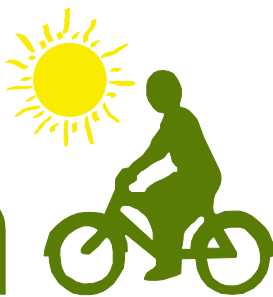


crayons d'action



n°8
novembre
2011

La lettre d'information de Rayons d'Action

Association de défense des usagers du vélo et de promotion de la bicyclette comme moyen de transport à Rennes et dans sa région

édito

À l'heure où des députés remettent en cause le bien-fondé des double-sens cyclables (sans aucune preuve de dangerosité) au motif que l'on « surprendrait » les autres usagers.

Et alors que la grande majorité des aménagements cyclables récents mis en place par la Ville de Rennes et Rennes Métropole ne sont ni satisfaisants ni sécurisants. Que les incivilités restent largement non sanctionnées.

On peut se demander si nos politiques et nos techniciens ne vont pas contre le sens de l'histoire.

Sans aller jusqu'à élever des statues à notre gloire, la collectivité pourrait montrer un peu plus de prévenance et de respect envers tous les cyclistes. Eux qui ne polluent pas, ne font pas de bruit, ne risquent de tuer personne et n'usent pas les routes.

À défaut d'un « merci », nous demandons « juste » à ce qu'on ne nous mette pas des bâtons dans les roues.

Julien

RÉGLEMENTATION

Les règles d'utilisation des pistes et bandes cyclables

Comme généralement les lois et décrets qui règlent la cohabitation des différents utilisateurs de la rue sont faits pour protéger les faibles, nous cyclistes avons tout intérêt à ce qu'ils soient respectés. Mais pour les respecter encore faut-il les connaître. Or beaucoup de cyclistes (mais aussi d'automobilistes qui pourtant ont été à l'école de conduite) les connaissent mal. Après les double sens cyclables du n° 4, nous essayons donc de rappeler ici les règles d'utilisation des pistes et bandes cyclables.

Rappelons tout d'abord que le vélo a les mêmes droits et obligations que tous les autres véhicules : on roule à droite, on

double à gauche, on signale un changement de file ou de direction avant de tourner, tout comme les voitures (devraient le faire). Il y a deux règles spécifiques : deux vélos (mais pas trois) peuvent rouler côte à côte, à condition de permettre aux autres de doubler; et les voitures quant à elles, doivent laisser 1 m de distance (1,50 m en dehors des agglomérations) quand elles doublent un vélo.

Si l'on considère qu'une voiture, même petite, fait 1,80 m de largeur avec rétroviseurs et un cycliste 70 cm avec coudes (mon vélo fait déjà 73 cm), alors une voiture ne peut pas doubler dans une rue en dessous de 3,50 m. Si en plus des voitures sont garées à droite, le cycliste se doit de garder un minimum de 50 cm de distance pour ne pas être surpris par la prochaine porte qui s'ouvre, même juste un petit peu pour laisser le conducteur regarder. Il est alors impossible pour une voiture de doubler dans une rue plus étroite que 4 m (hors parking).

On comprend alors toute l'utilité des aménagements spécifiques pour les vélos: les pistes cyclables et les bandes cyclables.

La piste cyclable est une voie séparée de la chaussée, indiquée par une pancarte avec un vélo sur fond bleu; elle est exclusivement réservée à la bicyclette. La bande cyclable est une file sur la chaussée, indiquée par la même pancarte. Bien qu'elle soit sur la chaussée, la bande cyclable est elle-aussi réservée à la bicyclette et donc interdite aux motos, motocyclettes, et évidemment aux voitures, même pour des arrêts provisoires « juste pour acheter des cigarettes » ou « laisser descendre quelqu'un » - mais à Rennes la police semble malheureusement tolérer ces arrêts.



En règle générale ni la piste, ni la bande ne sont obligatoires pour les vélos. Vous pouvez donc choisir d'utiliser n'importe quelle autre file de la chaussée qui vous semble plus commode, sauf quand la piste/bande est marquée avec une pancarte ronde,

ce qui est le cas assez exceptionnellement. Vous pouvez donc quitter la bande cyclable pour changer de file, doubler, tourner à gauche ou à droite – sachant qu'un changement de file se signale avant la manœuvre (même si la plupart des automobilistes semblent avoir oublié cette règle).

Sur les pistes cyclables, comme sur la route, le marquage au sol est une signalisation à part entière. Petit rappel : les lignes vertes servent juste à indiquer qu'il s'agit d'une file spéciale, c'est bien la ligne blanche qui a valeur de signalisation. Parfois cette ligne blanche devient une ligne continue à l'approche d'un carrefour à feux; à partir de cet endroit il est donc interdit de changer de file (par exemple descente du Pont St.Héliier vers le nord). Si vous voulez utiliser la file voitures pour éviter l'attente aux feux vélo, il faut donc changer avant.

Les bandes et pistes cyclables partagent en général le statut de la rue à laquelle elles sont associées. Une voiture tournant à gauche ou droite doit laisser passer les vélos qui continuent tout droit – c'est aussi vrai pour les pistes cyclables à double sens. Mais nous ne pouvons que mettre en garde les cyclistes: la plupart des automobilistes ne s'attendent pas à voir un cycliste « dans le mauvais sens » et beaucoup ne regardent pas dans leur angle mort. Soyez donc extrêmement vigilants, et particulièrement à l'approche d'un carrefour, ne profitez pas de votre bande cyclable pour rouler plus vite que les voitures, et ne restez pas à droite d'un camion ou bus car ils sont encore souvent mal équipés en rétroviseurs et ne voient donc pas forcément ce qui se passe à leur côté.

Très souvent la bande cyclable est tout simplement supprimée à l'approche d'un carrefour pour laisser la place à une file supplémentaire pour les voitures. Le cycliste doit alors suivre les règles habituelles de la circulation mentionnées plus haut. Cela implique qu'il doit dépasser les voitures sur la gauche pour accéder au sas vélo.

Qu'est-ce qu'un sas vélo ? Il s'agit de la zone aménagée devant un feu, et après la ligne d'arrêt (blanche) des voitures. Elle permet aux cyclistes de se positionner au feu devant les voitures pour être mieux vus, et accessoirement de respirer moins de gaz d'échappement quand tout le monde démarre. Contrairement à la bande cyclable, le sas vélo est aussi ouvert aux motocyclettes – mais pas aux motos et voitures. Et l'excuse « le feu vient de passer au rouge » ne compte pas : on n'a pas le droit de franchir la ligne d'arrêt si on risque seulement d'être bloqué dans le sas vélo.

Helmut

Le parcours d'initiation en partenariat avec Vélostar a bien marché. 22 personnes s'étaient inscrites pour participer et 14 personnes sont venues.

Le prix de l'initiative a été décerné par Rennes Métropole à l'association étudiante ECOO pour l'atelier vélo et le prêt de vélo aux étudiants qu'elle a mis en place. Elle a son local dans le manoir de la Robiquette qui est partagé entre 8 associations.

Le prix Ados a ENFIN été lancé en présence de 25 personnes dont un journaliste de Ouest France. Tous les partenaires étaient venus : Agence Régionale de Santé, Rectorat, Sécurité Routière.

A Bruz, la journée a été bien remplie : 25 vélos ont été gravés et nous sommes intervenus pour des réglages divers sur 4 vélos

La balade des arbres a rassemblé 40 participants sous le soleil (dont 12 membres de Rayons d'Action) et s'est achevée par un pique-nique au parc des Gayeulles.

Durant la Semaine de la Mobilité, 130 vélos ont été gravés ce qui fait 1600 vélos gravés par nos soins à Rennes.



Merci à tous les bénévoles qui ont participé au bon déroulement de la Semaine de la Mobilité.

Odile

ACTUALITÉS

Semaine de la Mobilité

Le bilan est cette fois encore positif.

A l'université de Rennes, la communication n'a pas été bien faite. Malgré cela, 85 personnes ont assisté à la projection du film d'Hélène et Thomas. L'exposition qui se tenait dans le hall était peu visible.

A Orange, comme tous les ans, le vélobus a bien fonctionné. Environ 18 personnes y ont participé.

A l'IUT, beaucoup de personnes sont venues à vélo mais peu dans le cadre du vélobus.

agenda

Prochain atelier d'auto-réparation : samedi 17 décembre de 14h à 17h à la MCE 48 bd Magenta. Pour le gravage de vélo, amenez une pièce d'identité.

Tous les 2ème mardi du mois - Réunion du Conseil d'Administration à 20h30 à la MCE 48 bd Magenta. Ouverte à tous les adhérents.

Assemblée générale : vendredi 2 décembre, à 20h dans l'ancienne école Papu, rue Papu. Venez nombreux.

Rédacteurs : Julien Balas. Helmut Bürklin, Odile Guernic
Directeur de la publication : Julien Balas.
Imprimé par nos soins – ISSN : 1969-1653