

Bulletin de décembre-janvier 2005/2006

**N'oubliez pas de réadhérer pour 2006.
Bulletin d'adhésion en dernière page**

VVV en 2005

le mot du président à l'assemblée générale

L'association a inversé la tendance au tassement du nombre de ses adhérents (+ de 200 au lieu de 180 en 2004). Le nombre de cyclistes augmente ; même par mauvais temps, il est difficile de trouver à accrocher son vélo devant la Mairie.

Trois événements ont marqué l'année 2005

- 1/ rencontre avec le Maire : suite à un échange de courrier nous avons rencontré JP Brard le 15 juillet. Malgré la confirmation que 30 km d'aménagements cyclables seront effectués avant 2008, nous sommes restés sur notre faim à propos de la volonté municipale d'accélérer le développement de l'usage du vélo à Montreuil
- 2/ Aménagement centre-ville : la place de l'automobile a nettement reculé, mais nous attendons la signalisation pour les vélos.
- 3/ Bienvenue à Coralie, notre nouvelle " Mme Vélo " en remplacement de Mikaël, parti pour de nouvelles aventures dans le Val de Marne

Le dynamisme de VVV ne faiblit pas, bien au contraire

- 4 balades-découverte : 2 en dehors de Montreuil et 2 sur le patrimoine industriel de notre ville
- 1 balade-manif : en commun avec les associations-sœurs de Fontenay & Vincennes
- 2 bourses aux vélos : records de ventes battus.
- 2 Vélo-cafés : convivialité

Ateliers réparations : la régularité (tous les 2 à 3 mois) a permis à plusieurs personnes d'apprendre à réparer leur vélo

Vélo-école : depuis le début de cette activité, une trentaine d'adultes ont appris à faire du vélo

Bulletin : Dans votre boîte aux lettres, grâce à 4 "amoureux de la plume" (ou du clavier) et une vingtaine de vélo-distributeur. N'hésitez pas à écrire un article sur la bicyclette et à l'envoyer, il sera publié



Du côté Montreuil, peu d'aménagement :

Suite Varlin/Condorcet : signalétique non encore effectuée mais bon traitement des carrefours Stalingrad, G Lauriau et Galilée.

Axe Paul-Vaillant-Couturier/Aristide Briand : le projet du bureau d'études ne convient ni à nous, ni à nos interlocuteurs de la municipalité. Le bureau d'études revoit sa copie.

Face aux changements de société prévisible (diminution des réserves de pétrole) et nécessaire (pollution atmosphérique) le rôle de VVV, même limité au niveau local, est important. Il est plus que souhaitable que l'activité de VVV se développe pour imposer à la Municipalité l'accélération des aménagements cyclables et pour inciter la population à réduire fortement l'usage de l'automobile. Devant cette tâche la participation (continue ou ponctuelle) de chaque adhérent est utile.

Bicyclettement vôtre. Jean-Jacques Sacquepey, président

agenda

 jeudi 5 janvier réunion mensuelle 35 avenue de la Résistance

 prochain atelier-réparation: 4 mars

 prochaine bourse aux vélos: 1er avril

Contre-sens cyclables à Paris

A l'heure où toutes les grandes métropoles françaises multiplient les zones 30 avec autorisation pour les vélos de circuler systématiquement dans les deux sens, la situation est bloquée à Paris et en Ile de France par la Préfecture de police qui craint une hausse des accidents.

La Ville de Paris a obtenu la possibilité d'expérimenter pendant quelques mois 4 contre sens cyclables dans les voies suivantes :

- ◆ Saint André des Arts (6°)
- ◆ Petites écuries (10°)
- ◆ Faubourg Saint Denis (10°)
- ◆ D'alembert (14°).

Lors du comité vélo du 14 décembre, Denis Baupin, maire-adjoint aux transports de La Ville de Paris, a rendu compte d'une enquête réalisée en septembre dernier.

Les piétons représentent entre 81 à 95% des usagers de l'espace public. Pour ce qui est du trafic, les 2 roues à moteur sont 16 à 23%, les 4 roues motorisées de 53 à 61%, et les vélos 16 à 30% contre 2% en moyenne sur les grandes voies. Les vélos empruntent le contre sens dans 44 à 66 % des cas, ce qui prouve leur utilité afin d'effectuer des trajets les plus courts possibles. Seuls 27% des cyclistes ont estimé être moins en sécurité avec ce dispositif.

Les contre sens cyclables semblent vraiment novateurs. En effet :

- ◆ seuls 29% des piétons et 42 % des automobilistes ont vu et compris le système
- ◆ 48% des piétons et 34% des automobilistes ont vu mais n'ont pas compris le système
- ◆ 23% des piétons et 24% des automobilistes n'ont rien vu et rien compris!

De plus, après explication du dispositif,

- ◆ 65% des piétons pensent qu'il ne pose pas de problème.
- ◆ 52% des automobilistes estiment qu'il n'est pas dangereux.
- ◆ 56% des automobilistes et 59% des piétons y sont globalement favorables et le pourcentage monte à 86% pour les cyclistes.

Pour ce qui est de l'accidentologie, on ne décompte pas d'accident sur 3 sites. Rue du Faubourg Saint Denis, on a compté 2 accidents impliquant un cycliste avant le dispositif et 1 léger pendant l'expérimentation : il s'agissait d'un cycliste circulant dans le sens des autres usagers à moteur et sur lequel une camionnette a reculé.

Le représentant de la Préfecture de Police a indiqué que ces résultats positifs vont "dans le sens de l'histoire", en précisant que ces propos n'engagent en rien le Préfet. La Ville de Paris va donc demander à la Préfecture de Police le maintien de ces contre-sens et leur généralisation dans les zones 30 en partant de la liste fournie par le MDB et des études de faisabilité de ses services techniques sur la base des recommandations du CERTU.

Cette expérimentation réussie renforce les arguments de VVV auprès de la municipalité de Montreuil pour l'aménagement de véritables zones 30 avec autorisation pour les vélos de circuler systématiquement dans les 2 sens dans des quartiers tels que Villiers Papillon ou Paul Signac.



Tu l'as volé à qui, ce vélo ?

Un bon point pour Vincennes

en allant faire des courses à Vincennes, une VVViste a eu le plaisir de constater la suppression d'un emplacement de stationnement voiture sur voirie pour 3 arceaux vélos installés. C'est au niveau de la rue de Montreuil

... c'est peut-être un peu loin, mais écrit avec un certain humour qui mérite un détour. Il s'agit de L'EMPIRE EN DANSEUSE ou l'Univers du vélo Chinois. (Eric MEYER aux Editions du Rocher - paru Mai 2005)

Quelques extraits :

“ Pour écrire ce livre, mon primordial instrument, collaborateur et conseiller fut mon vélo, de marque Giant, à cadre monobarre, de modèle Andy (lovers bike/city bike), à frein à tambours et trois vitesses au moyeu, équipement complété d'une dynamo, d'une lanterne et d'un phare rapportés séparément de France dans nos bagages. Nombre de ses pages furent ruminées, répétées en pédalant, nombre de ses scènes vécues sur selle. Il en ressort une écriture différente, car écrite sous des conditions d'oxygénation et de perception différentes, sous un léger essoufflement et une hyperactivité cérébrale due au besoin de vigilance. Une telle écriture “ cyclique “ est cause de la forme atypique de l'ouvrage : son cadre est bâti comme celui d'une bicyclette, avec une roue arrière assurant la propulsion et une roue avant directionnelle. “

Et l'on découvre la Chine..... et l'usage du vélo comme outil de résistance :

“En somme, l'histoire du vélo en Chine ouvre deux énigmes : comment le Chinois, qui méprisait la bicyclette, a-t-il fini par s'en faire le plus ardent défenseur et comment l'a-t-il ensuite abandonnée aussi abruptement qu'il l'avait épousée ?» ...

“ Au vélo, la Chine impériale avait dit non. Celle socialiste dit oui et, pour se faire, se contenta d'ajouter le vélo à la liste des pratiques nouvelles obligatoires. Il fut imprimé de manière indélébile dans la matière molle de la nouvelle âme, sous les décennies violentes de l'agit-prop stalinienne, de la rectification de la pensée et de l'élimination des objecteurs. Hormis ses raisons sentimentales, le maoïsme avait d'autres raisons d'imposer le vélo”

“ Les mesures de mise au ban du vélo de certaines rues de Chine ne sont pas passées dans l'opinion comme des lettres à la poste. Ici intervient un phénomène nouveau, l'émergence des structures associatives pour défendre la petite reine. Le phénomène dépasse largement le trafic cycliste et se reproduit à travers toutes les strates de la société, des églises aux groupes féministes et homosexuels, en passant par les artistes, médecins, poètes et libres-penseurs ; après cinquante ans, en pleine crise morale, l'autoritarisme fond lentement, comme les glaciers et sort des esprits, de la vie courante”

“ Après avoir magistralement sculpté au fil des siècles les mollets et l'inconscient collectif des Chinois, la bicyclette accompagne leur explosive mutation technologique et urbanistique. Elle en est le témoin, le confident, le moteur individuel, mais en même temps aussi l'élément stabilisateur. Elle joue donc un rôle de volant cinétique ou de frein leur permettant de garder à tout moment les pieds sur les.... pédales et de laisser du temps au temps pour leur éviter de perdre de vue le décor mental et les valeurs de leur enfance”

“ Autre indice de résistance du vélo : les exploits de citoyens pour la défense d'une cause. En février 2002, en une course très médiatisée, Liu Ziliang et un ami relièrent Pékin à Shanghai via huit autres mégalopoles.... afin d'alerter l'opinion sur les problèmes du sida”

“ A Chengdu (Sichuan), un samedi d'Octobre 2000, le maire Wang Rongxuan fit un rare geste citoyen en quittant une heure durant son Audi de fonction pour gagner son bureau à bicyclette tandis que le centre-ville était fermé à tous les véhicules, sauf prioritaires. La mairie entendait ainsi éveiller ses administrés à sa compagne de protection de l'environnement” ...

“ Jusqu'à ce jour en Chine, dans certains milieux, les vélos sont considérés comme un bien collectif, sentiment dû à leur qualité minimale et au fait qu'ils ont été longtemps gracieusement distribués par la danwei, en large quantité, aux éléments méritants. Utiles, mais sans confort ni aucun de ces gadgets bons pour l'égo des jeunes, rouillés, lourds, freinant mal, ces humbles et glorieux compagnons de la révolution semblent porter en eux les dernières séquelles du grandiose projet de Mao, éradiquer la propriété ; aussi, sur les campus comme partout ailleurs, les bicyclettes se chipent sans autre forme de procès.”

Une découverte géographique, économique, sociale, politique..... et comment la ruse sur vélo permet de contourner quelques problèmes. Pour le lire : en librairie : 18 euros 90 ou plus simplement et gratuitement, à la Bibliothèque Robert Desnos.

Exclusif!

l'envoyé spécial de VVV à Londres témoigne

Sur mon Brompton, j'ai traversé Brompton, un quartier du sud-ouest londonien, en empruntant la Old Brompton Road et tout ça en pensant à vous ! la vie à vélo à Londres est tout simplement infernale ! la clientèle cycliste est faite de fous furieux en short, vélos de course ou VTT, roulant comme des dingos (et je suis pas un trainard) on voit même quelques Bromptons allant au même rythme d'enfer que les autres.

Par contre, tous ont de l'éclairage avec recherche de l'efficacité (clignotants devant et derrière), baudriers fluo et souvent avec clignotants supplémentaires. Au vu du trafic auto, on comprend ! c'est bien de virer les bagnoles de pauvres de la capitale des rosbifs mais si c'est pour accélérer le trafic des bagnoles de riches et de leurs taxis, j'suis pas d'accord pour qu'on fasse pareil ici comme quoi, il ne suffit pas de réduire le trafic auto, il faut aussi le ralentir par des aménagements appropriés

les finances de VVV

Le dynamisme de VVV se traduit dans les comptes 2005 : + 572,37€ soit 6 054,42€ de résultat consolidé. En effet, les recettes courantes sont en hausse en raison notamment d'une hausse des adhésions.

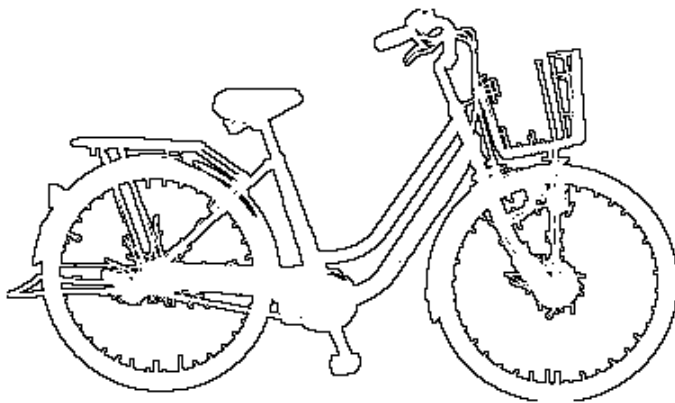
Les bourses aux vélos, grâce à la mobilisation de plus de 30 militants, garantissent l'indépendance financière de l'association avec un résultat positif de plus de 1100 €.

Ainsi, en 2005, VVV a fait face sans souci à ses dépenses structurelles récurrentes telles que l'adhésion à la Fubicy; l'assurance responsabilité civile, la communication, et s'est constitué un stock de papier et de timbres.

Pour ce qui est des activités, VVV poursuit ses investissements pour la vélo école et les ateliers réparation, actualise sa documentation technique pour apporter des contributions pertinentes lors des concertations sur les aménagements cyclables. Si cette bonne santé financière ne permet pas d'envisager la location d'une salle permanente pour entreposer la documentation, le matériel de réparation, les banderoles, panneaux d'exposition pour les stands, elle témoigne néanmoins de la bonne vitalité de l'association.

Catherine Coulin, trésorière

Consultez le rapport financier détaillé sur le site <http://montreuil.fubicy.org>



Location de vélos à Lyon

(voir le bulletin de novembre)

de notre envoyée spéciale à Lyon

Lors d'un rapide séjour dans la capitale lyonnaise samedi 17 décembre, j'ai testé le nouveau système de location de vélos mis en place par la municipalité afin d'effectuer une partie du périple de la biennale d'art contemporain : en

effet je n'ai pas résisté à une navette fluviale sur le Rhône pour rejoindre le site dit de la Sucrière.

Pour ce qui est de la location vélo, le système est aussi souple et réussi qu'on peut le lire dans les campagnes de communication. Avec une carte bleue on peut en quelques secondes louer un vélo soit pour les Lyonnais en prenant un abonnement, soit pour les touristes comme moi pour quelques heures. On trouve en permanence des vélos à tous les points de regroupements qui sont situés à environ 500 mètres les uns des autres.

Mais si l'on trouve facilement des vélos libres, c'est aussi que le dispositif semble avoir du mal à prendre : au cours des mes trajets, je n'ai croisé que 3 autres cyclistes loueurs et les autres cyclistes n'étaient guère plus nombreux. La circulation sur les grands axes et en effet relativement cauchemardesque en raison du manque d'aménagements cyclables et les automobilistes bien énervés par les embouteillages ne font pas de cadeaux aux adeptes de la petite reine.

(ré)adhésions 2006

Faites le dès aujourd'hui, pour ne pas oublier... Plus nous sommes d'adhérents, plus nous avons du poids pour obtenir des aménagements

Nom, prénom

Adresse avec code d'accès

tél

e-mail

souhaite recevoir le bulletin sur papier, par mail, les deux à la fois

Chèque de 8 euros à l'ordre de VVV, à envoyer avec le bulletin d'adhésion, de préférence directement à la trésorière (VVV, 10 rue du colonel Delorme, 93100 Montreuil)