



Périodique du Groupe  
EDEN Vélocité  
Juin 2010

## 2010 : L'année des double-sens cyclables dans les zones 30, mais les autres aménagements cyclables sécurisés se font toujours attendre !

### Edito

Sur le plan des déplacements 2009/2010 est une année paradoxale au niveau des pouvoirs publics tant au plan national que local. D'un côté, dans le cadre des politiques de développement durable, on constate un discours au profit des alternatives à la voiture individuelle que sont les transports en commun et les circulations actives telles que le vélo, pour limiter la pollution atmosphérique. De l'autre les décisions et les actes sont en décalage avec ces intentions.

**Au niveau national**, le plan de relance est effectué au profit de l'industrie de l'automobile sans initier une véritable reconversion dans le développement des transports en commun en ville et en inter-urbain ; Il en est de même pour le fret ferroviaire abandonné au profit du camion.

Notre Mr. Vélo national est bien seul et dispose de moyens dérisoires pour impulser une réelle politique de promotion des déplacements cyclables.

**Localement**, il en est globalement de même. Les dirigeants de la Communauté Urbaine communiquent beaucoup sur le thème des déplacements durables mais ils n'y consacrent pas suffisamment de moyens humains et financiers.

Outre l'absence de réunion du comité de suivi du Plan de Déplacement Urbain, depuis octobre 2008, le projet de **ligne de transport en commun en site propre n°2** qui a été soumis à enquête publique en décembre dernier ne comportait notamment pas de parking relais à l'une de ses extrémités, au Champ le Bœuf. Là toutefois les analyses et contre-propositions des associations et mouvements militants ont été utiles et prises en compte.

Pour ce qui est des **aménagements cyclables**, il faut au quotidien déployer une énergie considérable pour en obtenir. Le programme 2010 sera essentiellement consacré à la création de double-sens cyclables dans les zones 30, d'abord dans l'hyper-centre de Nancy, puis au second semestre dans les autres quartiers de Nancy et de l'agglomération. Quelques bandes cyclables seront créées pour assurer des continuités d'itinéraires, entre autres rue Duroc, rue Pierre et Marie Curie et rue Wilson .

Une étude sera engagée sur une possibilité de zone 30 rue Oudinot afin d'assurer la jonction entre la rue Blandan et la rue de Nabécor. Mais aucune suite n'a été donnée à nos demandes d'études d'aménagements structurants vers l'université Nancy 2, Laxou, Art sur Meurthe et nous n'avons pas eu de propositions alternatives. L'extension annoncée du vélostan'lib dans les quartiers des Deux Rives, Montdésert, Blandan, Vandoeuvre-Vélodrome est repoussée faute de crédits.

### Vive le vélo urbain! Mais...

Dans le contexte actuel d'un début de prise de conscience, que le "tout voiture" qui prévalait ces dernières dizaines d'années n'avait pas d'avenir:

-parce que notre planète ne peut plus supporter tant d'émission de gaz à effet de serre,

-parce que les sources d'énergie fossile sont en quantité limitée et vont devenir de plus en plus onéreuses,

-parce que la densification de la circulation automobile dans les agglomérations génère des nuisances de multiples natures provoquant des risques pour la santé, un accroissement du stress ambiant et une dégradation des relations humaines ;

dans ce contexte donc, un nombre de plus en plus important de nos concitoyens envisage, à juste raison, l'utilisation du vélo en ville comme une solution tout à fait adaptée à bon nombre de situations.

Le vélo urbain est un mode de déplacement idéal pour les courtes ou moyennes distances. Il permet la maîtrise par chacun de son temps de trajet et élimine de ce fait le stress généré par les embouteillages et la recherche d'une place de stationnement. La pratique du vélo développe l'endurance et bénéficie au système cardiovasculaire, participe à la diminution de l'hypertension artérielle.

Il y a souvent confusion des genres dans la conception que l'on peut avoir du vélo. Il y a en effet plusieurs pratiques du vélo et celles-ci doivent être différenciées. Le vélo urbain n'est en aucun cas assimilé au sport cycliste mais il n'est

pas non plus la transposition du vélo-loisir que bon nombre d'entre nous pratiquent de manière plus ou moins occasionnelle.



Le vélo en ville est un formidable outil de liberté mais qui ne nous dispense pas de respecter un certain nombre de règles:

Le cycliste doit veiller à être vu en toutes circonstances, en particulier à la tombée du jour et la nuit:

Le port d'un gilet « haute visibilité » accroît la sécurité du cycliste.

Il doit manifester clairement ses intentions comme tendre le bras de manière claire et suffisamment prolongée avant de tourner

Il doit être attentif à tous les autres utilisateurs de la rue.

Il doit rouler à droite bien sûr, mais pas trop

Il doit veiller à être vu de tous, en particulier des conducteurs de camions et de bus qui ont un angle mort important autour de leur véhicule et peuvent ne pas l'apercevoir s'il se trouve trop près.

Lorsqu'il roule le long de voitures en stationnement il doit penser à laisser un espace suffisant pour pallier l'ouverture inopinée d'une portière

⇒. Alors, tous ensemble, partageons la rue: un maximum de cyclistes, les piétons, les automobilistes soucieux du respect des autres et nous nous déplacerons dans une ville apaisée, plus sûre pour tous.

⇒ **Osez le vélo mais dans le respect des règles de cohabitation et vous ne voudrez plus l'abandonner !**

Rejoignez-nous dans notre action pour développer les aménagements cyclables et à accroître la sécurité de tous.

## **Balade vélo le samedi 12 juin, à la découverte du patrimoine de Malzéville.**

Dans le cadre du désormais traditionnel « **Déboulé de la Bergamote** » (manifestation regroupant coureurs à pieds, randonneurs pédestres et cyclistes), EDEN proposera une promenade à bicyclette (3 h environ) : « **Découverte du patrimoine de Malzéville** » équipements pour les loisirs, châteaux, cité ouvrière, maisons individuelles, maison de maître et une visite de la Douéra.

L'inscription peut se faire de préférence sur le site <http://debouledelabergamote.free.fr/> en réglant 12€ par chèque ou par carte bancaire, repas sous forme de barbecue compris et tee-shirt offert ou alors le jour même sur place entre 14h et 14h30, parc de la Pépinière, côté théâtre de plein air (repas et tee-shirt non garantis).

## **Nancy : la seconde ligne de transports en commun en site propre enfin à l'étude**

La plupart des grandes villes françaises ont au cours des quinze dernières années procédé à un rééquilibrage du partage de la voirie au profit des transports en commun et des circulations actives que sont la marche et le vélo.

**La seule ligne de T.C.S.P. construite actuellement, dite "tram" est très problématique** : très coûteuse, peu fiable, avec une vitesse moyenne et une capacité de rames insuffisamment attractive.

**L'enquête d'utilité publique pour la seconde ligne de T.C.S.P. lancée en décembre 2009** était donc essentielle pour que les usagers et citoyens puissent faire connaître leur avis. Pour l'association EDEN, cette seconde ligne de T.C.S.P. **représente un choix raisonnable sur le plan technique et financier pour le développement des transports en commun**: le matériel roulant de type trolley est en effet plus fiable, comporte une capacité de transport de voyageurs importante pour un coût limité en terme d'aménagement de la voirie. Le site propre prévu dans le centre de Nancy devrait garantir globalement le respect des horaires et donc son attractivité pour les passagers.

Cette ligne de trolley représente aussi **une avancée pour les cyclistes** qui pourront rouler dans le site propre, verront l'offre de stationnement et de parc de vélos en libre service

accrue aux arrêts. Enfin une option sera prise dans l'appel d'offre du matériel roulant pour qu'il puisse embarquer les vélos au moins aux heures creuses. Le traitement des carrefours et entrées dans le site propre reste à préciser pour garantir la sécurité des cyclistes.

**Mais cette ligne de T.C.S.P. ne constitue pas à notre sens un choix clair pour un nouveau partage de l'espace public.**

En effet, le projet initial prévoit globalement un renforcement de l'offre de stationnement voiture autour de l'anneau de desserte de l'hyper-centre-ville, notamment à côté de la faculté de lettres à Godrefroy de Bouillon, ce qui constituerait un appel à l'utilisation de la voiture. De plus, aucun parking relais n'était prévu au début de la ligne au Champ le Bœuf.

**Force est de constater que les commissaires enquêteurs nous ont entendu** ainsi que les autres associations et mouvements qui ont consulté les documents et fait part de leurs critiques sur cette question du stationnement. Ils ont **poussé la CUGN à revoir son projet**. Elle s'est en effet engagée à **limiter le parking Godefroy de Bouillon à 200 places** pour uniquement compenser la perte de stationnement en surface des riverains ainsi qu'à **créer un parking relais au début de la ligne vers la Sapinière**.

Enfin la réflexion sur l'organisation globale des rabattements de bus, pôles d'échanges, espaces de circulation et d'arrêts des bus avec le trolley et le TVR, tout spécialement en centre-ville autour de la gare SNCF, **demande encore un sérieux approfondissement sous peine de congestion, de ruptures de charges importantes, de vitesse commerciale faible et donc de faible attractivité des transports en commun**.

Eden sera associée par la CUGN dans la phase de mise au point des études : usagers des transports en commun, cyclistes, piétons, notre avis compte si nous le portons collectivement. N'hésitez pas à participer à nos réunions du conseil d'administration ouverte à tous les adhérents, à nos groupes de travail ou en écrivant à l'association.

## **Le double sens cyclable**

Il s'agit, pour les cyclistes, d'une mesure économique et sécuritaire qui a vu le jour dans de nombreux pays étrangers et qui devrait se généraliser en France avec l'application d'une nouvelle réglementation

### **Que dit la loi:**

Le décret du 30 juillet 2008 introduit dans le code de la route la généralisation des doubles sens cyclables en zone 30

Dans ces zones, les rues à sens unique voiture seront autorisées à double sens aux vélos, sauf disposition contraire, notifiée par arrêté municipal; Les municipalités ont jusqu'au 1er juillet 2010 pour mettre à jour les arrêtés municipaux et la signalisation.



### **Avantages du double sens cyclable:**

- il raccourcit les distances à parcourir, ce qui favorise l'utilisation du vélo
- il n'est pas dangereux car il permet une meilleure visibilité entre vélo et voiture
- les usagers se voient et se croisent sans danger avec une meilleure appréciation de la distance
- il permet d'éviter certains grands axes plus dangereux pour le vélo
- il a un rôle structurant en assurant la continuité des itinéraires. Il ouvre de nouvelles voies aux cyclistes
- en résumé, il est simple, efficace et peu onéreux à mettre en œuvre.

### **Principes de réalisation:**

Si la largeur de la chaussée le permet, il est matérialisé par une bande cyclable avec pictogrammes vélo et flèches

Dans le cas de largeur réduite, le marquage est réalisé uniquement par des figurines vélo et flèches

Une signalisation spécifique par panneaux est mise en place aux extrémités de rues et aux intersections.

Le seul inconvénient réside dans le fait que le piéton doit s'habituer à voir des vélos dans les deux sens ce qui oblige les cyclistes à en tenir compte en étant vigilants

### **Applications dans la Communauté Urbaine du Grand Nancy:**

#### **Nancy:**

- zones 30 du centre-ville de Nancy: la plupart des rues seront équipées de

doubles sens cyclables pour le 1er juillet 2010

- futures zones 30 République/Mont-Désert et Blandan/Thermal: échéance 2ème semestre 2010
- futures zones 30 des quartiers Saint-Pierre/René 2, Charlemagne, Saint-Fiacre: réalisation dans le courant de l'été 2010.

Quelques réalisations à Vandoeuvre et Villers les Nancy et d'autres zones 30 sont en projet dans le périmètre de l'agglomération. Elles correspondent à une demande des riverains pour une circulation apaisée. Elles facilitent le déplacement des cyclistes surtout avec l'application généralisée du double sens cyclable

**Cyclistes, profitez pleinement de ce nouveau dispositif en tenant compte que les piétons doivent conserver tous leurs droits.**

## **VOIR + ETRE VU = SECURITE : La nuit, roulez éclairé !**

Bien voir et être vu des autres usagers, une règle de base pour rouler la nuit.  
Pour votre sécurité, votre vélo doit être équipé d'un éclairage réglementaire

*Quels sont les accessoires indispensables:*

### **à l'avant:**

un phare blanc ou jaune émettant une lumière non éblouissante, un réflecteur blanc.

### **à l'arrière:**

un réflecteur rouge et un feu rouge

### **sur les roues et sur les pédales:**

des catadioptrés oranges faisant office de réflecteurs.

Un éclairage performant n'assure pas à lui seul une bonne visibilité; porter des vêtements de couleur et des bandes réfléchissantes est vivement conseillé

**Le gilet jaune** est obligatoire, de nuit, hors agglomération ou lorsque la visibilité est insuffisante. Il est fortement recommandé pour rouler en ville.

Le vélo est un moyen de déplacement pratique et économique. Ne le rendons pas dangereux pour

nous-mêmes et pour les autres usagers en ne respectant pas les règles élémentaires de visibilité pour son utilisation de nuit.



## **Cyclistes : Rejoignez EDEN vélocité pour vous faire entendre !**

Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien - Association agréée pour la protection de la nature et de l'environnement

E-Mail : [contact@as-eden.org](mailto:contact@as-eden.org)

Site Internet : <http://www.as-eden.org>

**Adhésion et/ou dons, montant déductibles  
des impôts à hauteur de 66% et dans la  
limite de 20% de votre revenu imposable**

Nom :

Prénom :

Adresse :

Cotisation individuelle annuelle : 15€

Cotisation Famille 22€

Etudiants ou personne à faible revenu : 2€

Sympathisant : au choix

Bienfaiteur : 50€ ou plus