

Bulletin de novembre 2005

Editorial

**Le coeur et la raison.
Depuis 12 ans, je te parle,
cher lecteur, de notre
ville, du vélo, de mon
désir de marier l'une et
l'autre.**

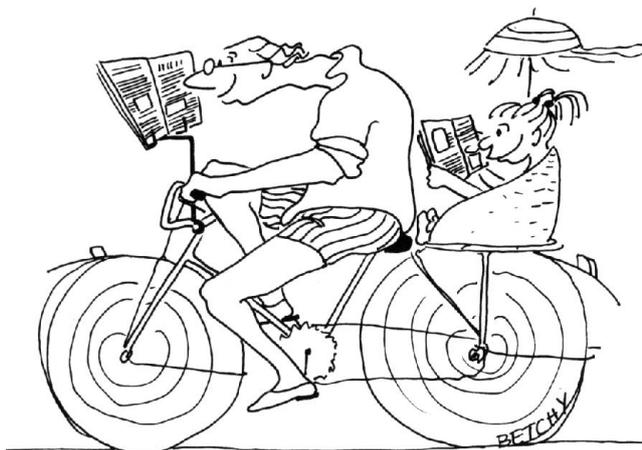
**Pour cette fois, je profite
de l'élan pris pour laisser
partir mon vélo en roue
libre.**

**Tu le devines, cette plume
qui t'écrit chaque mois a
plusieurs mains.**

**L'une d'elles vient d'avoir
un petit souci. Un petit rien
qui nous a fait peur. Lec-
teur, sois sans craintes,
tout va si bien que tu n'en
sauras pas plus.**

**Sinon que celle, celui qui
depuis 12 ans fait parler
sa raison pour te dire tout
le bien qu'elle, qu'il pense
de l'alliance de la ville et
du vélo a aussi un coeur
qui, ces jours-ci, a battu
un peu plus fort.**

**VVV, le vélo, la ville, le
coeur et la raison.**



Assemblée générale

lundi 5 décembre, 20h30

C'est l'occasion de se retrouver entre adhérents de l'association.

De discuter de ce qu'on a fait en 2005, de ce qu'il faudrait avoir comme priorités pour 2006...

De boire un coup et de manger un morceau aussi. VVV offrira à boire, apportez quelques douceurs à grignoter!

Bref, réservez votre soirée, ce sera tellement moins bien sans vous! C'est LA réunion de l'année à ne pas louper!

Au centre de loisirs du 50 avenue de la Résistance

Itinéraire de la Boissière à la mairie

VVV a examiné le projet d'aménagement cyclable sur l'axe P. Vaillant-Couturier- A.Briand qui a fait l'objet d'une présentation le 7 octobre dernier (cf le bulletin du mois dernier).

Il est prévu deux bandes cyclables, une réduction de la partie dédiée aux déplacements des engins motorisés, ce que nous approuvons naturellement. Mais un stationnement bilatéral est maintenu, qui occupe 20% de l'ensemble de la voie ce qui semble considérable au faible nombre de places offertes (65 places à la "montée", 48 à la "descente" sur une section de 1 100 mètres).

Aucune étude n'a été faite sur la nature de ce stationnement (arrêt-minute pour les courses ou résidentiel), sur l'offre de stationnement privé dans l'habitat riverain, sur l'offre publique de substitution qui pourrait être envisagée.

Ce stationnement "officiel" a aussi pour conséquence de

n'offrir aucune garantie sur l'absence d'envahissement des bandes cyclables par le stationnement "sauvage". Il a enfin pour conséquence de rendre beaucoup moins sûr les bandes cyclables avec l'ouverture des portières qui est un des risques majeurs pour un cycliste.

Par ailleurs, cet aménagement est l'occasion de marquer fortement notre solidarité avec les handicapés du foyer Glasberg situé rue G. Méliès. Nous l'avons signalé il y a plus de 18 mois et rien n'a été prévu pour eux.

Enfin, nous ne souhaitons pas que soit renouvelé l'absence de concertation à trois (la ville, les riverains et les cyclistes) qui avait présidé à la réalisation de la piste du Bel-Air.

Pour toutes ces raisons, nous demandons la réouverture de la discussion sur ce projet qui, à la réflexion, nous paraît avoir de trop grosses faiblesses.

📅 lundi 5 décembre, 20h30, **assemblée générale** annuelle 50 avenue de la Résistance.

🔧 samedi 10 décembre **atelier réparation** à la salle Franklin, 60 rue Franklin de 14h30 à 18h.

Rencontre avec M. Zeguerman, maire adjoint aux déplacements

Mercredi 16 novembre. Bref résumé

- d'accord avec nous sur les critiques concernant l'aménagement prévu sur l'itinéraire mairie-Bois-sière (voir au verso)
- présentation mi janvier à VVV du projet sur Colmet-Lépinay-Carnot-Berthelot
- traversée de l'avenue G Peri sur l'itinéraire Lycée-place Carnot : le conseil général, qui est seul compétent, fait le mort.
- rencontre avec la rédaction de Montreuil-Dépêche pour une page à propos du vélo : ce n'est toujours pas fait, mais on va le faire...
- Un grand garage à vélos en centre-ville (une proposition de VVV approuvée par le maire lors de notre rencontre du 15 juillet dernier) : J. Zéguerman va saisir la SIDEC (l'aménageur du centre-ville). Le ton n'était pas à l'optimisme béat, si VVV ne met pas le paquet, l'affaire - essentielle pour le développement du vélo - sera mal partie.

En ce qui concerne les 30 km promis d'aménagements cyclables, la ville a pris du retard, il ne faudrait pas qu'elle tente de le rattraper pour tenir ses engagements quantitatifs en négligeant la qualité



Libre service vélo à Lyon

Après Vienne en Autriche, Lyon a mis en place un système de prêt gratuit de vélo. Les vélos sont disponibles sur des bornes où on peut les retirer grâce à sa carte bleue. Ils peuvent être ensuite déposés à n'importe quelle borne.

Le prêt de moins d'une demi-heure est gratuit. La gestion du service est assurée par Decaux et le coût pour la ville faible ou nul. Pour l'instant le système fonctionne sur abonnement et n'est donc pas accessible aux touristes de passage

Un article en «Une» du Figaro Lyon du 11/10/05.

« Vélo'V tourne à plein régime ».

Les semaines passent et Vélo'V tombe les records

Le mardi 6 octobre les transports en commun ayant tourné au ralenti plus de 16.600 personnes ont emprunté les 2.000 bicyclettes de la ville contre 15.000 le vendredi précédent. 2600 à la seule gare de la Part Dieu. On compte aujourd'hui plus de 29.000 abonnés. « On est au delà du phénomène de mode, déclare le vice président du Grand Lyon en charge des déplacements doux. Vélo'V a modifié les comportements des gens. On observe une certaine forme de dépendance Certains ménages se seraient débarrassés de leur deuxième voiture. Les gens ont du mal à se passer de leur gymnastique douce »

Des soucis ? Des utilisateurs de plus en plus exigeants pour se plaindre de l'absence de sièges pour enfants, de bugs informatiques, de stations vides et d'autres pleines... Coté exploitants, trente vélos volés, plusieurs détériorés, un coût d'achat/entretien de 1000 euros/an/vélo.

Objectif : 4000 vélos et 400 stations en 2007. Discussions prévues entre la Mairie et Decaux sur la suite de l'opération. En attendant curiosité internationale assurée : « des délégations de Washington, Amsterdam, Barcelone, Montpellier, Marseille se sont déplacées... »

Bicyclette et liberté

La bicyclette est le symbole de la liberté. C'est ressenti ainsi par beaucoup de cyclistes aujourd'hui.

Cela a été aussi historiquement le cas avant le développement de l'automobile. La bicyclette qui était jadis d'un usage très développé en ville et à la campagne a été aussi une révolution du mode de vie: son usage a permis à beaucoup d'aller au travail plus rapidement, de sortir de sa ferme isolée, d'aller au bal, etc.

Dans l'exposition "Du refuge au piège, les juifs du Marais" qui s'est tenue cet été à l'Hôtel de ville de Paris on apprenait que parmi les nombreuses contraintes imposées en 1942 aux juifs de la zone occupée, il y avait l'interdiction surprenante à première vue de posséder un vélo.

Interdire le vélo à certaines catégories de personnes en fonction de leur culture ou de leur sexe, permet de fait au détenteur de l'autorité, qu'elle soit politique, religieuse ou familiale, de mieux contrôler les déplacements et donc les gens.