scooters et autres motos qui viennent squatter les voies vélos qui ne sont pas faites pour eux, en vous mettant en danger. Nantes Métropole doit engager également une vaste campagne d'information par voie d'affichage sur les nouveaux dispositifs trop méconnus. Ce sont notamment les double sens cyclables et les « SAS » vélos. Une meilleure signalétique au sol doit matérialiser les voies qui sont parfois sur des trottoirs pour éviter les conflits avec les piétons. Fort du succès de cette enquête nous renouvellerons ce type de questionnaire pour que nous puissions recueillir vos avis sur la politique cyclable de Nantes Métropole.

Jean-Paul

### BANDE CYCLABLE DANS LES GIRATOIRES : intéressante car cela habitue les automobilistes à voir les cyclistes en voie centrale



Beaucoup de cyclistes n'ont pas expérimenté cet aménagement qui reste rare sur l'agglomération. Mais visiblement ce nouvel aménagement amène des avis partagés et plutôt positifs entre les cyclistes qui y voient une place marquée pour les vélos et d'autres qui pensent que cela n'amène rien de particulier. Plusieurs observations très pertinentes : « Cela permet aux automobilistes de ne pas être surpris par les vélos » « La lisibilité par les automobilistes n'est pas évidente mais cela a le mérite de les déstabiliser dans leurs certitudes. » « Le vélo est mis en valeur vis-à-vis des voitures qui restent derrière dans le rond-point ». Si les avis restent partagés entre ceux qui pensent que cela est inutile d'autres pensent que cette expérimentation est intéressante et qu'il faudrait l'étendre pour les giratoires de taille moyenne, tout en disant que les passages extérieurs sont les meilleures solutions en terme de sécurité.

### BOUDINS SÉPARATEURS EN ENTRÉE ET SORTIE DES GIRATOIRES : Ce sont des améliorations pour aborder les giratoires



Les avis sont positifs pour ce type d'aménagement. Les cyclistes constatent que les voitures empiètent plus difficilement sur les bandes cyclables sans que celles-ci soient pour autant sécurisées. La bande cyclable apparaît, pour un certain nombre, un dispositif peu sécurisant même si elle marque le passage des vélos. Certains notent le caractère dangereux des boudins si l'on n'est pas vigilant avec sa trajectoire. « On risque de déraper dessus si on n'y prend garde ». Mais aussi : « Difficile de se remettre dans le flot en arrivant sur le giratoire ». C'est sans doute là une des critiques que l'on peut faire à ces dispositifs, notamment pour tourner à gauche car il faut alors sortir franchement de la bande cyclable. Ce qui pour un cycliste peu expérimenté est difficile à réaliser. Comme point positif, les cyclistes notent que l'effet de cisaillement des voitures est évité par les boudins mais certains pensent qu'il faudrait mieux mettre des plots ou des petits poteaux. Quelques réflexions assez explicites :

« Très bien, même si des fois, cela perturbe un peu la bonne trajectoire sur le giratoire, au moins, on n'est plus serré à droite à l'entrée du giratoire, alors qu'on arrive dans l'angle mort » ; « très efficace, écarte les voitures qui sinon empièteraient sur la bande cyclable à généraliser d'urgence ! »

Une remarque revient plusieurs fois. Elle est assez bien résumée par cette réponse : « *Seul inconvénient en entrée de giratoire lorsqu'on souhaite aller tout droit ou à gauche : il n'est pas facile de prendre sa place au milieu de la chaussée.* » Cette observation met bien en lumière que ces dispositifs, s'ils amènent bien des améliorations, sont toujours handicapants pour les cyclistes peu assurés en ville.

Autre réflexion intéressante, un adhérent qui circule parfois en voiture observe que parfois il les chevauche avec son véhicule. On est loin d'un dispositif sécurisant.

## **BOUDINS SÉPARATEURS ENTRE BANDE CYCLABLE ET VOIE VOITURE : intéressants mais non sécurisants**



Un point négatif ressort souvent : le risque de dérapage et de chute si l'on n'est pas vigilant. Mais dans l'ensemble les points positifs sont majoritaires dans la mesure où ces séparateurs marquent bien la bande cyclable et obligent les automobilistes à s'en écarter. Plusieurs réponses montrent que ces séparateurs pourraient être généralisés. On a toujours la même remarque quand on tourne à gauche, il faut sortir franchement de la bande cyclable ce qui n'est pas facile pour les débutants. On voit bien à travers les réponses que ce dispositif n'est qu'un pis-aller et que la voie en site propre doit être privilégiée. Une remarque concernant le pont Tabarly : les boudins s'arrêtent brusquement en sortie du pont côté Beaulieu le passage dans le virage est très étroit. Il faudrait au minimum un plot ou un îlot, ou alors prévoir l'aménagement sur le trottoir. (Les travaux ne sont pas terminés, voir avec Nantes Métropole)

## **PASSAGES VÉLOS PARALLÈLES AUX PASSAGES PIÉTONS : demande de clarification quant aux priorités des cyclistes**

Il semble qu'il y ait eu un peu de confusion dans la compréhension à cette question entre passages parallèles et les trottoirs aménagés. Néanmoins on constate un avis plutôt favorable à cet aménagement qui doit être bien identifié et bien matérialisé pour marquer le passage piéton et le passage vélo. Quelques citations intéressantes :

Il faudrait faire des marquages vélo pour tous les croisements de voie car les automobilistes ne supportent pas de voir un cycliste traverser sur les passages piétons sinon il n'y a aucun moyen de traverser les voies principales (en bas de la rue Bellamy par exemple les deux ronds points et la traversée de la voie de tram.)



Il faudrait peut-être demander pour la nuit un système « de feux clignotants » pour être mieux vus autant pour les piétons que les cyclistes.

Il faut généraliser ces aménagements notamment pour permettre un passage aux grands giratoires ou encore à la sortie du pont W BRANDT côté Saupin (giratoire plutôt dangereux)

Une remarque un peu récurrente : ce passage vélo est-il assimilé au passage piéton et si oui le cycliste est prioritaire. Dans ce cas, une information doit être envisagée à partir, par exemple, du code de la rue.

## **TROTTOIRS AUTORISÉS AUX VÉLOS : SÉCURISANTS POUR LES DÉBUTANTS ; ils doivent faire l'objet d'une très bonne matérialisation au sol pour différencier les espaces piétons/vélos**



Baucoup d'avis contradictoires sur ce sujet. Il y a ceux qui pensent que les vélos doivent être sur la route et ceux qui se sentent plus en sécurité sur un trottoir. Il en ressort des difficultés de cohabitation avec les piétons qui obligent les cyclistes à être très vigilants. Un autre point important : plus la voie cyclable est bien matérialisée, moins ces problèmes de cohabitation se posent. Les ponts sur la Loire sont souvent cités en exemple positif malgré des « clous » et un revêtement considérés comme inadaptés aux vélos. En revanche, le quai de Versailles est le modèle de ce qu'il ne faut pas faire et pourtant c'est un itinéraire important qui conduit du centre aux facs. Le cours O. de Clisson est « confusionnel » par son manque total de signalétique au sol. Les modèles allemands et néerlandais sont cités, dans ces pays de nombreux trottoirs sont aménagés, notamment en Allemagne. (Les cyclistes dans ces deux pays sont nombreux et les piétons n'ont pas intérêt à empiéter sur leur territoire !)

Quelques extraits intéressants :

« *Ces espaces partagés ne fonctionnent pas bien. Il faut symboliser au sol l'espace cycliste.* »

« C'est plus de sécurité car on ne roule pas avec les voitures mais il faut faire attention aux piétons. »

« C'est une meilleure solution que de faire circuler les cyclistes tout contre les voitures. »

« La cohabitation avec les piétons n'est pas toujours simple. »

« À priori très favorable si bien indiqué par marquage au sol. (L'idéal restant tout de même une voie cyclable séparée des véhicules et des piétons) »

« Les vélos doivent être sur la route comme tout véhicule » (oui mais le vélo est-il un véhicule ; NDLR ?)

## LES « SAS » : ils doivent faire l'objet d'une campagne d'information forte en direction des automobilistes



Une petite surprise : certains cyclistes ne savent pas ce qu'est un « SAS » et ne perçoivent pas son intérêt

« Qu'est ce qu'un « sas » vélo ? »

À la quasi unanimité, les « SAS » ne sont pas respectés par les automobilistes. Ce constat étant à mettre en lien avec la première observation, de nombreux adhérents demandent une vaste campagne de communication en direction des automobilistes et des conducteurs des deux roues motorisées afin d'expliquer l'intérêt des « SAS ».

« Trop de scooters et motos à squatter et qui nous envoient balader quand on fait une réflexion. »

Autre point important, parfois les SAS ne sont pas accessibles car il n'y a pas de continuité cyclable et les files de voitures empêchent les cyclistes de circuler normalement (ex. le Pont de la Motte Rouge).

Ce dispositif doit être amélioré en mettant les feux des voitures au droit de la ligne marquant l'entrée du « SAS » avec des feux anticipés en avant pour les cyclistes. (Ex du pont de la Moutonnerie qui pourrait être progressivement généralisé).

Parmi les propositions faites, celle-ci est intéressante : « Les sas vélos sont mal conçus. Ils sont très peu respectés par les autos. Ils pourraient être peints intégralement en vert comme je l'ai vu dans d'autres villes (ex à ANNECY). Faire au moins 5 mètres et l'arrêt des voitures doit, comme à l'étranger, être marqué par une large bande blanche. Les petits feux du bas doivent être vus des seuls cyclistes à l'arrêt dans le sas et non par les automobilistes qui sont actuellement « invités » à s'avancer le nez sur ce feu. Un nouveau positionnement des feux des voitures au dessus du carrefour, visibles seulement de la bande blanche comme c'est le cas il me semble dans certains pays, est donc la meilleure option. »

La majorité des adhérents demande une généralisation des « SAS » et demande, qu'en parallèle à une campagne d'information, le non respect des « SAS » soit verbalisé.

## TOURNE À DROITE : très bien ; à généraliser



Unanimité complète sur ce dispositif et demande de généralisation des tourne à droite.

« C'est vraiment un confort avec moins de risque de se faire serrer au démarrage par la voiture qui tourne également à droite.

Enfin une excellente expérimentation.

Excellent !

Il faut les systématiser »

À quand les « tout droit » aux feux dans les carrefours en T ? (cela existe Quai de la Fosse avant le Pont Anne de Bretagne et bd Jean Monnet devant la maternité NDLR)

Une innovation bien utile qui évite de couper l'effort de pédalage et permet de justifier encore plus les gains de temps aux heures de pointe.

À noter : une réserve récurrente concernant le tourne à droite du quai Ceineray, la bande cyclable centrale rend difficile l'accès à la rue Tournefort.

## LES DOUBLE SENS CYCLABLE : ils doivent faire l'objet d'une signalétique au sol beaucoup plus visible



Dans l'ensemble, les double sens cyclable sont appréciés mais il y a une demande forte pour une matérialisation au sol beaucoup plus visible notamment dans les rues étroites (rues Racine ; Lafayette ; Châteaubriant ; allée Duguay Trouin sont notamment citées)

« Cela reste chaud à utiliser car les automobilistes croient souvent que nous sommes en sens interdit si la piste n'est pas matérialisée tout du long »

« Dans certaines rues c'est du suicide, les voitures pensent que nous sommes en contre-sens et forcent le passage, avec les conséquences que cela peut avoir. Il faut des aménagements en dur ! »

« Les voitures doivent être TRÈS BIEN AVERTIES

Il faut veiller à bien marquer les double sens cyclable pour éviter toute méprise par les usagers. »

« Mal compris des automobilistes : je me suis plusieurs fois fait insulté car j'étais en sens interdit ! »

On le voit, ce dispositif est très apprécié mais la majorité des réponses demande une signalétique beaucoup plus visible et une communication plus forte en direction des autres usagers.

## APPUI VÉLOS : Une offre plus importante mais des manques importants et incompréhensibles dans les zones piétonnes et sur certaines places



Sans surprise, la majorité note à la fois une amélioration importante en matière de stationnement vélos et ne comprend pas que certains lieux en soient totalement dépourvus. On retrouve la place Bretagne, la place Royale, toutes les zones piétonnières.

« Incompréhensible qu'il n'y ait toujours rien place de Bretagne »

Mais aussi :

« Place de la petite Hollande, au moins une dizaine manque près du marché, côté Est. Place du Change ou près des Nouvelles Galeries, ils sont trop peu nombreux, ainsi que rue de Verdun. »

La route de Vannes est également citée.

Certains notent également une utilisation abusive par les deux roues motorisées :

« Comment éviter que ces stationnements vélos soient squattés par les deux roues motorisées ? » « Beaucoup de scooters qui empêchent l'accès aux appuis vélos. Ici et ailleurs. »

« Les motos utilisant le même espace, à certaines heures c'est impossible de garer son vélo »

Sont également évoqués les commerces qui ne sont pas équipés d'appuis vélos correspondant aux normes en vigueur

Un adhérent suggère : « de lancer une enquête auprès des magasins en leur faisant valoir que ceux qui sont équipés correctement pour recevoir les clients cyclistes seront signalés dans la Bicyc'Lettre. On peut aussi distribuer des « clous rouillés » aux autres. »

« Il faudrait avoir une politique de plus d'envergure qui dépasse la collectivité publique et viser notamment les grandes surfaces et l'ensemble des zones commerciales qui ont des stationnements vélo particulièrement inadaptés. Par exemple, Auchan Saint-Herblain, Castorama Orvault, Super U etc ... On

trouve en général des barres métalliques insuffisantes à assurer l'équilibre des vélos. Au surplus l'antivol ne va que sur la roue avant. Enfin les pneus un peu gros rentrent mal (VTT). »

## LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS SE SONT-ELLES AMÉLIORÉES ? Du mieux, mais il reste un travail énorme à faire pour faire de Nantes une vraie ville cyclable

« Pédaler à Nantes, c'est moins pire, mais c'est pas encore le pied. »

Cette réponse est assez révélatrice de la perception des déplacements à vélo dans la métropole nantaise. On note beaucoup de progrès mais il subsiste beaucoup de points noirs encore cités : Pirmil et Mangin ; les giratoires qui provoquent des ruptures des continuités cyclables ; les stationnements en épis qui restent encore nombreux ; une absence d'axes cyclables structurants ; évidemment la rue de Strasbourg, que NANTES MÉTROPOLE refuse d'aménager. Le mauvais entretien des voies cyclables est souvent noté ; ainsi que les travaux de voiries non signalés et souvent dangereux pour les cyclistes.

De fortes attentes : « Il manque toujours des voies dédiées sécurisées et dédiées uniquement vélos »

« J'attends impatiemment la piste centrale du cours des 50 Otages »

Des conceptions jugées aberrantes par exemple :

« Dans le bourg de St Herblain, dans le nouveau quartier de la Pelousière, sur une piste cyclable toute neuve descendant de la rue Pierre Blard, un stop a été prévu à chaque intersection avec une rue non prioritaire du quartier, alors que les véhicules qui roulent en sens parallèle sur la route peuvent continuer leur trajet sans arrêt. Cela n'encourage ni à rouler en vélo, ni en roulant en vélo à emprunter la piste cyclable ! »

« Rond point du Général Sarrail à Rezé est hyper dangereux, les voitures ne gardent pas leur ligne de giration (deux files)...normal le rond point est carré, une totale ineptie »

Des améliorations dans le centre ville mais des efforts importants doivent être faits pour l'accès au centre et dans les zones industrielles :

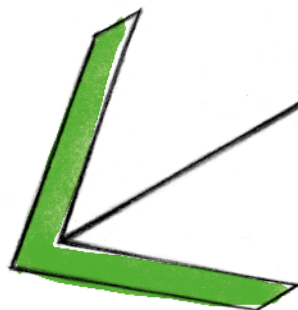
« Oui il y a des améliorations sensibles et nous pouvons nous en féliciter surtout dans l'hyper centre de Nantes, mais dès que l'on sort un peu de la ville, là c'est beaucoup moins aménagé »

### Les termes qui reviennent couramment :

Dangereux	29	Scooters	8
Danger	41	Motos	8
Sécurité	15	Respect	35
Sécurisé	6		

(À noter scooters et motos sont souvent associés à danger quand ils roulent sur les bandes cyclables.)

# COMMENT UNE ENTREPRISE PEUT DEVENIR « VÉLOPHILE » EN 8 QUESTIONS



© Michel-Marie Bougard

*Une flèche verte au cœur de votre entreprise!*

Chers adhérents qui prenez votre bicyclette chaque matin pour aller au turbin, êtes-vous satisfaits de l'accueil que votre entreprise réserve à votre vélo ? Est-ce qu'on valorise votre pratique vertueuse auprès de vos collègues, ou est-ce que ça s'arrête à... : « Quel courage vous avez de pédaler ! » ? Nous vous proposons ci-après une liste non exhaustive de questions qui peuvent vous aider à faire le diagnostic de la situation sur votre lieu de travail. C'est aussi et surtout des idées à donner à vos collègues, à votre responsable plan de déplacement entreprise, à votre direction, pour faire avancer plus de monde à vélo ! N'hésitez pas à nous faire part de vos expériences.

## Accessibilité vélo de l'entreprise

- Quelle qualité des aménagements cyclables autour de l'entreprise ?
  - Quel niveau de fréquentation des rues/routes alentours, par les véhicules à moteur ?
- L'entreprise ne doit pas s'abriter derrière une accessibilité difficile pour ne rien proposer à ses salariés ! Non seulement il est bon d'encourager la pratique, mais il ne faut pas décourager les pratiquants.

## Parking dédié aux vélos dans l'entreprise

- Est-il facile d'accès et près d'une entrée ? Est-il abrité ? Sécurisé ? Est-il équipé de râteliers ou d'appuis-vélos ?
  - Quel est le ratio entre nombre de salariés et nombre de places parkings vélo ?
- C'est primordial si on veut faire décoller la pratique cycliste. Vélo sous les intempéries, dans une cave inaccessible... : lorsque l'entreprise n'a pas son garage vélo correctement équipé, on peut être certain qu'il n'y aura jamais beaucoup de cyclistes !

## Services offerts aux cyclistes

- Des douches, un vestiaire à proximité du parking
  - Une pompe
  - Une petite trousse de réparation
- Un petit plus qui montre que l'entreprise est vigilante et a le souci d'encourager la pratique cycliste. En plus ça ne coûte pas cher de proposer ces équipements !

## Sensibilisation et information à l'usage du vélo

- Au moins deux « animations vélo » par an organisées par l'entreprise
- Affichage : du plan cyclable de l'agglomération, promotion d'un bon antivolt et du marquage, des bus cyclistes...

Cela fait partie de l'animation d'un PDE (Plan de Déplacement Entreprise) que de communiquer des informations autour du vélo à l'ensemble des salariés, d'organiser des événements mobilisateurs tels que la participation au défi-vélo, de proposer d'autres animations aux salariés, comme un contrôle technique de leurs vélos par exemple.

## Indemnités kilométriques dans le cadre des déplacements domicile-travail effectués à vélo, ou le remboursement des frais liés à l'utilisation du vélo pour les mêmes déplacements

L'indemnité kilométrique existe en Belgique depuis 1997 (en passant à 0,20 euros/km l'indemnité fiscale pour les déplacements domicile travail effectués à vélo, il devient fiscalement plus intéressant de se déplacer en vélo qu'en voiture - 0,15 euros/km), mais elle n'est pas obligatoire pour les entreprises. Elle peut être incitative pour la pratique. De même que le remboursement des frais liés à l'utilisation d'une bicyclette (parking payant, réparation...), pratiqué par l'entreprise ANEVIA basée à Gentilly.

## Formation au déplacement vélo en ville

Une telle formation peut encourager les personnes réticentes à l'usage du vélo pour leurs déplacements domicile-travail, elle peut également remettre en question certaines

habitudes des cyclistes confirmés. Place au Vélo la propose depuis quelques années déjà, Nantes Métropole soutient cette initiative en la payant à la place des entreprises.

## Aide à l'achat d'un vélo ou la remise d'un kit cycliste

France Télécom, à Nantes, donne une prime de 100 euros à ses salariés s'équipant d'un vélo neuf. Salmson Wilo, entreprise lavalloise, a offert une bicyclette à 50 de ses 700 salariés. Beaucoup plus fréquemment, les entreprises, à l'instar de la Banque Postale à Nantes, remettent un kit cycliste contre la signature d'une charte cycliste.

## Vélos de service dans l'entreprise ?

Depuis janvier 2009, en France, les employeurs sont obligés de prendre en charge 50% des frais d'abonnement au transport collectif ou d'abonnement à un service public de location de vélo nécessaires à leurs salariés pour effectuer les trajets domicile-travail.

Nantes Métropole accorde à toute personne habitant sur son territoire une subvention de 200 euros pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf, cette aide est portée à 300 € pour les salariés dont l'entreprise a un plan de mobilité.

Place au Vélo et ATAO proposent divers services et formations aux entreprises afin de faciliter l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail.

**Plus d'informations sur le site internet de Place au Vélo.**

*Page réalisée par le club vélo entreprise de Place au Vélo*

## PROGRAMME 2012

De quoi se régaler tout au long de l'année !

### AVRIL : LA CHAPELLE-SUR-ERDRE

En collaboration avec les passovélistes de La Chapelle-sur-Erdre et la mairie, des actions de promotion du vélo seront organisées à l'occasion de manifestations sur la commune : La Semaine Nationale du Développement Durable, La Fête du Boudin (boudin... Chambre à air... Pneu... les idées vont fuser !). L'occasion de promouvoir les aménagements cyclables récents de la commune et les vélobus.

### DIMANCHE 3 JUIN : FÊTE DU VÉLO SUR LA DIVATTE

Nous repartons cette année sur ce parcours tant apprécié ! Pourrons-nous réserver à nouveau la Divatte aux vélomanes ? Nous l'espérons... Deux pôles animations seront créés avec une thématique principale sur le vélo à l'horizon 2030. La Loire à Vélo et l'itinéraire Véloodyssée seront à l'honneur pour cette 12e édition de l'événement.

### FIN JUIN – DÉBUT JUILLET : LES ENCHANTÉS À SAINT-SÉBASTIEN SUR LOIRE

Place au Vélo souhaite participer activement à cet événement, en collaboration avec l'équipe municipale. Objectif ? Inviter le public à opter pour le vélo pour se rendre à la manifestation. Des animations « vélo » pour petits et grands sont à imaginer.

### JUILLET / AOÛT : DÉCOUVERTE D'ESTUAIRE

Des balades et un week-end vélo avec découvertes artistiques et culturelles seront prévus à l'occasion de la dernière édition de la Biennale d'Art Contemporain.

Le patrimoine de l'estuaire ainsi que le parcours Loire à Vélo seront valorisés à travers ces balades. Autre idée : proposer un accompagnement des cyclotouristes Loire à Vélo pour leur faire découvrir la région mais aussi leur donner des conseils pour bien circuler dans l'agglomération.

### AUTOMNE : BOUAYE

Dernière étape de ce périple 2012, une cité dynamique du sud Loire, Bouaye, qui mérite d'être mise à l'honneur. En collaboration avec l'équipe municipale, dont le maire n'est autre que Jacques Garreau, élu « Vélo et circulations douces » à Nantes Métropole, nous souhaitons valoriser les aménagements cyclables du territoire, travailler autour de la thématique Vélobus avec les établissements scolaires et créer des activités pour la Fête de l'Énergie, en mettant par exemple à l'honneur les vélos à assistance électriques.

Un programme hétéroclite qui s'enrichira avec vos idées !

### RETOUR SUR LES MARCHÉS DE NOËL

Pour montrer que le vélo se pratique tout au long de l'année, notamment pour faire ses achats de Noël, Place au Vélo a participé activement à plusieurs marchés de Noël équitables et solidaires.

Le Marché de créateur- trice-s de la Bottière le samedi 3 décembre, le Marché de Là-bas dans les locaux de Mémoire d'Outre Mer, L'Autre Marché organisé par Les Ecosolies, où nous étions présents quatre journées.

Place au Vélo présentait des accessoires pour faire du vélo en toute saison, transporter ses courses et être bien visible. Merci à nos vélocistes partenaires pour le prêt de leur matériel :

- La Galerie du Cycle - Vélo & Oxygen, 121 route de Rennes 44700 Orvault

- Vélostation, 46 route de Sainte Luce, 44300 Nantes

- Cycles Experts, 13 place Sémard, 44400 Rezé.

Des articles originaux d'une créatrice du Jura, Rayon Jaune, étaient également en vente sur notre stand.

Pour accompagner le public aux lieux des marchés de Noël, des balades ont été organisées, ainsi que des ateliers brico-vélo.

Bon bilan pour cette action qui a permis de tisser de nouveaux liens avec des associations mais aussi de valoriser notre partenariat avec des vélocistes. Merci à tous les bénévoles !

## AL et ZOU par Michel-Marie Bougard



# Les plassovélistes écrivent !

## Sensibilisons les automobilistes aux sas vélos

Depuis un an, les sas vélo se sont généralisés sur les différents feux de l'agglomération nantaise, mais force est de constater que cet aménagement n'est pas systématiquement respecté par les automobilistes. Par l'insuffisance de communication sur le sujet, la méconnaissance de cette nouveauté dans le code de la route (certains pensent de bonne foi que c'est facultatif !) ou encore le mépris des règles...

En tant que cyclistes, nous pouvons contribuer à la sensibilisation sur le sujet. Pour ma part, en arrivant au feu rouge, je n'hésite pas à toquer gentiment à la vitre de la voiture qui est sur le sas vélo, en arborant un grand sourire (très important pour montrer que l'on est pas agressif) et en faisant un petit signe pour que le conducteur baisse sa vitre afin d'engager la conversation.

Mon discours type, très bien accueilli par 90% des automobilistes :

« Bonjour Monsieur (ou bonjour Madame), je m'excuse mais vous êtes sur l'emplacement vélo. Devant les feux il y a maintenant un espace réservé pour les vélos. » (Montrer l'espace de 2 mètres qui nous est octroyé). J'évite d'employer le terme «sas vélo», mal connu des automobilistes. A partir de là, trois réactions possibles :

1 - l'automobiliste sait qu'il est en tort et accepte volontiers la remarque comme un sympathique rappel des règles (le fameux « Ah oui ! C'est vrai »). J'en ai même vu certains reculer pour laisser la place lorsque cela était possible !

2 - il n'est pas au courant et n'a pas remarqué la présence de cet aménagement, on peut alors lui suggérer de bien regarder la signalisation au sol la prochaine fois.

3 - il fait le récalcitrant et nous envoie balader (moins de 10% des cas selon ma propre expérience) : essayer de garder son calme, et trouver une parade pour le décrier, ou bien laisser tomber.

Dans la plupart des cas, je termine par un « Ne vous en faites pas, ce sera pour la prochaine fois » et surtout « Merci et bonne journée » qui permet de se quitter en bon terme et donner une bonne image du cycliste urbain !

D'une manière générale, il ne faut jamais être agressif. Une information donnée dans le calme et avec le sourire sera toujours mieux perçue qu'une agressivité qui ne fait que nous dresser les uns contre les autres. En espérant faire des émules pour que la connaissance et le respect des sas vélo devienne systématique !

Michaël Orioux



## Le vélo douceur

« Oh mais toi c'est pas pareil ! Tu viens en vélo électrique, c'est pas fatigant ! »

Et d'une un vélo électrique ça n'existe pas. On parle de Vélo à Assistance Électrique ou VAE. Et de deux l'assistance c'est un coup de pouce mais il faut quand même pédaler. Et de trois si se déplacer en VAE est certes moins fatigant cela reste un moyen de se dépenser physiquement.

A la retraite depuis deux ans je me déplace quotidiennement avec mon vélo, je traverse la ville, remplis mes sacoches et mon panier de moult courses et n'utilise plus ma voiture que pour sortir de la ville ou pour aller à la déchetterie. Et encore l'autre jour j'ai voulu tester le voyage à la campagne. Je suis allée à Mauves chez une copine en longeant les bords de Loire mais j'avais pris soin d'emmener mon chargeur pour réalimenter en énergie ma batterie. Car en dehors du poids du vélo qui globalement reste plus élevé qu'un vélo normal et semble bien lourd quand il faut remonter la pente du Navibus quand la marée est basse... Le désavantage reste le peu d'autonomie de la batterie au-delà de 50 kms. Et deux à trois sorties dans la journée peuvent entraîner la décharge complète.

Mais comme mon conjoint a la même batterie on se débrouille. Lui depuis Juin 2008, seulement en ville et surtout pour ses déplacements professionnels, fait 6000km par an. Avec son VAE il arrive au travail frais et dispos sans avoir besoin de prendre une douche anti sueurs chopées auparavant sur les raidillons de notre ville bien pentue et sans avoir l'obligation de se changer. Et nos consommations électriques ne sont rien en regard du coût carbone d'une voiture (moins d'1 euro pour mille kms).

Je sais que sans l'assistance électrique je n'aurais pas continué à faire du vélo aussi souvent, si facilement et je jubile à mon âge vénérable de doubler le long du quai de la Fosse les jeunes hommes choqués par cette dame aux cheveux blancs qui file comme l'éclair et grimpe allègrement la rue de l'Hermitage en ne s'arrêtant plus maintenant à côté de Jules Verne et du capitaine Némó que pour apprécier la vue sur le port de Nantes.

Soisic Campfort

## Billet d'humeur... Comme un ressenti du danger...

18h, c'est une soirée de novembre classique, c'est la nuit, il bruine, il y a un peu de vent, les feuilles jonchent les rues. À cette heure la circulation est dense c'est normal, c'est la « débauche ». Je prends mon vélo pour me rendre place Abel Durand, au rond point des Châtaigniers pour un rendez vous médical. J'habite près de la Cité des Congrès, je prends l'allée vélos/piétons du quai Baco qui longe la voie ferrée toute sombre, je vois mal les poteaux. J'arrive près de la vieille gare routière des voitures empiètent largement sur la bande cyclable. Je prends le giratoire du quai Turenne. Grosse frayeur au giratoire des voitures sont dans tous les sens. Les clignotants semblent ignorés... Quai de la Fosse ce sont les voitures stationnées sur la bande cyclable qui m'obligent à aller sur la voie auto. Rue Brunelière vers la place René Bouhier, il faut se faufiler entre les voitures qui là encore coupent la bande cyclable, et le sas vélo est complètement ignoré par les automobilistes.

Remontée par le Bd de Launay, on m'a dit que le stationnement en épi était supprimé apparemment le message n'est pas passé car certaines voitures débordent largement sur la bande. Je roule par sécurité sur la voie auto. Grand tour de la Place Mellinet pour virer vers les boulevard Allard et Pasteur. La montée est très périlleuse. La montée est forte vers Zola, le stationnement en épi est la règle ; les platanes assombrissent fortement la chaussée et il pleut. J'atteins la place Zola pour m'engager vers la rue des Renardières, cette rue passagère est sans bande cyclable, je double un autre cycliste, je lui demande au passage ce qu'il pense des aménagements cyclables « Ce sera parfait en 2012 ! » me répond-il ironiquement. Suivi par une voiture dont j'entends le moteur vrombir derrière moi, il ronge son frein le conducteur il faut le comprendre je l'emm... le pauvre bien au sec dans sa caisse ! Quand même j'arrive à l'immense giratoire Abel Durand ; je le contourne à droite les bagnoles sont à 50km/h... un écart et c'est direction les urgences ou pire le cimetière. Ouf j'arrive au cabinet de cardiologie, le cardio me dit que tout est ok je suis bien content le vélo c'est la santé mais parfois c'est risqué ! Sérieusement oseriez-vous emmener vos enfants dans cette jungle ? La réponse me semble évidente. Nantes est encore à mille lieues d'une ville cyclable.

Jean Paul

# les Sorties de PAV

Toutes les balades démarrent  
Place Royale à 10h00.

Vous pourrez avoir plus de  
propositions et de précisions sur l'agenda du site.

## Dimanche 22 janvier

Balade vers Mauves/Loire  
10h à 13h avec Isabelle

## Dimanche 5 février

Balade île de Nantes avec Isabelle

## Dimanche 12 février

Balade sur la voie verte Carquefou  
avec Françoise

# Bicyc' LETTRE

journal de l'association nantaise "Place au vélo" > janv 2012 > n°88

## Adhésion 2012 \*

Si vous n'avez pas d'astérisque sur votre étiquette  
adresse, vous n'êtes pas à jour pour 2012. Nous  
attendons votre chèque de réadhésion. Profitez  
encore du petit montant de la cotisation avant  
l'augmentation qui s'annonce...

## SUR VOTRE AGENDA

### Samedi 21 janvier

...❖ 14h-18h brico-vélo - rue d'Auvours

### Mardi 24 janvier

...❖ 18h-20h : réunion « Les Quartiers Fêtent le Vélo et  
Fête du Vélo » au local

### Samedi 28 janvier

...❖ 14h-18h : Assemblée Générale Place au Vélo

### Samedi 4 et 18 février

...❖ 14h-18h : Brico-vélo 14h rue d'Auvours

### Samedi 3 et 17 mars

...❖ 14h-18h : Brico-vélo 14h rue d'Auvours

### Vendredi 16 mars

...❖ 19h-23h : 20 ans de Place au Vélo salle de la  
Convention

### Samedi 24 mars

...❖ Bourse aux vélos Place Viarme

### Dimanche 3 juin

...❖ Fête du Vélo

La Bicyc'Lettre est éditée par  
Place au Vélo Nantes, 8 rue  
d'Auvours 44000 Nantes •  
tél : 02 40 200 400 • contact :  
nantes@fubicy.org • internet :  
http://fubicy.org/nantes •  
Directeur de la publication :  
Daniel Daoulas • Rédacteur  
en chef : Jean-Paul Berthelot •  
Impression : RDS, 12 rue Alain  
Barbe-Torte 44000 Nantes • N°  
ISSN : 2106-7120 • Ce numéro  
a été tiré à 900 exemplaires.  
Revue bimestrielle, 5 numéros  
par an • Ont participé à ce  
numéro : Jean-Paul Berthelot ;  
Loïc Boche ; Muriel Bouhaddi ;  
Daniel Daoulas ; Pierre  
Descamps ; Pierre Drouet ;  
Dominique Dupont ; Olivier Fla-  
mand ; Stéphane Le Bot ; Marc  
Peroy ; Catherine Pérot ; Isabelle  
Perrone ; Pascal Plessis ; Jean-  
Claude Voirpy • Conception gra-  
phique : Sapristi 02 40 49 81 74  
• Illustrations : Michel Marie  
Bougard - Jacques Clavreul



## 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  
portable > 06 27 200 655

## et aussi sur internet

mail > nantes@fubicy.org  
site > http://www.nantes.fubicy.org

## Pour s'inscrire à la liste de diffusion

envoyez un mail vide à :  
sympa@lists.fubicy.org  
avec le sujet :  
subscribe nantes-velo@lists.fubicy.org

## Bulletin d'adhésion

### J'adhère à Place au Vélo et je recevrai le journal la Bicyc'lettre

Individuel 10 euros -  Famille 15 euros  
 Réduit 5 euros

**et en plus :**  Abonnement à Vélocité 16 euros  
(magazine national de la FUB)

Je souhaite soutenir financièrement les actions de Place  
au Vélo et je fais un don de ..... euros

Paiement par chèque  en espèces

Boîte aux lettres accessible pour nos porteurs  
bénévoles Oui  Non

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

Code postal ..... Ville .....

Tél.....

E-mail .....

Je souhaite recevoir le journal par courrier électronique

Oui  Non

### L'adhésion à Place au Vélo permet également :

- le marquage des vélos à prix réduit
- des accessoires à prix réduits
- des réductions chez les partenaires (consulter notre site internet)