



Assemblée Générale, Appel général !

Adhérentes, Adhérents 2009 de la Ville à Vélo,

Vous êtes conviés à participer à l'Assemblée Générale de votre association. Nous y examinerons le bilan de l'année 2009 (rapport moral, rapport financier), nous y élirons un nouveau Conseil d'Administration et y établissons les nouvelles perspectives pour l'année 2010.

Cet article vaut acte de convocation.

Rendez-vous le lundi 1^{er} février 2010, à 19h40, au 10 rue Saint Polycarpe, 69001 Lyon.

Vous ne pouvez pas y participer ? Il est possible de voter par procuration, voir page 2.



La Ville à Vélo vous souhaite une bonne année 2010... à bicyclette !

Sommaire

Page 2 : En bref

Page 3 : Angles Morts

Page 4 : Bus cyclistes

Page 5 : Double sens cyclable

Page 6 : A 450, le mépris des cyclistes

Page 7 : Livre – forum

Page 8 : Activons-nous

Éditorial

Par Nicolas

Vélo et Vaccin ont plus qu'une initiale en commun.

Pour lutter contre la pandémie grippale, sachant que quand la contagion a frappé, aucune cure ne vaut, le vaccin paraît la solution. Pourtant il a ses détracteurs qui mettent en avant les risques. Rien ne sert alors de comparer les 100 décès provoqués par la grippe à l'absence de conséquences fatales pour le vaccin, le rejet est purement subjectif, presque viscéral.

Et personne ne prend en considération le fait que le vaccin ne protège pas seulement la personne vaccinée, mais que ses bénéfices s'étendent aussi aux personnes qu'elle côtoie, qui ne seront pas contaminées.

Quel rapport avec le vélo, me direz vous.

Pour lutter contre l'effet de serre et la pollution atmosphérique aux microparticules, l'épidémie d'obésité, les maladies cardiovasculaires et respiratoires, le vélo paraît la solution. Pourtant, les observateurs et les décideurs du Grand Lyon mettent en avant les risques. Rien ne sert alors de comparer les milliers de décès provoqués par les infarctus crises d'asthmes, diabètes aigus, à l'absence de victimes fatales en 2 008, le rejet est purement subjectif, tenant de la phobie. Et personne ne retient le fait que le vélo protège la santé du cycliste mais aussi celle de ses voisins.

Et s'il est donc important de se faire vacciner, cela l'est encore plus de se déplacer en vélo, car le cycliste dispose encore d'un avantage par rapport à la personne qui s'est fait vacciner: l'effet d'entraînement.

En sillonnant les rues, cours, boulevards et avenues du Grand Lyon, le cycliste fait la démonstration quotidienne des bienfaits du vélo, en apaisant la circulation par sa seule présence, il facilite la réflexion et le changement de comportement nécessaire chez ses concitoyens.

Les nouveaux autocollants sont disponibles

La Ville à Vélo a fait éditer par une entreprise lyonnaise de nouveaux autocollants à l'effigie de notre association. Ils sont à coller où vous le souhaitez, sur vos vélos ou ailleurs, et ils nous aideront à faire connaître notre association. Un vélo stationné en ville est en effet un excellent « support de communication », quelle belle expression!

Les autocollants sont disponibles en deux tons : noir et orange ou noir et blanc. Ils sont protégés par une couche anti-UV, et sont disponibles au centre de documentation de Pignon Sur Rue ou lors de tous les rassemblements de la Ville à Vélo pour un prix de 0,80 €. Aucun bénéfice n'est dégagé sur la vente de ces autocollants, vendus à prix coûtant.

Visuel de l'autocollant



Salon R'Bike 2009

La deuxième édition du salon R'Bike, le salon du vélo, s'est tenue à Eurexpo du 12 au 15 septembre 2009. L'organisateur du salon, la société Extra-Sports, espérait attirer 16 000 visiteurs grand public. Ils n'ont été finalement que **7 000 visiteurs** à franchir les portes du salon. Ce bilan mitigé peut s'expliquer en partie par l'absence de certaines grandes marques internationales du vélo. Du côté des professionnels, cœur de cible du salon, ils ont tout de même été environ 1 700 à faire le déplacement à Lyon.

La prochaine édition se déroulera du 18 au 20 septembre 2010. Un accord a été trouvé entre les organisateurs du salon R'Bike et ceux du mondial du deux roues à Paris, pour s'assurer de la présence de grandes marques lors de chaque événement et éviter une concurrence frontale : Lyon accueillera le salon R'Bike les années paires et le mondial du deux roues se tiendra les années impaires à Paris.

La journée de la sécurité des déplacements 2009

Le samedi 17 octobre 2009, la Ville à Vélo et Pignon sur Rue ont tenu un **stand d'information** lors de la journée de la sécurité et des déplacements. En plein cœur de Lyon, sur la place Bellecour, nous avons pu rencontrer des dizaines de cyclistes, piétons et automobilistes, pour des discussions au sujet du vélo en ville. Plus de 8 000 visiteurs ont été comptabilisés lors de cette journée enrichissante... et ensoleillée !



Le stand de la Ville à Vélo... sous la queue du cheval de la place Bellecour.

Une carte d'adhérent

Désormais, lors du paiement de votre cotisation vous pourrez recevoir **une carte d'adhérent La Ville à Vélo** pour l'année en cours. Cela officialisera de façon plus marquée l'acte (important) d'adhésion. Cette carte d'adhésion est facultative : vous pouvez la réclamer lors de votre adhésion ou lors des réunions de La Ville à Vélo.



TER Rhône-Alpes : un nouveau site internet

La région Rhône-Alpes et la SNCF ont créé un nouveau site internet dédié au vélo. Vous y trouverez des conseils et des informations pour vous aider à combiner la formule (gagnante) train + vélo. À noter : une très utile carte de la région qui reprend toutes les lignes TER et toutes les gares d'arrêt. Il est possible d'y visualiser d'un coup d'œil si la gare qui vous intéresse est munie de consignes à vélo individuelles ou collectives. À compléter avec le site internet qui donne pour chaque gare de la région le nombre de places de vélos, associé à un schéma d'orientation pour les plus grandes d'entre elles. On espère bien entendu que le site s' étoffera au fil du temps.

www.ter-velo-rhonealpes.com

Assemblée générale : voter sans être présent

Si vous ne pouvez pas vous déplacer à l'Assemblée Générale du 1er février 2010, vous avez la possibilité de donner un pouvoir de vote à un autre adhérent. Reproduire le formulaire sur papier libre, le compléter et le transmettre à l'adhérent de votre choix.

Je soussigné(e) Mme/Mlle/M : Adhérent à la Ville à Vélo, demeurant à Ville : Code Postal :

Donne pouvoir à Mme/Mlle/M : afin de me représenter à l'Assemblée Générale du lundi 1 er février 2010 et de prendre en mon nom toute décision relative à l'ordre du jour de cette assemblée.

Signature (obligatoire): Fait à : Le :

Le vélo stagne à Lyon

Le Grand Lyon effectue des comptages réguliers des cyclistes pour mesurer l'évolution de ce moyen de transport. Les résultats sont disponibles sur le site internet du Grand Lyon. Et ils ne sont pas réellement positifs : **le nombre de vélos en circulation dans le Grand Lyon est en stagnation depuis deux ans**, si l'on en croit les chiffres de la Communauté Urbaine. Dans les faits, cette stagnation s'explique en parti par l'effet Vélo'V qui a fini par trouver sa vitesse de croisière après avoir fait progresser la part modale du vélo à Lyon de manière significative. Une autre explication avancée par la Ville à Vélo : le manque flagrant de volonté politique en faveur du vélo en ville.

Salon Primevère 2010

Fidèle à son habitude, la Ville à Vélo tiendra un stand au salon Primevère, salon de l'écologie et des alternatives. Le salon se déroulera à Eurexpo, les 26, 27 et 28 février.

À cette occasion, nous aurons besoin de volontaires pour encadrer le trajet des visiteurs-cyclistes (de Part-Dieu jusqu'à Eurexpo), pour monter/démonter le stand, et bien entendu pour en tenir la permanence. Il sera également possible d'aider à la pré-vente des billets (petit bénéfice pour La Ville à Vélo) dans le courant de février. Nous lancerons un appel sur le site de la Ville à Vélo le moment venu, mais vous pouvez dès à présent nous contacter si vous êtes intéressés pour nous aider.

LE DANGER DES ANGLES MORTS..

Fait divers à Nantes

Un nouveau drame de la circulation impliquant un poids-lourd et un vélo s'est déroulé à Nantes le 20 novembre 2009. Une cycliste est décédée après avoir été happée par les roues d'un poids-lourd qui changeait de direction. La cycliste se trouvait alors dans l'angle mort du camion, et le conducteur n'avait pas pu percevoir sa présence avant de tourner.

Angles Morts

En tant que cyclistes, nous ne savons pas forcément que les conducteurs de poids-lourds ont à gérer des angles morts bien plus étendus que ceux d'un automobiliste. Il sera impossible pour un conducteur de camion ou de bus de visualiser directement ou dans ses rétroviseurs un cycliste se trouvant sur le côté gauche ou droit du véhicule (à proximité de la cabine de conduite), ou immédiatement à l'avant ou à l'arrière de celui-ci. Si le cycliste est placé dans une des zones d'« ombre », il est alors invisible pour le conducteur.

Les contraintes de la conduite d'un bus

Interrogé à ce sujet par la Ville à Vélo, David, un conducteur de bus TCL, nous rappelle « qu'en service il doit faire face en permanence à d'innombrables événements qui peuvent altérer pour un temps [sa] concentration sur la conduite : un passager récalcitrant, des travaux de voiries... » Ces quelques secondes où l'attention du conducteur est focalisée sur une situation particulière peuvent suffire à un vélo pour se glisser dans un des angles mort du bus sans avoir été perçu par un conducteur...

De ce fait, même le conducteur de bus le plus consciencieux ne peut être infaillible. David tient à souligner « qu'il est important

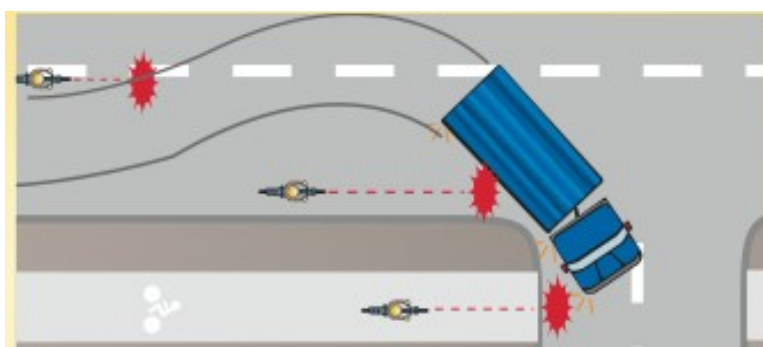
que les conducteurs de poids-lourds prennent eux aussi tous conscience que sur la route, ce n'est pas la loi du plus fort qui doit s'imposer ». Dans le même temps, il rappelle que « la conduite d'un bus de 19 tonnes dans lequel se trouvent des voyageurs debout et des enfants ne se négocie pas de la même façon que celle d'un vélo » et demande aux cyclistes de prendre d'avantage garde à leur comportement parfois un peu cavalier.

Cohabitation

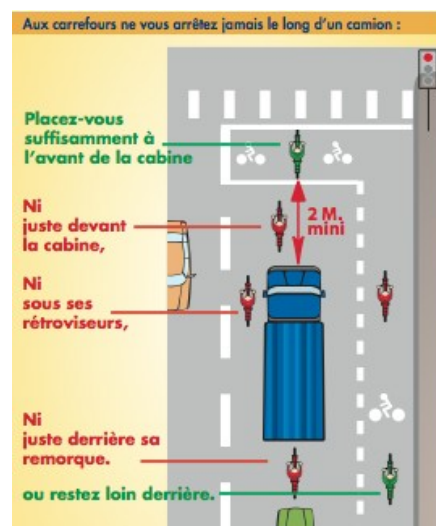
Le but du jeu est donc que nous arrivions à partager la chaussée de façon équilibrée et intelligente, que nous soyons conducteurs de poids-lourd ou cyclistes. La possibilité qui est offerte aux vélos de circuler dans certaines voies de bus facilite grandement nos déplacements en ville. En contrepartie, il s'agit pour les cyclistes de se prémunir d'éventuels accidents, tout en respectant le travail des conducteurs, en suivant certaines consignes de sécurité simples, ainsi que leur bon sens, pour que la cohabitation se passe le mieux du monde. Des milliers de cyclistes et des centaines de bus circulent dans Lyon chaque jour. Et ils contribuent tous à rendre la ville plus apaisée, plus vivable, plus humaine.

En résumé

Circulez et stationnez à l'écart des poids-lourds qui représentent en ville le plus grand danger pour les cyclistes. Et si vous devez doubler un bus ou un camion, faites-le par la gauche tout en vous assurant de laisser un généreux espace entre lui et vous. Le respect de ces quelques conseils évitera à coup sûr aux conducteurs de bus et à vous-mêmes certaines sueurs froides.



Illustrations : www.droitauvelo.org



Les bus cyclistes à Lyon

Le transport individuel en commun

> Bonjour Christophe ! Tu es le « leader » d'un « bus cycliste » de la banlieue lyonnaise. Peux-tu nous donner la définition de ces deux termes ?

Bonjour Martin ! Un « bus cycliste » est un cadre privilégié pour effectuer, en groupe, un trajet domicile-travail à vélo. Cette initiative associative calque son fonctionnement sur le modèle d'un bus « classique ». Par ville, une carte des itinéraires est disponible, indiquant les stations, les horaires de passage, les jours où le service est assuré. Chacun des usagers utilise son vélo pour « prendre » le bus, et tout le monde pédale de concert, dans la convivialité, le respect de l'environnement et du code de la route.

Chaque ligne a son « leader », son conducteur. Il propose les horaires et le tracé de la ligne, en choisissant un parcours accessible à tous et à tous types de vélos. Cycliste expérimenté, il partage bénévolement son expérience sur la pratique du vélo (réglage de la position, utilisation des vitesses, comportement sur la chaussée, choix de l'itinéraire...). Il peut également proposer un service d'accompagnement sur demande - pour ceux qui veulent tester le trajet un dimanche par exemple, avant de se lancer en semaine.

> Est ce que la vitesse moyenne d'un bus cycliste reste accessible aux cyclistes pratiquant le vélo à faible allure ?

Oui, pas besoin de boisson énergisante pour suivre le rythme! Il s'agit avant tout de rallier son lieu de travail en prenant plaisir à pédaler. En conséquence, les horaires prévus correspondent à une allure raisonnable, et prennent en compte les arrêts aux stations, les feux... L'effort physique est modéré, et le conducteur adapte dans tous les cas l'allure selon les capacités de chacun. D'ailleurs, se déplacer à vélo permet de réaliser physiquement que « sprinter » entre deux feux ne sert qu'à attendre plus longtemps au feu suivant... le cycliste apprend donc bien vite à anticiper la circulation et à adopter un rythme coulé. L'incidence sur la durée d'un parcours utilitaire est négligeable, et les temps de trajet restent bien plus fiables à vélo qu'avec d'autres moyens de transport.

> Est ce que le fait de se déplacer en groupe dans un bus cycliste modifie le comportement des autres usagers de la route à l'égard des vélos ?

Rouler en groupe permet en effet d'augmenter la visibilité des cyclistes. L'attention des autres usagers est donc plus facilement captée, ce qui facilite la cohabitation. Les voitures, notamment, prennent leurs distances, aussi bien pour suivre le bus que pour le doubler. C'est de fait très rassurant pour les cyclistes débutants.

Cela ne veut pas dire pour autant que le bus cycliste est une meute « sauvage » qui se permet toutes les libertés. Pour les voies non protégées par exemple, le déplacement sur une seule file est recommandé, par petits groupes pour faciliter le dépassement par les automobilistes. Le respect des autres, la courtoisie font partie de la charte des conducteurs de bus cyclistes.

> Combien de lignes de bus cyclistes Lyon compte-t-elle ? Tous les bus cyclistes ont-ils lieu tous les jours ?

A l'heure actuelle, il y a 4 lignes à Lyon. La fréquence dépend des conducteurs, certains circulent en effet tous les jours, d'autres préfèrent spécifier un jour particulier (exemple : premier vendredi du mois). Dans ce cas, ils proposent la plupart du temps le bus à la demande les autres jours.

> Peux-tu en quelques mots nous informer sur le trajet qu'emprunte ta ligne de bus cycliste, portant le n°4 ?

La ligne 4 part du terminus de la ligne C du métro (station Cuire) et emprunte la voie verte de la Dombes vers Sathonay-Camp. Elle bifurque au niveau du chemin de Crépieux, puis emprunte la route de Genève par un tracé sur voie cyclable en grande majorité. Sont desservies les zones d'activité de Neyron, Miribel ainsi que la gare SNCF de Miribel.

> Si je désire en savoir plus sur les bus cyclistes à Lyon, pour y participer en tant que simple « passager », ou si je souhaite aider à développer votre association en créant une nouvelle ligne de bus cycliste à Lyon, auprès de qui dois-je m'adresser ?

Toutes les informations sont disponibles sur le site www.buscyclistes.org : itinéraires, mails de contact des conducteurs de bus, informations à communiquer pour devenir leader de bus cycliste.

> As-tu un petit message à faire passer aux adhérents de la Ville à Vélo ?

Tout cycliste effectuant un trajet régulier peut, en communiquant son itinéraire, créer une ligne de bus cycliste. La gérer est très facile, et cela permet d'accompagner et de convaincre ceux qui hésitent à utiliser le vélo de façon régulière. Le tout permet d'augmenter la visibilité des cyclistes réguliers, de montrer que le vélo est un moyen de transport crédible, à considérer en tant que tel dans l'aménagement urbain. Alors, lancez-vous !

> Merci beaucoup Christophe et bon vélotaf !



Le double-sens cyclable se généralise. Sauf à Lyon.

Le double-sens cyclable ne sera pas généralisé dans la Zone 30 de Lyon.

Comme 2000 Lyonnais, vous avez peut-être signé la pétition de La Ville à Vélo en faveur de la généralisation des double-sens cyclables (DSC) dans la Zone 30 de Lyon. Pour mémoire, le DSC est la possibilité donnée au cycliste d'emprunter une rue à sens unique classique dans les deux sens. Depuis cette pétition, rien n'a changé : la ville de Lyon se refuse à généraliser le DSC et ne prévoit d'autoriser cette pratique que sur 19 km des rues de l'hyper-centre. En effet, seules les rues disposant d'une largeur minimale de 3,50 mètres se verront équipées du DSC. En dessous le maire estime que le DSC est trop dangereux et ne peut garantir la sécurité des cyclistes. Si des dizaines d'études sur la sûreté des DSC existent, la Ville à Vélo n'a pu en trouver une seule qui conseille une telle largeur minimale de la chaussée. De quel chapeau sortent ces 3,50 mètres ? Pourquoi pas 3,57m ou 3,42 ? À Strasbourg ou à Aix-en Provence, on trouve en Zone 30 des rues de 2 mètres de large autorisées au DSC !

Mauvais esprit ?

De mauvais esprits avancent que c'est le non-respect généralisé de la Zone 30 par les automobilistes qui serait à l'origine de cette « préoccupation » envers la sécurité des cyclistes. En effet, comme la Ville à Vélo l'a souvent rappelé, la quasi-totalité des automobilistes qui traversent la Zone 30 de Lyon roulent (largement) au-dessus de la vitesse autorisée. La faute à un manque de civisme de ces automobilistes ? En partie, sans doute. Mais le fait est que ni les aménagements indignes d'une Zone 30 ni les inexistantes contrôles de vitesses par radar n'aident à faire comprendre aux fangios que la presque totalité est une zone de circulation apaisée. Certains conducteurs, que nous qualifierons de « décomplexés » afin de rester courtois, n'hésitent pas à s'engouffrer dans les rues à des vitesses complètement incompatibles avec le milieu urbain. Et le cycliste, qu'il soit à double-sens ou non, n'a qu'à bien se tenir. Les mauvais esprits avancent donc que si la vitesse de pointe des automobilistes était réellement proche des 30km/h en Zone 30, la « règle des 3,50 mètres » n'aurait pas eu lieu d'être aux yeux de la mairie. Appel à témoin : si vous avez observé, en 2008 ou 2009, des contrôles de vitesses par radar dans l'enceinte de la Zone 30, merci d'en informer la Ville à Vélo ! Vous avez été témoin d'un phénomène rare.

À Paris

La mairie de Paris partait du même « grand principe » qu'à Lyon : le DSC devait être évité dans les rues dont la chaussée dispose d'une largeur de moins de 3,50 mètres. Peu à peu, au fil des contacts avec la MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette, une association parisienne des usagers du vélo) et avec les autres acteurs de la ville (techniciens...) ↗

la mairie de Paris a révisé ses critères d'acceptation des DSC et ne tient plus compte de cette règle qu'elle s'était fixée. Elle a décidé de généraliser les DSC progressivement (depuis novembre 2009) dans les 67 Zones 30 que compte la ville !

Paradoxe

La Ville à Vélo pense que la décision de restreindre le double-sens cyclable aux rues de plus de 3,50 mètres de large va justement à l'encontre de la sécurité des cyclistes. La généralisation du DSC est plus claire pour les cyclistes, les automobilistes, et les piétons. Dans l'idéal, une campagne de communication envers tous les Lyonnais permettrait de leur rappeler que la Zone 30 existe bel et bien, et qu'ils sont désormais susceptibles de croiser sur leur route des cyclistes en double-sens. Au lieu de ça, la dispersion de quelques DSC dans certaines rues de la Presqu'île va rendre la lecture de la circulation beaucoup plus difficile pour tout le monde. L'itinéraire des cyclistes sera toujours aussi complexe et composé de détours puisqu'ils ne pourront emprunter toutes les rues en DSC. Cyclistes et automobilistes se demanderont à chaque intersection (c'est à dire en centre-ville tous les 20 à 50 mètres) si telle ou telle rue est à DSC ou non. Les cyclistes lyonnais continueront de supporter les inconvénients des sens uniques, sans retrouver réellement les avantages du DSC. Généraliser les DSC dans la Zone 30, c'est généraliser les règles de circulation et supprimer les exceptions, ce qui revient à sécuriser les déplacements de chacun.

Que va-t-il se passer ?

La mairie est dans l'obligation légale de prendre un arrêté introduisant les DSC en Zone 30, de motiver le refus de la mise en place du DSC dans les rues exclues, et de mettre en place les signalisations et aménagements adéquats. Le tout doit être effectué avant le 30 juillet 2010, date butoir.

Que fera la Ville à Vélo en 2010 à ce sujet ?

Nous continuerons notre campagne d'information sur les DSC auprès du grand public. Nous étudierons attentivement tous les moyens qui sont en notre possession et qui pourraient nous aider à faire appliquer le décret de juillet 2008 correctement, c'est à dire en allant au-delà des arguments idéologiques et non fondés qui nous ont été donnés jusqu'à maintenant par la ville de Lyon. Nous observerons également la plus grande vigilance quant à la bonne application du décret.

Pour en savoir plus sur le DSC, pour vous tenir au courant des actions qui seront menées sur ce sujet en 2010, visitez régulièrement le site internet de la Ville à Vélo.

A 7 / A450 : les cyclistes méprisés

En 1950, on pensait naïvement qu'ajouter des voies de circulations aux routes saturées permettait de fluidifier le trafic. En 2010, certains feignent d'y croire encore...

Contexte

Entre Lyon et Vienne, il n'existe qu'une seule piste cyclable permettant de traverser le Rhône. Elle prend place sur le pont de Pierre Bénite, le long de l' A7. Début 2009, la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) souhaitait supprimer cette piste cyclable au profit d'une 4e voie de circulation dans le sens Sur/Nord. Les arguments : une voie en plus fluidifiera le trafic. Le tout pour des travaux de 27 millions d'euros. À l'heure de l'urgence écologique, et au lieu de favoriser l'usage du vélo et des Transports en Commun pour décongestionner le trafic automobile, on supprime une piste cyclable pour inciter les Lyonnais à prendre leur voiture. Bienvenue dans la 4e dimension.

Non-sens

Cet itinéraire cyclable, bien que dépourvu de signalétique fait partie des aménagements vitaux que l'on ne peut supprimer sans entraver gravement la liberté de circulation des cyclistes. Ce projet irait à l'encontre des objectifs :

- du Plan de Déplacement Urbain : « Afin de ne pas favoriser le recours à l'automobile pour les mouvements pendulaires de la périphérie vers le centre et les nuisances qui en résultent, la capacité des pénétrantes routières existantes de l'agglomération ne doit pas être augmentée. De même, il convient de limiter la création de nouveaux diffuseurs sur les infrastructures autoroutières existantes ou en projet dans le bassin de vie »;
- du Plan de Protection de l'Atmosphère (actions T3 et T4);
- de la charte de développement du vélo;
- et de tous les discours actuels du haut en bas des responsables politiques sur la promotion des "modes doux".

En supprimant cet itinéraire, ce projet fera disparaître plus qu'une piste cyclable, il ôtera également le seul lien accessible aux déplacements non motorisés entre les rives droite et gauche du Rhône. Rappelons que 22% des ménages de l'agglomération ne possèdent pas de voiture. Si on cherchait à marginaliser les habitants du sud de l'agglomération n'ayant pas de véhicule motorisé ou ceux qui font le choix d'un transport plus économique et moins polluant pour se déplacer, on ne s'y prendrait pas autrement.

Paroles...

La piste cyclable ne sera pas supprimée. Elle sera déplacée. Si rien ne s'y oppose. Il existe bien un projet flou de piste cyclable, utilisant les infrastructures de la CNR (Cie Nationale du Rhône). Si ce projet est réalisé (rien n'est moins sûr), il n'apportera pas de toute façon la même qualité de service que la piste actuelle. L'alternative que nous promet la DRE n'est qu'un leurre. La traversée du Rhône est un obstacle majeur au développement du vélo, le pont Pasteur comme le pont de Vernaison ne sont pas aménagés pour la circulation des cyclistes, tout au contraire. Même si la DRE avait le pouvoir de vaincre l'opposition de la CNR à l'utilisation de ses ouvrages, et celle du préfet à la création d'un itinéraire au milieu d'une zone Seveso, (oppositions qui se sont concrétisées par la fermeture de l'itinéraire Léman-Mer inauguré en grande pompe le 4 Juillet 1998) la création d'une nouvelle piste cyclable

ne rendrait pas l'ancienne superflue. Elle ne devrait pas remplacer mais s'ajouter à la piste existante, que tout concourt à justifier.

Propositions

Or, des solutions en accord avec le PDU et le PPA existent :

- Limiter la vitesse . Ceci améliorerait la fluidité du trafic, et permettrait également une diminution des émissions polluantes ainsi que de la consommation de carburant.
- Dédier une voie aux transports en commun et au covoiturage. Ceci encouragera le report des usagers de la voiture solo vers des solutions plus rationnelles en matière de gestion de l'espace.
- Communiquer par voie de panneaux de jalonnement et de plans l'existence même de cette piste cyclable. Elle permet d'effectuer en 20 minutes le trajet entre les mairies de Pierre-Bénite et de Saint-Fons qu'un automobiliste parcourt certains jours en une heure... En favorisant un report modal, même modeste, elle contribuera à amplifier le mouvement amorcé de baisse du trafic automobile constaté entre 1995 et 2006 par l'Enquête Ménage Déplacement et confirmée en 2008 par l'Observatoire des déplacements.

Ces alternatives, pas ou peu coûteuses, permettraient :

1. d'éviter des travaux dont l'enveloppe est estimée à 27 millions d'euros pour faire gagner au mieux une minute en moyenne aux automobilistes selon les études, ce qui nous paraît bien optimiste ;
2. de réduire la pollution tout en améliorant la qualité de l'air et ainsi la santé publique ;
3. d'accroître la sécurité des automobilistes qui empruntent ces infrastructures.

Les sommes ainsi économisées pourraient être transférées vers les transports collectifs et le développement d'un réseau cyclable en périphérie urbaine.

Evolution de la situation en décembre 2009

Devant la réaction des cyclistes lors de la phase de concertation préalable, qui s'est déroulée en Juillet, la DRE semble trouver moins urgent son projet. Il semble qu'elle attende le résultat d'un groupe de travail en charge, à partir de Janvier 2010 de trouver une alternative à la liaison cyclable supprimée (La Ville à Vélo y participera). À moins qu'elle n'attende tout simplement le début des travaux du Conseil Général, qui vise à élargir la Route Départementale 312) devant l'usine Arkema à la jonction avec la RD383. En effet, le calendrier envisagé actuellement pour ces travaux prévoit une interruption de l'accès cyclable depuis Saint-Fons au pont de Pierre-Bénite pendant 18 mois... Nul doute que le nombre de cyclistes devrait nettement décroître à cet endroit pendant cette période.

Pour en savoir plus sur la suppression de la piste cyclable, visitez le site internet de la Ville à Vélo. Des plans et schémas y sont disponibles.

Devant l'indifférence des médias et des politiques à ce projet, il ne tient qu'aux cyclistes lyonnais de s'organiser et de se grouper pour s'opposer et proposer. Rejoignez-nous, nous ne serons jamais assez nombreux pour faire face à des intérêts économiques et politiques allant à l'encontre, à nos yeux, des intérêts des Lyonnais. Page 6

Petit traité de vélosophie.

« Réinventer la ville à vélo », Didier Tronchet, éditions J'ai lu, 4,20€. Disponible au centre de documentation de Pignon Sur Rue, à la bibliothèque municipale de Part-Dieu et du 9ème arrondissement de Lyon. Extrait.

« Le cycliste urbain est par nature un inventeur. La solitude au milieu d'une marée automobile, lui confère le sentiment de devoir se battre pour imposer son univers. Son mode de transport archiminoritaire le conforte dans l'idée qu'il vit l'ère glorieuse des pionniers, que tout reste à inventer. Et cette page blanche de l'histoire de l'humanité écrite de ses pneus est un beau défi qu'il relève chaque jour en même temps que la tête, un œil sur la circulation, pour éviter d'être un martyr prématuré de la science. Voilà pourquoi, messieurs les automobilistes qui les insultez, messieurs les agents qui les verbalisez, voilà pourquoi les cyclistes décrivent des arabesques insaisissables sur la chaussée, voilà pourquoi ils passent au rouge ou roulent sur les trottoirs.

Dans un organisme urbain où ils ne sont qu'un corps étranger, dans une cité hostile, ils inventent une façon d'être qu'on ne leur a pas prévue.

Ils esquissent dans l'espace le brouillon d'une ville à vélo, ils tracent, ils ratent. Leurs déboîtements sont des remords d'artiste. Ils sont tout à leur acte créatif, dans la fièvre de l'ébauche.

En attendant, cessez ces coups de klaxons, laissez tomber vos sifflets stridents, faites silence en suspendant votre respiration comme vous le feriez devant l'enfant qui fait ses premiers pas dans l'équilibre sans cesse au bord de la rupture. Observez-les avec une indulgence attendrie. Ils cherchent, en chancelant, un nouvel équilibre qui va remettre la ville en marche »

Le forum de discussion de La Ville à Vélo

Le site internet de la Ville à Vélo, mis à neuf il y a quelques mois, dispose d'un outil pratique et convivial pour permettre à tous les Lyonnais de s'exprimer et d'échanger des discussions sur notre thème favori : le vélo.

Ouvert à tous

Ce forum de discussion est ouvert à tous ceux qui souhaitent échanger sur le vélo à Lyon, qu'ils soient adhérents ou non à la Ville à Vélo. Une partie du forum est toutefois réservée aux adhérents, et permet à ceux-ci de discuter de sujets n'ayant pas vocation à être diffusés publiquement.

Un forum pour quoi faire ?

Rien ne remplacera les rencontres en chair et en os. Cela tombe bien : la prétention du forum n'est pas de se substituer aux réunions de la Ville à Vélo, mais d'en être la prolongation virtuelle, accessible où et quand vous le désirez. Pour beaucoup d'entre nous, trouver le temps de participer aux réunions de la Ville à Vélo est difficile. Cela signifie que le dialogue entre les adhérents « actifs » et les autres est souvent rompu, au grand dam des deux parties. À l'aide du forum, vous pourrez ainsi échanger des idées, des impressions, des images, des vidéos, des documents... sur tous les sujets en rapport avec le vélo à Lyon. Vous pourrez ainsi garder un contact rapproché avec les autres membres de l'association, remonter dans les archives bien plus aisément qu'avec une boîte e-mail pour y lire ce qu'il s'est passé pendant vos absences, et participer de cette façon à la vie de l'association.

Exprimez-vous !

Comment réagir face à un automobiliste agressif ? Le port du gilet de sécurité en ville est-il vraiment utile ? Où garer son vélo à la gare de Lyon Part-Dieu ? Boire un verre entre vélotafeurs, cela vous tente ? Comment gérer en tant que cyclistes la mixité des

voies Bus + vélos ? Avez-vous des bons plans de balades autour de Lyon ? ... Retrouvez sur le forum des dizaines de sujets différents, polémiques ou rassembleurs, permettant aux cyclistes que nous sommes d'échanger, d'apprendre, de conseiller, de débattre avec les autres cyclistes lyonnais. Les conversations (parfois passionnées, souvent bon enfant) sont ouvertes à tous et à toutes. Il y a toutefois deux règles principale à respecter : les propos exprimés resteront en rapport avec le vélo et devront obligatoirement être tenus dans un esprit courtois et non-violent.

Par où débiter ?

Pour y participer, il suffit de se rendre sur le site de la Ville à Vélo : www.lavilleavelo.org, puis de cliquer sur le lien « forum » se trouvant dans le menu de gauche.

Cliquer sur le lien « M'enregistrer », puis suivre les différentes étapes. Une fois que vous aurez validé votre compte, et que vous serez identifié avec votre pseudonyme et votre mot de passe, vous serez en mesure de participer aux discussions !

Pour les personnes ayant des difficultés à s'inscrire ou à utiliser le forum, vous pourrez poser vos questions lors de nos réunions. Je tiens également à votre disposition un manuel d'utilisation succinct qui vous aidera à débiter. Pour le recevoir par mail, envoyez moi un courriel à : martin@lavilleavelo.org.

À bientôt sur le forum !

ACTIVONS - NOUS ! ACTIVONS - NOUS

De nombreux adhérents...

Plus la Ville à Vélo comportera d'adhérents, plus notre association jouera son rôle de force de proposition. Nous serons alors mieux à même de défendre les intérêts des usagers du vélo. L'année 2009 a permis d'établir un nouveau record du nombre d'adhérents, qui s'élève désormais à 194 !



Oui, mais...

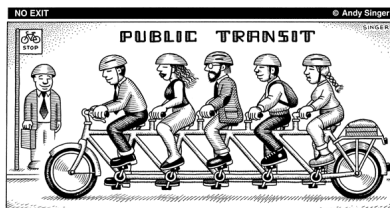
Et pourtant, dans le même temps, le nombre d'adhérents actifs de la Ville à Vélo a fondu comme neige au soleil. Bien peu de personnes participent aux réunions de l'association. Ne persiste qu'une poignée d'adhérents réellement présents pour aider à la vie de l'association, pour participer aux réunions auxquelles nous sommes invités, pour organiser les événements de toutes sortes qui jalonnent l'année.

Conséquences prévisibles...

L'association manque de bras et de cerveaux. Les débats d'idées s'affaiblissent, les idées nouvelles se raréfient, les bonnes volontés s'essoufflent, certains projets avortent faute d'être portés.

Que pouvez vous faire ?

Une association est ce qu'en font ses adhérents. Si vous ne trouvez pas la motivation de participer à la vie de l'association, c'est peut-être que certaines de ses caractéristiques ne vous conviennent pas. Dans le même temps, c'est uniquement en participant aux réunions et aux événements de la Ville à Vélo que vous pourrez faire valoir votre vision du vélo, proposer des actions, définir des engagements, organiser des groupes de travail. Si vous souhaitez que la ville de Lyon dispose d'une association des usagers du vélos qui soit puissante et entendue, venez nous rejoindre ! Plus nombreux seront les adhérents actifs, plus nombreux seront les projets dans lesquels nous pourrions nous lancer... et les faire tous aboutir !



BULLETIN D'ADHÉSION 2010*****



Découpez ce bulletin d'adhésion pour l'année 2010 (ou recopiez-le sur papier libre) et remettez-le nous par courrier avec votre règlement (La Ville à Vélo c/o Pignon sur Rue, 10 rue Saint Polycarpe, 69002 Lyon), ou, par exemple, lors de l'Assemblée Générale de la Ville à Vélo. Chèques à l'ordre de La Ville à Vélo.

NOM : Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Courriel (facultatif mais souhaitable) :

Numéro de téléphone (facultatif) :

OUI, je souhaite adhérer à l'association La Ville à Vélo pour l'année 2010 !

Cochez la case correspondante :

Adhésion simple : 10 euros

Adhésion de soutien : 15 euros ou plus

Adhésion familiale : 20 euros Nombre de personnes :