

Bulletin de janvier - février 2009

EDITO

La municipalité invite les Montreuillois à réfléchir à l'avenir de notre ville. Le Plan Local d'Urbanisme sera élaboré d'ici la fin de l'année prochaine.

Au sein de ce schéma directeur d'aménagement, le chapitre « déplacements » n'est pas le moins important. En paroles, chacun reconnaît qu'il doit être mis un terme au "trop d'automobiles". Mais nous n'avons pas oublié les cris d'orfraie quand la circulation motorisée a été sensiblement limitée en centre-ville à la fin du précédent mandat.

Depuis 15 ans VVV se bat pour que les cyclistes soient reconnus. Ce combat a donné quelques résultats. La piste qui va des Grands Pêcheurs à la rue de Rosny est sans conteste l'aménagement le plus réussi.

Il reste beaucoup à faire. Une association plus forte définira mieux les priorités de demain, engagez-vous, rengagez-vous pour 2009 !

Rencontre avec l'adjointe aux déplacements, le 29 janvier :

1. Sur la rue de Vincennes, après marquage au sol, mise en place de la signalisation verticale du double sens cyclable.
2. L'extension de Vélib' ne desservant qu'une partie de la commune, la ville doit progressivement instaurer un complément de service sous forme de location à moyenne et longue durée de vélos simples et de vélos électriques avec garages sécurisés. La Boissière constituera le quartier d'essai.
3. A terme, plusieurs garages doivent être implantés dans les secteurs hors-Vélib' de la ville, dont un garage avec services de réparation sur la place Jacques-Duclos.
4. VVV a suggéré que la rue Etienne-Marcel soit mise en double sens cyclable entre la rue Parmentier et le boulevard Chanzy puisqu'il n'y a pas de problème de largeur de voie. Cet aménagement peut être réalisé par simple marquage au sol et signalisation verticale.

500 000€ sont prévus au budget 2009 pour l'aménagement des circulations en mode actif et 150 000€ pour le service de location de vélos

Calendrier

- **Réunions mensuelles à la maison des associations, 35 avenue de la Résistance :**

Jeudi 5 mars, lundi 6 avril de 20h30 à 22h30.

- **Atelier réparation :** samedi 28 mars au 50 avenue de la Résistance, de 14h30 à 17h30.

- **Bourse aux vélos :** samedi 4 avril au marché de la Croix de Chavaux. Dépôt des vélos à partir de 10h, vente à partir de 11h. Rendez-vous à 9h à toutes les bonnes volontés pour installer le périmètre, les stands et accueillir le public.

Réunion de présentation du PLU (Plan Local d'Urbanisme), projet d'aménagement et de développement durable, le 7 février :

Plusieurs membres de VVV ont assisté à cette présentation par l'équipe municipale et participé à la consultation dans les divers « ateliers » organisés à cet effet.

L'atelier « déplacements, mobilité, transports alternatifs » a réuni une vingtaine de personnes résidant en divers quartiers de Montreuil avec une présence plus marquée des résidents du « Haut-Montreuil », signe du déficit de desserte en matière de transports en commun, à quoi s'ajoute l'élément du relief. Certains considèrent que le Haut-Montreuil commence au rond point François-Mitterrand, d'autres estiment que la topographie du « plateau » les relie davantage à Romainville et Rosny qu'à Montreuil. Ainsi, les montreuillois du plateau éprouvent-ils une plus grande nécessité d'utiliser la voiture pour leurs déplacements. L'argument du relief est toujours présenté comme un obstacle à l'usage du vélo, avec comme exemple indiscutable l'avenue Jean-Moulin.

Le temps imparti à la consultation n'a permis d'aborder que les aspects très généraux sur le prolongement des lignes de métro, l'arrivée du tramway, la répartition de la voirie entre les divers modes de transport et de déplacement, les flux intenses et les vitesses excessives des véhicules sur certaines voies, les divers obstacles à la circulation piétonne, l'impossibilité pour les personnes à mobilité réduite de se déplacer à Montreuil. Il a donc été davantage question d'un état des lieux que de projet. Les participants, sans en être tous des usagers, ont exprimé des opinions favorables au vélo. Pour les VVVistes de longue date cette évolution des mentalités est particulièrement frappante.

Cette première consultation publique fera sans doute l'objet d'un compte rendu dans le journal municipal. Elle réunissait surtout des personnes engagées dans la vie associative et plus largement des citoyens actifs. La consultation générale est prévue sous forme d'enquête publique au printemps.

Pression des pneus

Si vous rentrez du bar ou de chez le psy à vélo vous roulez d'autant mieux que vos pneus seront gonflés à leur pression optimale, pression qui s'exprime en « bar » en « PSI » et plus rarement en « KPa » qui est l'unité de pression du système international. Sans entrer dans des explications compliquées, il s'agit de remplir la chambre à air avec de l'air sous pression qui assure à la fois la stabilité du pneu et la suspension du vélo.

« La pression est la force appliquée à une unité de surface, elle s'exprime en pascal, qui est égal à une force d'un Newton appliquée à une surface d'un m², en bar, égal à 100 000 pascal, ou en PSI dans le système non métrique. »

Le PSI = Pound per Square Inch = livre par pouce carré, est une unité anglo-saxonne, donc la plus répandue et parfois la seule indiquée sur le flanc du pneu. La recommandation gravée sur le flanc, par exemple « Inflate to 35-65 PSI » signifie que la pression minimale pour rouler est de 35 PSI et qu'au-delà de 65 PSI, le pneu est surgonflé : il risque de déjancer sous l'effet d'un choc violent ou d'éclater s'il est usé ou fendu si vous l'exposez à la chaleur.

Le bar est l'unité de pression utilisée pour les pneus de voitures, mais aussi pour les pneus de vélos. Vous trouverez l'indication, presque toujours en anglais, par exemple « Inflate to 2.5-4.5 bar », ce qui correspond à peu près aux pressions indiquées ci-dessus en PSI.

Voici, pour les puristes, le tableau de correspondance exact :

BAR	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5
PSI	29	36	43	50	57	64	71

Le KPa, ou kilo pascal, est un multiple du « pascal », ainsi que le bar. Les amateurs de la météo marine sur France Inter connaissent l'hecto pascal utilisé pour les mesures de pression atmosphérique.

Exemple d'indication : « Inflate to 275-450 Kpa / 40-65 PSI » donne la pression selon les deux unités.

Pour gonfler les pneus avec précision, il faut une pompe à manomètre muni d'un cadran avec une aiguille qui indique la pression, en bars, en PSI, ou selon une double graduation. L'énergie de celui ou celle qui gonfle un pneu est convertie en pression dans la chambre à air, car à vélo, on fait tout soi-même. Les pneus de VTT à grosse valve sont particulièrement difficiles à amener à la pression standard de 3,5 bars avec une pompe sans appui, la fatigue arrêtant le ou la cycliste bien avant d'avoir atteint cette pression optimale.

Pour rouler en ville sur un vélo de ville sans suspension, il faut gonfler entre 3,5 et 4 bars. Si on reste en dessous de 3 bars, la friction du pneu sur l'asphalte contraint à un effort supplémentaire non négligeable et le vélo sera insuffisamment suspendu. Au-delà de 4 bars, on gagne en roulement mais on roule « dur ».

Il n'est pas inutile de préciser qu'il faut veiller à la qualité, à l'état des pneus et des chambres à air. Un pneu usé expose la/le cycliste aux crevaisons à répétition, surtout par temps de pluie qui favorise la pénétration des objets tranchants dans le caoutchouc, en particulier les éclats de verre. Il faut choisir entre les chapelets de rustines et l'achat d'un pneu neuf. Si la roue se dégonfle dans un délai de quelques jours sans être vraiment à plat, il n'y a pas de crevaison mais la chambre à air est devenue poreuse et ne tient plus la pression. Il faut la remplacer.

Les pneus les plus fiables sont les Michelin, Hutchinson et Schwalbe, de même pour les chambres à air.

Pour celles et ceux qui gonflent leurs pneus chez le garagiste, attention au compresseur qui fonctionne à l'air comprimé et aura vite fait de dépasser la pression maximale.

Atelier réparation : _____ mise au point technique.

Le prochain atelier aura lieu le 28 mars, le suivant et dernier de la saison le 13 juin.

Nous insistons sur le fait que ces ateliers sont à l'usage des adhérents, à jour de leur cotisation, pour venir apprendre à réparer leur vélo. Les mécaniciens bénévoles qui encadrent les ateliers ne sont ni vélocistes, ni spécialistes et encore moins des magiciens dont on peut attendre qu'ils transforment un vélo dégingué en fin coursier. Ils comprennent par contre assez rapidement si la chose est possible ou non dans le cadre d'une activité associative gratuite, à ne pas confondre avec un service professionnel à 36€ de l'heure, sous réserve d'acceptation de la réparation. Nous sommes bien placés à la vélo école, avec un parc d'une cinquantaine de vélos à entretenir, pour pouvoir affirmer que certains produits sont d'une qualité tellement déplorable qu'il est très difficile voire impossible de régler certains éléments comme les dérailleurs et les freins de type V-brake.

Bien entendu, l'outillage de VVV reste à la disposition de celles et ceux qui peuvent peut-être consacrer plus d'un après midi à l'installation et au réglage éventuel d'une paire de patins.

Adhésions 2009 : _____

Bonne seizième année, bonne santé par tous les temps aux adhérent-e-s de notre association vélocipédiste. Le bulletin a du mal à suivre le calendrier et ça risque de ne pas s'arranger. Nous sommes déjà au mois de février et comme nous n'avons pas relancé les adhésions, les cotisations 2009 à envoyer par chèque à VVV au 7 rue Dombasle, 93100 Montreuil, n'encombrent pas la boîte aux lettres. Mais cet oubli excusable va être réparé sans attendre le prochain bulletin, contre la somme inchangée de 8€. Détachez le papillon ou mettez un mot dans l'enveloppe avec vos coordonnées, téléphone et adresse électronique.

Cotisations / Adhésions 2009	
Nom :	Prénom :
Adresse :	Code :
Téléphone :	E-mail :
Souhaite recevoir le bulletin par mail <input type="checkbox"/> le bulletin papier <input type="checkbox"/> les deux <input type="checkbox"/>	

Assemblée générale du 5 décembre 2008

Bilan moral VVV a 15 ans.

18 octobre 1993 :

Objet : promotion du vélo comme moyen de déplacement en ville, auprès des Montreuillois.

8 septembre 2000 :

Nouvel objet : promotion du vélo comme moyen de déplacement en ville, auprès de la population montreuilloise ainsi que la défense des intérêts des cyclistes, un meilleur partage et une mixité de la voirie à Montreuil ; l'association, représentée par son président, est autorisée à ester en justice, après décision de son conseil d'administration.

5 décembre 2008 :

Sans avoir eu à ester en justice, VVV a poursuivi ses objectifs jusqu'à aujourd'hui. Après de longues années passées à faire reconnaître le vélo comme un moyen de déplacement de simple bon sens, VVV s'attache à accompagner son développement dans un contexte politique où les préoccupations environnementales tiennent une place réelle dans le discours.

VVV 2008 :

- 175 adhérents
- 13 membres au CA
- un bureau de 3 responsables : Rémy Albaric, Francois Fatoux, Jean-Jacques Sacquepey.

1- Activité : faits et chiffres

Tous les points suivants ont fait l'objet de comptes-rendus dans les bulletins de VVV.

Concertation avec la ville :

- une dizaine de réunions avec l'élue(e) responsable des questions de déplacement et les services techniques de la voirie.
- plusieurs visites sur le terrain pour l'élaboration des projets et l'évaluation des aménagements réalisés.
- journée d'étude à Montpellier pour rencontrer les acteurs du VLS et visite sur le terrain.
- nombreux échanges par mail et téléphone.

Activité interne :

- 11 réunions mensuelles avec une moyenne de 7 participants, 2 réunions extraordinaires du CA pour le renouvellement du bureau.
- rédaction, tirage, mise en ligne de 7 bulletins.
- gestion du site Internet.

Actions auprès des adhérents :

- 5 ateliers réparation
- publication de 7 bulletins

Action auprès du public :

- 2 bourses aux vélos (avril, octobre)

Activité militante :

- service minimum, échange par mail avec les associations voisines.
- pas de campagne d'information, de rencontre et d'adhésion auprès des cyclistes de Montreuil, de plus en plus nombreux.
- questionnaires envoyés aux candidats pour l'élection municipale et rencontre début mars avec les représentants des listes Voynet et Brard.

Conseil :

- auprès d'une association du Val de Marne pour la création d'une vélo-école à Créteil
- auprès de la régie de quartier du Bel Air pour un projet de garage-atelier vélos.

Vélo-école :

Activité principale, en énergie investie pour l'organiser, l'encadrer et la développer.

- une douzaine d'animat-rices/teurs
- 250 élèves
- une centaine de séances les samedi et dimanche matins de 10h à 12h
- 36 balades de perfectionnement le dimanche après midi
- 50 vélos neufs et anciens (à entretenir et réparer)
- recherche d'un local pour héberger la vélo-école.

2- Commentaire :

- une année très active pour les quelques animateurs de VVV.
- deux adhérents ont intégré et apporté leur savoir-faire à la petite équipe pour la fabrication des bulletins web et papier.
- les actions auprès des cyclistes de Montreuil, rencontre, information, campagne d'adhésion, n'ont pas été effectuées, faute de forces vives.
- peu ou pas de sollicitations extérieures (Conseil Général, Conseil Régional), mais une concertation plus soutenue avec la ville.
- la vélo école constitue désormais notre activité principale. VVV va disposer d'un local pour l'héberger et a fait une demande de subvention à la ville en vue d'en assumer le loyer.

Par rapport à la relative atonie de nos activités proprement militantes, la vélo-école réactive à l'endroit de VVV une image légitime de dynamisme et d'inventivité dans un esprit solidaire. Il n'est pas vain de rappeler que l'encadrement entièrement bénévole, le tarif de 30€ pour 20 heures de cours incluant l'adhésion à l'association (pour une question de couverture d'assurance), le prêt d'un vélo d'apprentissage adapté, font de cette école de vélo une entreprise unique et reconnue. Elle apporte à la ville un élément très particulier de notoriété et démontre que des formes de lien social peuvent exister en dehors de l'économie marchande.

3- Perspectives:

- stagnation du nombre d'adhérents et problème de la représentativité de ses délégués. VVV fonctionne davantage sur sa notoriété et sur son expertise acquise au fil des années de militantisme que sur la représentation de nouveaux cyclistes urbains dont nous ne connaissons pas les pratiques ni les attentes. La question se pose de relancer des opérations envers le public cycliste de Montreuil afin d'en estimer le nombre, les profils et le potentiel militant.

Pour cela, il faudra bien entendu des bonnes volontés en renfort de celles qui sont déjà largement employées.

- notre expertise nous autorise toutefois à dialoguer avec les instances de décision, dans la mesure où nous continuons par ailleurs à nous informer, à analyser la situation sur le terrain local et ailleurs. Pour exemple, la visite d'étude à la régie des transports publics de Montpellier, prise en charge par la ville, a eu lieu sur notre initiative.
- La vélo-école constitue un service à caractère public, tels qu'il en existe dans des pays comme l'Allemagne ou le Danemark. VVV souhaite l'orienter davantage vers les apprenti(e)s potentiel(le)s de la ville, dont le nombre a progressé cette année mais qui restent largement minoritaires. L'implan-

tation en dur au Bel Air, où nous prodiguons les cours, pourrait favoriser cette démarche. La disposition d'un local devrait également favoriser une meilleure organisation matérielle de notre activité.

Il est à noter que c'est par le biais de la vélo-école que de nouvelles énergies se sont intégrées à VVV et que d'autres sont en passe de le faire.

Conclusion :

Le trésorier de VVV présente ci-dessous le rapport financier d'une association indépendante et prospère. L'année écoulée aura vu progresser le nombre des cyclistes dans les rues de Montreuil sans que VVV puisse prétendre en représenter les intérêts de façon absolument certaine. Pour autant, l'évolution des données relatives aux déplacements en mode actif, l'évolution des mentalités et les orientations de la nouvelle municipalité laissent prévoir un développement accru et diversifié de l'usage du vélo. Sans surestimer notre rôle dans ce champ social, VVV a assumé et assume une fonction citoyenne salutaire d'accompagnement dont il faut maintenir l'esprit. Les forces militantes n'étant pas inusables, la baisse de régime dans certains domaines de notre activité ne cessera que si des adhérents de l'association s'engagent à le relever. Aucun bilan moral de VVV ne se termine sans un appel à de nouvelles bonnes volontés. Voilà, c'est fait.

Bilan au 05/12/2008

Actif			Passif		
Vélos		3 800		Report à nouveau	14 118,20
Outillage + accessoires		400		Excédent 2008	4 995,72
Trésorerie		15 070,38		Dette (Mairie frais d'impression)	156,46
Total		19270,38		Total	19270,38

Compte de résultat 01/12/2007 - 30/11/2008

Dépenses			Recettes		
Documentation		82,23		Adhésions	1422
outillage + accessoires		1 675,45		Bourses aux vélos	1465
				Cotis. Vélo-école	7720
Assurance		330,32		Vente outil. + acces.	13,7
Téléphone		457,48			
Timbres		292			
Frais bancaires		8			
Frais bourses (repas ...)		152			
reprographie		227,5			
Amortissement matériel		2400			
Excédent 2008		4 995,72			
Total		10620,7		Total	10620,7

Les chiffres sont éloquentes, VVV s'enrichit ! Si l'on ajoute notre stock de vélos au solde du compte en banque, notre patrimoine s'est accru en un an de 5 200 euros pour atteindre 19 200 euros. Il n'était que de 7 800 euros fin 2006. Comme en 2007, c'est la vélo-école qui en est la cause essentielle.

La situation devrait se stabiliser rapidement puisque dans quelques semaines nous paierons un loyer pour le local dont nous allons disposer dans la cité du Bel-Air.