Journal de l'association Vélocité de l'Angoumois avril 2017 n°10



Edito

Les zones 30 : vers des villes apaisées

Les cœurs des villes européennes sont en train de muter en zones 30.

Ces villes conservent des axes structurants à 50 voire à 70 km/h qui permettent de se déplacer rapidement à proximité de sa destination puis de rouler de façon apaisées à 30km/h.

Cette tendance forte, qui ne fait que s'accélérer, a plusieurs conséquences.

La première impression d'une circulation à 30 Km/h est un sentiment de sécurité et de réduction importante du bruit de la circulation.

Mais les conséquences de cette mutation sont bien plus importantes, à commencer par repartager la rue entre automobilistes, cyclistes et piétons.

La vitesse réduite met en confiance les piétons et les cyclistes et favorise le développement des déplacements doux.

La sécurité est améliorée par le fait que le temps de réaction combiné à une vitesse réduite des automobilistes permet de réduire de plus de 50% les distances d'arrêt d'urgence.

Si à priori une voiture consomme plus à 30 km/h qu'à 50 voire 70 Km/h, le constat est bien une réduction de la pollution par le fait que la vitesse est plus régulière et que les accélérations sont moins fortes et durables.

De ce fait, rouler à 30 Km/h ne réduit que de moins de 10 %, et non de 40%, la vitesse moyenne par rapport à une limitation à 50 Km/h ce qui représente moins de 2 minutes sur le trajet domicile travail moyen de 7 kms.

Un autre intérêt des vitesses apaisées c'est de pouvoir remplacer les carrefours à feu tricolores et de revenir à des carrefours à priorité à droite ou rond point qui permettent de supprimer les arrêts inutiles, surtout en période de faible affluence.

La mutation de nos villes encombrées, bruyantes et polluées en zones 30 nous promet donc une amélioration de notre cadre de vie, plus apaisée, plus sécuritaire et une augmentation des déplacements doux.

Dans ce numéro:

AF3V -Les Véloroutes et Voies Vertes de France	2
-Des vélo routes en Charente	3
Double Sens Cyclable	4
Bonus vélos à assistance électrique	
Améliorer sa SECURITE à vélo	5
Actualités -Une petite sœur à Cognac -Consommation durable?	6

Les concepteurs, redacteurs et relecteurs de ce n° :

Véro D, Gillian K, Marion C, Thierry P, Marc B, Luc D et Julien H

Festifastoche



Vélocité de l'Angoumois est partenaire et acteur du festival

De nombreuses animations seront organisees

Samedi 20 Mai: COBICYCLAGE pour venir ensemble

à vélo depuis plusieurs points de départ vers le site de FESTIFASTOCHE Les horaires et les trajets seront précisés ultérieurement sur notre site web

Dimanche 21 Mai: BOURSE AUX VELOS Pour vendre et acheter des vélos d'occasions

Dépôt des vélos de 10h à 13h

Vente des vélos de 12h à 16h

Récupération des invendus de de 16h à 17h

Fête du Vélo

les **3 et 4 juin 201**7 les **24h non-stop**

RDV Place des Halles! Pour plus d'infos consultez notre site web

AF3V

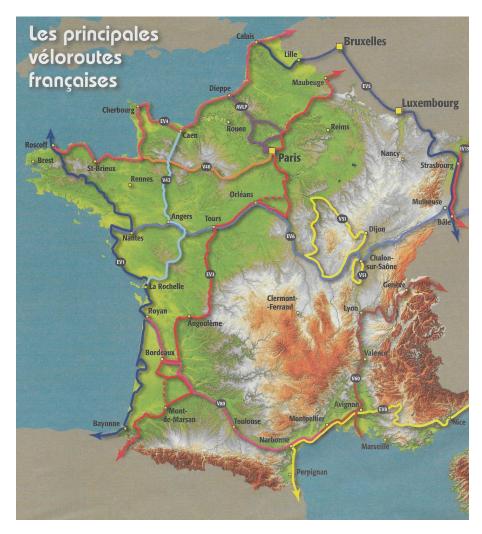
Les Véloroutes et Voies Vertes de France

L'association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) œuvre depuis 1997 pour faire aboutir l'ambitieux projet de réseau national des véloroutes et voies vertes. Elle intervient au niveau national, mais aussi au niveau régional, départemental et local via un réseau de délégations et de relais locaux. Au niveau de la Charente, c'est Vélocité de l'Angoumois qui fait remonter les informations.

En quoi ça consiste? Référencer et promouvoir les véloroutes et voies vertes, apporter l'expertise des cyclistes auprès des collectivités, exercer une veille sur les aménagements en cours.



Quel rapport avec le déplacement à vélo? Si ces jolis parcours font oublier la ville le temps d'une balade dominicale, ils sont également un véritable enjeu dans le déplacement domicile-travail, car ils permettent de disposer de trajets sécurisés et rapides.

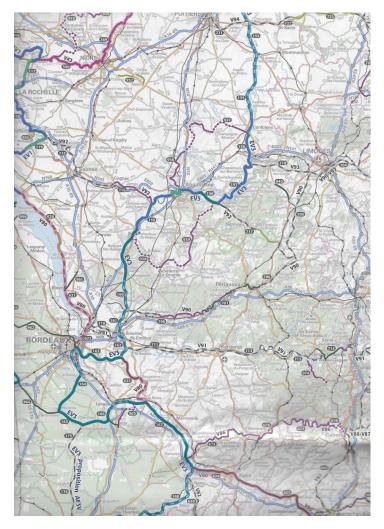


Quelle différence entre une véloroute et une voie verte? Une véloroute est un itinéraire continu et adapté à la circulation à vélo, souvent une route à faible trafic. Une voie verte exclusivement est réservée aux déplacement non motorisés: vélo, roller, personnes à mobilité réduite... Elle emprunte souvent une ancienne voie ferrée ou un chemin de hallage, et peut être goudronnée ou non.



Des vélo routes en Charente





Et en Charente? Il existe déjà de beaux parcours: le Tour Charente (ex Grand Huit Charentais), la coulée d'Oc, la voie verte du val de Touvre, la Galope Chopine, la coulée verte à Angoulême, la voie verte du val de Nouère... Certains de ces parcours s'inscrivent dans des projets plus vastes comme la Véloroute Nationale 92, qui longera la rivière Charente, et l'EuroVéloroute 3, dite la Scandibérique, qui joindra Trondheim Norvège à en St Jacques de Compostelle en Espagne!

Pour soutenir le développement des véloroutes et voies vertes, il est possible d'adhérer à l'AF3V. L'adhésion vous ouvre également l'accès aux Auberges de Jeunesse et aux affiliés du réseau FUAJ. Page 4 Velopotins

Double Sens Cyclable

Un Double Sens Cyclable, parfois appelé Contre Sens Cyclable, est un aménagement permettant une circulation à double sens pour les cyclistes sur une voie à sens unique pour les véhicules motorisés.

Ce type de voie est signalé d'un coté par un panneau sens interdit (photo) avec un panonceau « Sauf

Cyclistes » ou « sauf vélos » (dans le cas contraire la voie reste interdite aux cyclistes)

De l'autre coté un panneau indique la possibilité de croisement de cyclistes, ainsi qu'aux intersections (photo)

L'avantage de ce type d'aménagement est de rendre très efficace la circulation à vélos en maintenant des trajets les plus directs possibles.

Ce dispositif est très répandu en Europe, il s'est développé en France à partir de 2008 après une phase expérimentale à partir de 1996.

Ces aménagements en sens uniques permet une meilleure utilisation des voies étroites, en réservant des stationnements pour les voitures, en libérant les trottoirs pour les piétons et en redonnant sa place aux vélos.

De plus un DSC améliore la sécurité en réduisant la vitesse des voitures, les automobilistes et les cyclistes se voient en se croisant.

Un DSC est très souvent simple à aménager et se développe de plus en plus en ville. D'autant que les décrets du 30 juillet 2008 et du 2 juillet 2015 légalisent et rendre quasi obligatoire ce type d'aménagement.

Bonus vélos à assistance électrique

Entre le 19 février 2017 et 31 janvier 2018 l'état finance un bonus pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. Le montant est défini à hauteur de 20% du montant du vélo, hors options, limité à 200 €

Ce vélo doit être conforme à la réglementation de vélo à assistance électrique. Il doit avoir:

- Un moteur d'une puissance maximale de 250 W
- Une assistance au pédalage diminuant progressivement jusqu'à zéro pour une vitesse de 25 Km/h

Des conditions restrictives d'acceptation de ce bonus ont été rajoutées:

- J Il doit s'agir de l'achat d'un vélo neuf
- ☼ Le vélo ne doit pas être équipé de batteries au plomb
- ☼ Le bonus n'est attribué qu'à une seule personne nominative et pour l'achat d'un seul vélo

Pour faire la demande passer par le portail https://portail-bonusvelo.asp-public.fr/dvlec/app.php
Joindre:

- Une copie de la carte d'identité
- 👉 Une copie de la facture au nom du demandeur d'achat du vélo



SAUF

A P

Améliorer sa SECURITE à vélo...

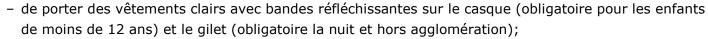
Une attention soutenue permet de limiter les risques et de faciliter ses déplacements !

L'observation du comportement des autres usagers est essentielle, ensuite il faut être visible de loin et prévisible sans ambiguïté à tout moment...

Trop souvent le conducteur de véhicule à moteur (auto, moto, cyclo...) néglige l'importance de sa vitesse par rapport à celle du cycliste ...

Le cycliste lui est persuadé que l'automobiliste le voit parfaitement bien de jour comme de nuit ... (?)





- de surveiller en permanence le comportement des autres usagers, les piétons et véhicules à moteur, notamment dans les cas suivants: passage piétons, dépassements des camions et autobus, l'ouverture des portières, aux intersections, tout en respectant scrupuleusement les règles du Code de la route;
- d'adopter une vitesse en fonction de l'état de la chaussée et sa configuration ;
- d'être clair sur ses intentions de trajectoire, de changements de direction et de ses arrêts...
- d'être équipé d'un éclairage de vélo: phare à l'avant et feu rouge à l'arrière, fixes ou clignotants...
- d'utiliser un rétroviseur pour surveiller les usagers venant de l'arrière et une sonnette pour prévenir les cyclistes et piétons...
- de déployer un écarteur de dépassement pour le respect des distances, (minimum 1m)
- d'installer un fanion de positionnement sur le cadre du vélo;

ET ENFIN, CONNAITRE SES DROITS ET SES DEVOIRS A VELO PAR RESPECT POUR LES AUTRES USAGERS ET POUR SOI-MÊME...!

CONCLUSION : être vigilant, bien entretenir sa machine, avoir une tenue adaptée suivant ses déplacements, emprunter les espaces réservés aux cyclistes ...

Ce que dit Le Code de la Route : http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/conseils-pratiques/circuler-a-velo/circuler-a-velo-roulez-en-toute-securite





Velopatins Page 6

Actualités

Une petite sœur à Cognac

L'association « Vélo d'vie » est née à Cognac en Février

Elle se porte bien et compte déjà plus d'une trentaine d'adhérents.

Les objectifs de l'association sont les même que Vélocité, augmenter le nombre de cyclistes réguliers sur l'agglomération et défendre le partage de la rue.

Le premier objectif serait de proposer une carte d'itinéraires apaisés.

Vélo d'vie a commencé par des actions de reconnaissance avec les adhérents dans le rues de Cognac pour identifier les points noir pouvant présenter des risques pour les cyclistes et remonter aux élus des propositions d'aménagements.

Vous voulez prendre contact velodvie@fub.fr le président s'appelle Thierry Fabian

