

Cyclamaine



infos

Périodique d'information de l'association Cyclamaine
Maison des Associations, 4 rue d'Arcole, le Mans.
☎ : 02.43.81.59.05 ou 02.43.23.32.29

N°6
Prix : 3F
Janvier 1998

EDITO

Le Mans, Ville cyclable? Quand ?....

Nous avons enfin obtenu ce fameux "droit de cité" que nous réclamions depuis 4 ans.

Un schéma directeur deux roues a été adopté et l'agglomération mancelle va adhérer au **Club des Villes Cyclables**.

Il faut s'en réjouir mais surtout rester vigilants.

Le Plan de Déplacement Urbain qui suscite toutes ces manœuvres demandera des sacrifices, en particulier aux automobilistes qui devront respecter les autres usagers. L'auto ne pourra plus imposer sa loi, tandis que piétons, vélos et transports en commun seront privilégiés.

Cette **évolution des mentalités** ne peut se faire qu'avec la participation de tous. Aussi avons-nous sans doute le devoir de surveiller et de hâter l'application des dispositions décidées, mais certainement celui de travailler à convaincre plus de gens d'emprunter bicyclette, bus ou pieds chaque fois que c'est possible afin de démontrer sur le terrain que l'amélioration (*diminution de la pollution des encombrements, moins de bruits*) profite à tout le monde.

Il nous faut aussi rappeler aux élus qu'il y a **urgence**, que les mauvaises habitudes sont plus faciles à prendre que les bonnes et qu'il faut, au plus tôt, proposer des itinéraires cohérents pour favoriser l'éducation civique des plus jeunes et rassurer les autres.

Le rôle de **CYCLAMAINE** a sans doute été important pour la prise en compte de la bicyclette en ville. A nous maintenant d'œuvrer pour que le rythme des réalisations s'intensifie et qu'une politique de sensibilisation digne de ce nom puisse voir le jour.

Christine Grouhel

Effet de serre et évolution climatique

L'effet de serre est le phénomène de réchauffement de l'atmosphère terrestre induit par certains gaz qui la rendent opaque au rayonnement infrarouge émis par la terre, piégeant ainsi sa chaleur.

Le gaz carbonique (CO₂) est le principal gaz à effet de serre. Ses émissions augmentent à mesure que croît la consommation d'énergie fossile (pétrole et charbon surtout), le trafic routier étant responsable du tiers de ces émissions. De fait, la teneur en CO₂ de l'atmosphère progresse régulièrement (+0,5% par an) depuis 1970, date à partir de laquelle les industries et les véhicules motorisés se sont mis à produire du CO₂ en grande quantité. Au rythme actuel, elle aura doublé d'ici à 2030.

Les températures en hausse

Les conséquences sur l'évolution du climat sont mieux perçues aujourd'hui, inquiétant les scientifiques mais aussi de nombreux responsables politiques en tous points du globe. En effet, les analyses révèlent une corrélation directe entre la température terrestre et la teneur de l'atmosphère en CO₂. Depuis 1970, il y a un accroissement de température de 0,6%. La dernière décennie aura connu 6 des années les plus chaudes de ce siècle. Les projections mettent en évidence une élévation de ces températures de 1,5 à 3,5° à la fin du siècle prochain.

Cela peut paraître peu marqué mais au plus froid de la dernière glaciation, quand la banquise descendait jusqu'en Belgique, la température moyenne annuelle n'était que de 4° plus basse qu'actuellement, en outre la sortie de cette glaciation s'est étalée sur 500 ans.

Un sombre tableau

Il reste difficile d'imaginer l'ensemble des répercussions induites par cette élévation rapide de température. Les spécialistes nous dressent un tableau assez sombre :

- ⇒ fonte des glaces aux pôles entraînant la montée des océans avec submersion des terres basses (Deltas surpeuplés, de nombreuses îles...),
- ⇒ perturbation du régime des pluies (tropiques plus secs avec extension du désert, diminution voire disparition des moussons si vitales en Asie, mais d'autre part inondations sur les zones tempérées),
- ⇒ modification des courants marins dont le Gulf-Stream ce qui devrait paradoxalement refroidir le climat de l'Europe en hiver.

Déjà les catastrophes naturelles paraissent progresser en nombre et en intensité ces dernières années.

Laisser sa voiture au garage et, dès que possible, utiliser d'autres modes de déplacements moins polluants, c'est lutter pour que demain la vie soit encore possible sur notre bonne vieille Terre.

Denis Grandjean



A vos agendas: Le 2^{ème} samedi du mois, promenade mensuelle
Rendez-vous à 14h30, Place de la République au Mans.
A noter les samedis 10 janvier, 14 février et 14 mars 1998.
Réservez déjà le samedi 6 juin : "JOURNÉE EUROPÉENNE DU VÉLO"

La journée Européenne du vélo le 7 juin 1997

Au Mans, nous étions environ 250 cyclistes à être rassemblés aux Jacobins et à parcourir les rues autour du centre pendant près de deux heures, afin de marquer, particulièrement ce jour là, notre volonté :
⇒ d'obtenir la réalisation d'itinéraires cyclables à un rythme plus soutenu et plus cohérent.

⇒ de démontrer aux cyclistes potentiels que le vélo en ville c'est possible, aussi bien pour les jeunes que pour les adultes. Quelques clubs et fédérations cyclistes, ainsi que les verts, se sont associés à la préparation de cette journée, qui s'est déroulée dans la bonne humeur, grâce à un orchestre de jeunes et à des jongleurs, et qui s'est terminée autour du verre de l'amitié.

CYCLAMAINE aux 24H vélo pour tous

Les 6 & 7 septembre, comme tous les ans, nous étions présents à cette manifestation où de nombreux cyclotouristes se rassemblent aux Étangs Chauds pour des parcours de 25,50,75 ou 100 km, avec un parcours VTT de 30 km.

31 clubs sarthois étaient présents et ce sont plus de 1000 cyclistes qui "se sont fait les jambes".

Nous sommes toujours très bien accueillis, tant par les organisateurs que par les cyclistes, qui viennent souvent en famille, enfants compris. C'est donc un public privilégié que nous essayons de décider à prendre le vélo tous les jours.

A. Jallot

Le congrès des villes cyclables à Montpellier

Le congrès s'est ouvert le 10 octobre sur le thème : "vélo, porteur d'Avenir". Parmi les propositions :

⇒ Accueil des vélos dans les transports publics, Stationnement dans les immeubles, création de location + parking dans les locaux publics. Les représentants des ministres : (Environnement & Transports) insistent sur le développement des réseaux verts (vélos + piétons). Les modalités d'application des articles 14 & 20 de la loi sur l'air seront complétées en partie par le CERTU. L'évolution du code de la route est prévue pour le début de l'année 1998.

Sur le thème "Quels alliés pour progresser" un exposé montre les avantages du vélo comme moyen de déplacement privilégié pour les citoyens. L'après midi, plusieurs ateliers, sur le principe de l'alliance, ont permis une réflexion plus poussée sur les thèmes suivants :

Vélos cyclistes ⇒ code de la route et meilleure pratique urbaine de la bicyclette.

Assemblée Générale du 4 octobre

Beaucoup de monde, très passionné, aucun des élus invités, des débats intéressants, des décisions et un renouveau du Conseil d'Administration...

Le bilan moral fait état des activités, des résultats malgré des lenteurs regrettables (10 km de nouvelles bandes en 97, pour un total de 44km sur la C.U.M.) mais aussi des freins rencontrés et du besoin de la fidélité des adhérents pour renforcer la légitimité des actions. Le Bilan financier, en équilibre de justesse, amène à réfléchir sur les demandes de subvention et sur le choix des manifestations.

Les discussions sont axées sur la **qualité de vie** (air, bruit) de tous et en particulier des cyclistes. Certains aménagements paraissent dangereux ! Nos moyens de pressions pour accélérer les aménagements sont limités, aussi propose-t-on la présence des adhérents de CYCLAMAINE au prochain conseil municipal pour marquer notre désir de voir adopter le schéma directeur 2 roues. Les sorties du 2^{ème} samedi du mois vont continuer et nous allons chercher à leur donner un thème revendicatif à chaque fois.

Le bulletin obtient un satisfecit.

Nous allons tenter d'obtenir un rendez-vous auprès des services de police pour comprendre pourquoi la réglementation est si mal respectée.

Les projets :

Mettre en place des équipes de quartier
Relancer les adhérents qui ne renouvellent pas

Développer la communication
Augmenter démonstrations et revendications (opérations coup d'éclat)...

Suite à trois démissions 2 nouveaux membres viennent rejoindre le CA dont la composition pour 98 est :

Paul BARINGOU	Patrice BONNIN
Albert BOURNÉ	André BROUTÉ
Bernard BRUNET	Patrice COME
Christophe COUZON	A. CROISSANDEAU
Bruno DELGRANGE	Denis GRANDJEAN
Christine GROUHEL	Alice GUILLARD
P. Jean HIRSCH	J. François HOGU
André JALLOT	Serge LORILLIER
Jean Claude ORMAIN	Gisèle PLUMARD
Jean Louis POTTIER	J. C. REDON
Philippe TEUTSCH	

Vélos/ transport public ⇒ Complémentarité et partage de la voirie

Vélos aménageurs ⇒ une autre conception de l'aménagement des villes dans le cadre des P.D.U;

Vélos/ automobiles ⇒ Cohabitation et intermodalité des transports.

J.F.Hogu

ECHOS DU COMITÉ DE PILOTAGE 2 ROUES

La dernière réunion, le 10 septembre 1997 avait pour objet d'examiner un projet de charte de marquage pour les vélos dans l'agglomération mancelle, la réglementation nationale étant des plus réduites.

Le projet présenté a été adopté à l'unanimité après quelques retouches.

Le public en sera informé par des dépliants et par le bulletin CUM Infos.

A noter que le marquage blanc est réglementaire et que le vert est seulement indicatif et symbolique.

P. Baringou



Cyclamaine aux 24 Heures du Livre

Cette année, les 24 heures du Livre ont aussi été les 24 heures du Cycle. Cyclamaine avait en effet installé son stand dans la section Jeunesse des 24 heures du Livre. Elle avait invité un de ses membres les plus célèbres, **Serge Leret**, le globe-trotter à vélo, qui, en compagnie de son frère, a animé le stand en proposant des jeux aux enfants, autour de son Tour du Monde à Vélo (entretien avec Serge Leret dans notre prochain numéro).

Nous avons, pour l'occasion rédigé un petit questionnaire, afin de mieux connaître les habitudes cyclistes des manceaux, et les raisons qui les poussent à prendre - ou à délaisser - leur vélo. 280 questionnaires ont été remplis par des cyclistes de tous âges, de tous sexes... et de tous cycles (VTT, vélo de ville, vélo de course...). Leur traitement informatique est en route, et vous pourrez lire dans le prochain Cyclamaine infos, le résultat des courses. Plusieurs dizaines de personnes ont également pris leur adhésion, de nombreuses autres se sont montrées intéressées, et des discussions animées se sont engagées. L'expérience a donc été une totale réussite et nous la renouvellerons l'année prochaine.

A. Guillard

Les villes touchées par les contraintes de la loi sur l'air

De toutes les formes d'atteintes à l'environnement, la pollution atmosphérique est la plus difficile à appréhender car ses origines et ses conséquences se présentent sous les aspects les plus divers.

Aujourd'hui la cause principale de la **pollution atmosphérique urbaine** est la **circulation automobile**, en augmentation constante, avec la propagation de gaz nocifs et de poussières qu'elle suscite, menaçant directement la santé des citoyens, sans compter les dégâts environnementaux au-delà des villes, à l'échelle même de la planète (cf. article sur "l'effet de serre").

Un moyen de réduire la pollution

La loi sur l'air votée en décembre 1996 donne obligation aux villes, comme moyen de réduire la pollution urbaine, d'établir la **maîtrise des déplacements et la limitation du trafic automobile**. Les récents pics de pollution dans un certain nombre de villes (Paris, Lyon, Lille, Metz, etc) sont venus renforcer cette nécessité.

Des aménagements obligatoires..

Cette loi rend obligatoire la mise en place de **plans de déplacements urbains (PDU)** avant le 1er janvier 1999 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Leur objectif d'amélioration de l'environnement et de préservation de la santé passe par tout ce qui concourt à **diminuer le trafic urbain polluant** :

- ☞ la diminution essentiellement de la circulation des voitures particulières,
- ☞ l'organisation de stationnements judicieux et de parkings **limités** en centre-ville et développés en revanche aux entrées de

ville (en liaison directe avec les transports collectifs),

☞ le développement de ces transports collectifs, et dans la mesure du possible avec des réseaux en site propre,

☞ la remise à l'honneur de la marche à pied et de l'utilisation de la bicyclette en développant tout ce qui contribue à les rendre sûrs et agréables,

☞ l'encouragement aux entreprises et aux collectivités publiques pour qu'elles favorisent les déplacements de leur personnel par les transports en commun, le covoiturage, ou l'usage du vélo.



Il leur faudra également prévoir et organiser tout ce qui a trait à la circulation des marchandises et aux livraisons.

La loi sur l'air

La loi sur l'air s'articule également autour de :

- ⇒ la généralisation de la **surveillance** de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé. Etendue aux villes de plus de

250 000 habitants depuis le 1er janvier 1997, elle s'appliquera aux villes de 100 000 habitants au 1er janvier 1998, avant d'être généralisée au 1er janvier 2000 à l'ensemble du territoire national.

⇒ du droit de la **population** à être **informée** rapidement des mesures enregistrées à propos des émissions de polluants et des pics de pollution, et des résultats des études épidémiologiques (rapport des maladies avec les modes de vie, etc).

Il découle de cette loi le renforcement du rôle et de la responsabilité des élus locaux dans la planification des différents modes de transports. Les projets de PDU doivent être soumis aux conseils municipaux mais également généraux car ils concernent bien évidemment les villes centres, les communes périphériques et au-delà. Ces projets doivent faire ensuite l'objet d'une enquête publique auprès de la population.

Soulignons que dès le 1er janvier 1998, l'aménagement d'itinéraires cyclables devra être obligatoirement prévu lors de toute réalisation nouvelle de voiries urbaines ou leur rénovation.

Bruno DELGRANGE

Voici une nouvelle brève parue dans "Ouest-France" du 10 mai 1997 :

Le pétrole épuisé dans 20 ans
« Selon l'étude assez pessimiste d'un géologue américain, le monde commencera à connaître une pénurie de pétrole dans 20 ans. Et non dans 60 ans, comme l'affirment la plupart des estimations actuelles. Selon le géologue universitaire Craig Hartfield, il est grand temps que les gouvernements commencent à se préoccuper de cette prochaine pénurie ».

...surtout que les asiatiques commencent à en consommer (presque) autant que nous. Et pourquoi pas, après tout.



R É S E A U

BOUTI
CYCLE

SHIMANO SERVICE CENTER

CYCLES BRUTEUL

124-126, av. Jean Jaurès
72100 LE MANS Tél. 02.43.84.22.92

Regarder ailleurs... regards dérailleurs..

QUELLE POLITIQUE POUR LE VÉLO À NANTES ?

"CYCLAMAINE infos" visitera des villes cyclables pour vous informer sur ce qui se fait dans d'autres cités. Dans ce numéro nous avons choisi NANTES.

Vous pourrez ainsi vous rendre compte de l'importance des aménagements cyclables réalisés dans cette cité, et des raisons qui l'expliquent. Il nous a paru intéressant de vous donner l'opinion de deux Manceaux, adhérent à CYCLAMAINE, se déplaçant à vélo au Mans et que leurs activités professionnelles ou leur vie sentimentale amènent à se rendre fréquemment dans la métropole des Pays de Loire.

Voici tout d'abord quelques données chiffrées :

↳ Kilomètres à réaliser → 180

↳ Réalisation en nov. 97 → 86 km

↳ Kilomètres existants en janv. 92 → 10

↳ nombre de km réalisés par an → 10 à 15

↳ budget vélo 1997 → 2 000 000 F

* Particularité : À NANTES, 2 bandes cyclables, tracées sur une même rue de 1km, l'une à droite, l'autre à gauche, sont comptées pour 1km, alors que dans d'autres villes, dont Le Mans, ces deux bandes représentent 2 km.

Priorité aux bus, tramways, vélos

A noter que tous les couloirs bus, site propre ou non, peuvent être empruntés par les cyclistes et que plusieurs bandes sont à contre sens (en centre ville, zone 30, le contre sens est autorisé sur quelques voies).

Ce bilan, même provisoire peut paraître impressionnant pour un cycliste manceau; il faut savoir que la réalisation des aménagements cyclables à Nantes s'inscrit dans un plan des déplacements vélos, lequel est une composante d'un plan d'ensemble de circulation, privilégiant les transports en commun (bus, tramway). D'ailleurs, la construction de deux lignes de tramway (une troisième est à l'étude), a entraîné la **revitalisation du centre ville**, menacé d'asphyxie par l'accroissement continu du trafic automobile. Au cours des dix dernières années, des mesures ont été prises pour réduire, légèrement, le stationnement en centre ville, alors que, dans d'autres villes, au contraire on l'augmentait.

Des dispositifs plus contraignants vont être adoptés pour rendre encore plus difficile la traversée du centre de Nantes, en imposant aux automobilistes des itinéraires à sa périphérie, le centre ville restant davantage accessible aux transports en commun, aux vélos et aux piétons. C'est donc bien une volonté politique, nettement affirmée, qui a conduit les élus nantais à favoriser les transports en commun et le vélo.

P. Baringou

Regards manceaux sur le vélo à Nantes

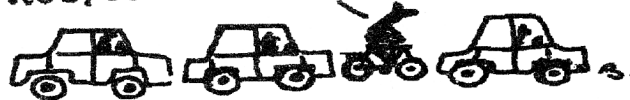
Sylvie Granger, Universitaire au Mans et amoureuse d'un Nantais, s'exclame :

" Quel bonheur à Nantes ! Ces kilomètres de bande cyclable en continu, on a l'impression qu'il y en a le long de chaque rue ! Les Nantais, vous avez vraiment des itinéraires cohérents pour les cyclistes !. C'est super d'en avoir tant Mais je vois rarement plus d'un cycliste à la fois.... "

Son ami argumente : " C'est à cause de la pluie, de la taille de la ville Mais surtout à cause du tramway qui répond suffisamment bien à la demande de transport hors bagnoles.... Et puis il y a quand même 5% des déplacements qui se font à vélo sur l'ensemble de l'agglomération nantaise (donc peut-être 8 ou 9 % au centre ville ?). "

Mais, ajoute Sylvie Granger, " multiplier les aménagements cyclables est certes un bon combat, mais ça ne suffit pas. La volonté politique doit aussi s'exercer dans un autre sens : celui de limiter l'accès de la voiture au centre ville, en lui mettant les bâtons dans les roues (au sens figuré !) en l'obligeant à de longs détours compliqués, en limitant les possibilités de stationnement.... Ce qui n'est pas toujours le cas à Nantes, loin s'en faut. "

RECYCLEZ-VOUS DANS LE VÉLO



Pour Claude Jean, professeur dans un lycée nantais, " la circulation à vélo à Nantes se comprend comme un élément de toute une conception de la circulation et des transports, conception dont la base est une action très vigoureuse pour décourager les Nantais d'utiliser leur véhicule particulier ; elle se comprend aussi comme une action pour les transports en commun avec comme axe le tramway, une action concernant le stationnement (parkings périphériques, dissuasion forte sur la plupart des axes principaux du centre ville). Cela étant, Nantes n'est pas encore le paradis du cycliste : d'une part, de nombreuses voies ne sont pas spécialement équipées pour les vélos et restent dangereuses et d'autre part, un phénomène inquiétant semble se développer : le vol. Cela pose le problème de l'existence de parkings surveillés pour les vélos.

A Nantes cependant, le tramway et le vélo ne sont pas que des moyens de transport mais aussi une autre façon de voir sa ville. L'esthétisme des aménagements urbains qui accompagnent leur développement en témoigne.... "

Cyclamaïne infos Maison des Associations, rue d'Arcole, 72000 LE MANS. ☎ : 02.43.23.32.29 ou 02.43.81.59.05

Directeur de publication: Christine Grouhel Impression par nos soins Commission paritaire : en cours

Rédaction: A. Guillard & P. Baringou Dessinateur: Paul Baringou

Avez-vous (ré)adhéré à Cyclamaïne?

Nom:.....Prénom:.....

Profession:.....Né le :.....

Adresse:.....

- adhésion à Cyclamaïne pour 1998. 20F minimum
 abonnement à Cyclamaïne infos pour 1998. 10F
 adhésion + abonnement pour 1998. 30F

Découpez, recopiez ou photocopiez cet encart, complétez-le et envoyez à:

CYCLAMAÏNE

Maison des Associations,
4, rue d'Arcole
72000 LE MANS