Vélopotins

VELOCITE DE L'ANGOUMOIS

Journal de l'association Vélocité de l'Angoumois Novembre 2019 n°20

Edito

Un sentiment d'insécurité

Plusieurs enquêtes montrent que le sentiment d'insécurité est un des premiers freins au développement des cyclistes urbains.

Il est vrai qu'en première approche, se déplacer au milieu d'un flux de circulation dense de voitures sur une machine en équilibre sur 2 roues qui ne dispose d'aucun pare choc ou carrosserie, ne donne pas une impression de sécurité !

Pourtant le vélo a été le premier mode de déplacement dans les années 1940 avec plus de 9 millions de vélos en circulation en France.
Si le vélo a été détrôné par la voiture de 1950 jusqu'en 1990 il revient en force depuis 20 ans dans pratiquement toutes les villes.
C'est bien que ce mode de transport a des atouts !

Ce sentiment d'insécurité revient régulièrement dans les échanges que nous avons avec les cyclistes et surtout les non cyclistes.

Et pourtant les statistiques de la prévention routières montrent qu'en France en 2017 il y a eu 1652 cyclistes blesses et 173 cyclistes tués (1/3 en milieu urbains et 2/3 hors agglomération) à comparer aux 4439 piétons blessés et 484 piétons tués. Très loin derrière les 8500 deux roues motorisées blessés et presque 800 tués.

Pour les cyclistes on observe que les plus de 65 ans sont les victimes majoritaires hors agglomération alors qu'en zone urbaine c'est la tranche 18 à 24 ans qui paie le plus lourds tribu.
La tranche des 25 à 44 ans est la moins accidentogène

On observe également un effet saisonnier avec des mois plus accidentogènes entre avril et septembre liés au nombre de cyclistes présents sur les routes.

77% des accidents sont liés au tourisme loisir
La part domicile travail, école, achats ne représente que 18%

Par conséquent le mode de déplacement utilitaire urbain à vélo et pour les 25 à 44 ans est le plus sécuritaire de tous les autres modes comparés.

Dans de numéro :

Conférence le retour du vélo sur G A p2

Angoulême BanjaLuka Les 24h Vélocité p3

Choix d'un vélo à Assistance électrique p5

La sécurité Comportementale p6

La Suède Royaume du vélo p8

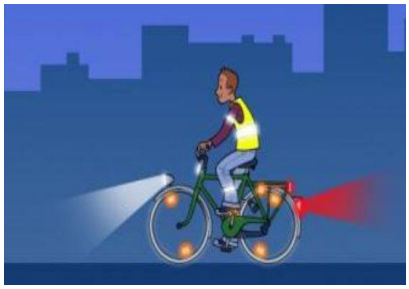
Humeur du jour p10

Actions Vélocité p10

Equipe de rédaction de ce numéro :
Anne Lapeyre
David Leblanc
Marc Baijot
Thierry Pierre

Cyclistes Brillez !

La Cyclofficine et Vélocité ont organisé début novembre rue Hergé une Véloaction sur le thème de la sécurité « **voir et être vu** »
Nous avons interpellé les cyclistes mal éclairés sur les risques de ne pas être vu par les automobilistes, qui ont une très mauvaise visibilité dans leur habitacle fermé, à cette période de l'année. **Ce n'est pas parce que l'on voit que l'on est vu.**
Nous avons sensibilisé comment s'équiper de feux arrière et avant clignotants , le port d'un gilet réfléchissant pour être vu et d'un éclairage puissant et fixe à l'avant pour voir.
Le matériel a beaucoup évolué avec les éclairage à leds qui allient puissance et autonomie.



Adhérez...

Manifestez votre soutien à Vélocité en prenant votre adhésion.

merci d'envoyer votre cotisation 2019 sur papier libre
À la MPP 50 bis rue Hergé 16000 Angoulême

- Individuelle : 10 €
- Couple: 15 €
- Petit budget : 5 €

Nouveaux adhérents, l'adhésion vous donne droit à un gilet de sécurité

Le retour du vélo sur le Grand Angoulême

Conférence de Frédéric Héran à l'Alpha le 20 septembre

A l'occasion de la semaine Européenne de la mobilité, Vélocité de l'Angoumois, le conseil de Développement et le Grand Angoulême avaient organisé à l'auditorium de l'Alpha une conférence sur le « Retour du vélo sur le Grand Angoulême»

La salle de l'auditorium était pleine. Très peu d'élus, un peu plus de techniciens, mais surtout du grand public venu écouter et échanger avec Frédéric Héran, enseignant chercheur spécialiste de la mobilité et de l'urbanisme.

Le retour du vélo sur notre agglomération est flagrant mais ceux qui sont venus voulaient savoir comment accélérer ce mouvement ?

Frédéric Héran a su captiver l'auditoire par une présentation très riche, factuelle et ponctuée d'humour.

L'histoire du vélo nous a permis de comprendre son développement impressionnant avec presque 9 millions de vélos vers 1940 lié à un prix de plus en plus faible qui a permis au classes modestes et ouvrières de se déplacer sur des distances de plus en plus importantes.

Cette croissance va s'arrêter très brutalement après guerre qui verra se démocratiser l'automobile. Cet envahissement de la voiture va rapidement gagner les villes et poser des graves problèmes d'accidents mortels, en particuliers d'enfants.

Cette hécatombe va soulever dans les années 60 des manifestations de la population contre la voiture. La conséquence de cette contraire va avoir pour effet, une renaissance du vélo dans les villes et les pays qui vont ralentir les voitures. C'est à dire en Europe du Nord. Contrairement à l'Europe du Sud, dont la France, qui va laisser le champs libre à la voiture.

L'encombrement et la saturation des villes par les voitures et la baisse de la vitesse va rattraper toutes les villes qui n'avaient pas entamé ce changement de mobilité.

Le phénomène gagne de manière forte les villes depuis les années 2000 avec la même conséquence. La réduction de la vitesse des voitures enclenche le retour du vélo, d'abord dans les grandes villes, même en banlieue, puis les villes moyennes.

Echanges riches avec l'interrogation sur les critères favorisant les vélos dans les villes !? Le critère du relief est revenu mais F.Héran a démontré que des villes 1,5 voire 2 fois plus pentue qu'Angoulême avait 5 à 9 fois plus de cyclistes ! Plus surprenant, l'effet du vent sur les cyclistes, transforme les pays bas en pays plat pentu.

Le développent impressionnant du vélo à assistance électrique, avec 338000 vélos vendus en 2018, a gommé toutes les contraintes qui pouvaient encore ralentir le retour du vélo dans les villes y compris en milieu rural.

F Héran a alors détaillé comment repenser la mobilité en hiérarchisant les modes de déplacement les piétons, les cyclistes, les transports en commun et en dernier lieu la voiture. Il nous a alerté sur la fausse bonne idée de la gratuité des transport en commun qui a pour effet de réduire le nombre de piétons et de cyclistes mais n'a que peu d'impact sur les voitures. Tous les modes de transports sont interactifs !

Le changement de mobilité est d'abord le résultat de concertation, d'expérimentations et surtout de volonté politique. Reconquérir l'espace public, créer des réseaux continus pour les piétons et les cyclistes pour créer une ville accueillante et humaine.

Angoulême Banja Luka en 24h à vélo

On le savait !

Pour la quatrième année consécutive Vélocité a organisé 24 heures avec l'objectif d'atteindre virtuellement une frontière de l'Europe. En additionnant les tours de chaque cycliste, peut-être pouvons nous atteindre Istanbul au bout de 24 heures de relais soit 2200 tours sur le plateau d'Angoulême. Le temps est agréable en cette fin de mois de septembre et l'optimisme de rigueur

Une heure avant le départ la préparation du stand se termine. L'objectif et les étapes virtuelles sont affichés sur une grande carte de 90 cm par 170 cm pour ne pas passer inaperçu ! L'équipe est prête, tout va bien. Oui mais un œil attentif remarquera un détail incongru. Il y a une tente pour s'abriter en cas de pluie. Le mode de déplacement à bicyclette accumule tous les avantages, plus rapide qu'à pied, moins cher qu'en voiture, il maintient la santé en forme et ne gêne pas le voisinage, avec toutefois un seul inconvénient … celui de rouler sous la pluie !

Nous savions depuis la veille que les prévisions météo allaient rendre le défi plus difficile pour atteindre la frontière de l'Europe à cause de la météo pluvieuse du dimanche matin. Tant pis, la date et l'heure sont fixés et on y va !

Le départ est trop calme, il manquait du monde sur le circuit et ça s'est senti pendant la première heure. Puis les relayeurs sont arrivés et le rythme s'est accéléré. A 17h nous avions dépassé une distance correspondant à Angoulême - Limoges. Autant que l'année dernière. Et la cadence augmente encore jusqu'à dépasser Lyon à 19h, nous faisions plus de tours que l'année dernière. Seulement le trajet virtuel dans les alpes s'accompagne d'une pluie réelle. C'est l'heure du casse-croûte, la petite pluie fine, bien que supportable, décide nombre d'entre nous à s'abriter pour dîner. En conséquence le rythme ralenti. Cette pluie est juste un peu agaçante. Plusieurs cyclistes n'en tiennent même pas compte et tournent comme de rien sauf que l'avance prise sur l'année dernière se dissoudra dans l'eau.

La frontière italienne est franchie avant 21h, la nuit tombe et chasse la pluie. Imaginons traverser virtuellement l'Italie depuis Aoste en passant par Milan par une douce nuit sans déranger les habitants d'Angoulême. Vérone est atteinte en silence à 2h et Venise à 5h. La nuit est le moment le plus calme. Les cyclistes le savent. Il y aura toujours des vélos en train de tourner sur le circuit sans discontinuer. Tout va bien nous tenons une cadence identique à celle des années précédentes jusqu'à Monfalcone atteint à 7h. l'aube et la frontière avec la Slovénie sont proche.

Angoulême Banja Luka en 24h à vélo (suite)

C'est une nuit de week-end, les gens aiment à sortir le soir jusque très tard dans la nuit. Au petit matin, les cyclistes croisent de petits groupes sortant d'une fête. Parfois un peu perdu.
_ J'ai mal aux pieds, pourquoi tu as garé la voiture aussi loin ?
_ Ben il n'y avait pas de place à coté. C'est grand une voiture, il faut de l'espace pour se garer.
En passant à coté d'eux, on soupire de soulagement de penser que des anneaux vélos sont scellés dans la rue piétonne à quelques décamètres des restaurants.

La déconvenue arrive avec la pluie annoncée. Elle tombe franchement au moment où nous franchissons la frontière virtuelle avec la Slovénie. La cadence s'effondre, la pluie fait sortir les escargots et rentrer les cagouillards. Peu de tours s'accumulent heures après heure sous la pluie. On pourrait penser que le relais est rompu. Il n'en est rien, il y a toujours au moins un cycliste sur le circuit. On met l'imper, les bottes et on roule vers Ljubljana.
L'étanchéité fonctionne dans les deux sens et les bottines étanches sont imparfaites contre la pluie. Après quelques tours Catherine en riant, vidait ses pompes devenues deux mini bains de pied.

Mon petit doigt m'a dit que la pluie allait cesser et les relayeurs revenir. Il aura fallu rouler jusqu'à la frontière de la Croatie. Effectivement la pluie cesse comme prévu. L'enthousiasme remonte avec la cadence. Mon petit doigt m'a dit aussi : attention route glissante par temps de pluie. L'enthousiasme d'Arnaud s'est brusquement arrêté sur la chaussée, l'auriculaire gauche blessée. On venait d'arriver virtuellement à Zagreb. Heureusement les chutes à vélo seul sont rarement graves, le petit doigt d'Arnaud va bien aujourd'hui.

La fin se déroule en apothéose comme l'année dernière. Le temps est sec, la pluie a vraiment stoppé donc les relayeurs reviennent et font monter la cadence jusqu'à 1430 tours couverts à l'arrivée. Virtuellement, nous serions à Banja-Luka en Bosnie-Hertzegovine.
Mine de rien ce petit score n'est pas le plus faible des quatre 24 heures que nous avons réalisés. C'est déjà mieux qu'en 2017, un temps pluvieux nous avait cueilli dès le départ le samedi et pendant moins longtemps.
On fera mieux l'année prochaine … s'il ne pleut pas !

Le principe des « 24h Vélocité » est de créer un relais ininterrompu durant 24h, quelque soit les conditions météo. Cette motivation qui nous anime nous permet de nous surpasser, de créer des liens de convivialité et de solidarité pour atteindre un but. Montrer qu'il y a de plus en plus de cyclistes sur l'agglomération et demander aux élus des aménagements à la hauteur des besoins pour transformer la mobilité du Grand Angoulême. La première des récompense est d'atteindre un objectif qui semble hors de portée. La deuxième sera de voir se développer des pistes cyclables et la troisième de croiser de plus en plus de cyclistes dans les rues de notre belle commune.

Comment choisir son Vélo à assistance électrique ?

Les critères de choix pour vous aider

De plus en plus de cyclistes sont séduis par les vélos à assistance électrique (VAE). Ils permettent notamment d'allonger la distance des trajets domicile-travail, sans craindre les dénivelés, le vent, les coup de pompe, ou la sudation…
Un VAE aide le cycliste uniquement quand celui-ci pédale, et cette assistance se coupe au-delà de 25km/h. Il pèse plus lourd qu'un vélo classique car il a un moteur et une batterie.

Le choix d'un VAE n'est pas simple, car il s'agit d'un vélo d'une certaine valeur ce qui fait hésiter un grand nombre de cyclistes. En effet les premiers prix commencent à 800 euros mais les prix moyens sont plutôt proches de 1500 euros pour un vélo de ville

Pour vous aider voici quelques éléments à prendre en compte pour l'achat d'un VAE :

L'autonomie : combien de kms puis-je parcourir avec l'aide de mon assistance électrique ? En fait, il est très difficile de répondre à cette question, puisque cela dépend en premier lieu de la batterie mais également du poids du cycliste, du niveau d'assistance que l'on choisit, du relief, du vent, du gonflage des pneus...

Batterie : la batterie est un élément essentiel puisque toute chose égale par ailleurs, c'est elle qui va déterminer l'autonomie de notre VAE. Sa capacité est exprimée en Watt/heure (Wh) et varie généralement de 300 à 600Wh, ou en Ampère/heure (Ah) de 8 à 14Ah. Plus les Wh ou Ah sont élevés et plus la batterie a de capacité. La tension (souvent de 36 Volt) n'est pas à prendre en compte pour l'autonomie.

Emplacement du moteur : le moteur peut être situé au niveau de la roue arrière, du pédalier ou de la roue avant. L'emplacement dans la roue avant est plutôt déconseillé car il alourdit la direction, par conséquent moins sécuritaire. Un moteur situé au niveau du pédalier est par contre plus proche du centre de gravité et permet donc d'avoir un vélo plus équilibré.

Type d'assistance : l'assistance peut être proportionnelle (souvent moteur au pédalier) ou « tout ou rien » (souvent moteur dans la roue arrière). Dans ce dernier cas, la puissance est d'emblée au maximum. L'assistance proportionnelle permet une plus grande autonomie et est plus proche de la sensation d'un vélo classique puisqu'il faut changer les vitesses.

Les niveaux d'assistance : la possibilité d'avoir différents niveaux d'assistance (souvent 3 ou 4) permet d'économiser la batterie et de choisir le degré d'aide en fonction du dénivelé, de sa forme physique, du vent…

Pour aller plus loin : Vous pouvez trouver des comparatifs de vélos dans les magazines de consommation *Que Choisir* et *60 millions de consommateurs* de juin 2019.
Les mieux notés sont deux vélos entre 2000 et 2300 euros (Scott Sub Active eRide Uniser et Cube Touring Hybrid One 400) ainsi que 4 vélos entre 1000 et 1300 euros (Nakamura E-Fit 100W ou E city 66, Wayscral Classy 615, Feu Vert Lyne 13Ah).

Avant de vous décider vous pouvez tester un VAE pour 30 euros/mois en louant un « Mobili'Cycle » à l'agence mobilité du Grand Angoulême place du Champ de Mars.

La sécurité comportementale à vélo

L'impact souvent inconscient de notre attitude sur la sécurité

Nous communiquons de manière visuelle avec les autres usagers de la voirie. Le cycliste dépourvu de clignotant, feu de frein...doit utiliser une gestuelle spécifique, mais notre attitude est également un message visuel qui, mal interprété, peut devenir un risque d'accident.

Le cycliste est vulnérable
Le cycliste ne dispose d'aucune protection robuste et se déplace en équilibre constant. Il est très vulnérable dans le flux de circulation des véhicules motorisés.
Il est donc important d'être prudent par **anticipation des comportements des autres usagers et de communiquer sans ambiguïté ses intentions.**
Le premier facteur de risque est **la position** que nous adoptons **dans notre voie de circulation**.
Se serrer trop à droite transmet le message « vous pouvez me doubler »
Ne pas signaler, avec des gestes francs et de grande ampleur, ses intentions de direction transmet un message « Je ne suis pas sûr mais je vais tourner ».
Le deuxième facteur de risque est de **pas être vu.** Par le phénomène d'angle mort soit de manque d'éclairage par temps sombre.
C'est donc sur ces deux points que repose la **sécurité comportementale.**

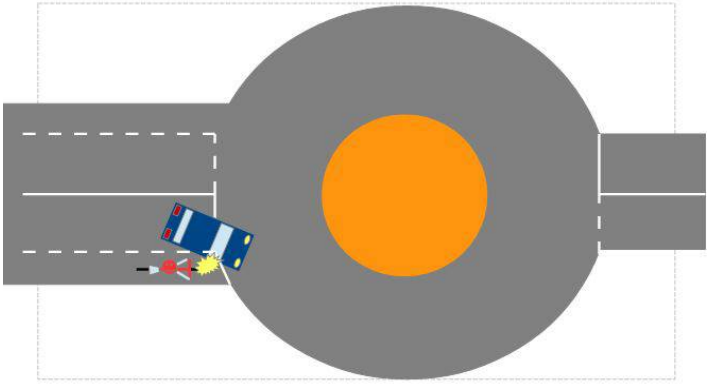
Les 4 règles d'or
Règle n°1 ne jamais se trouver dans un angle mort dans un changement de direction

Règle n°2 ne jamais laisser moins d'1 m par rapport aux obstacles de bords de chaussée (trottoir ou voitures garées)

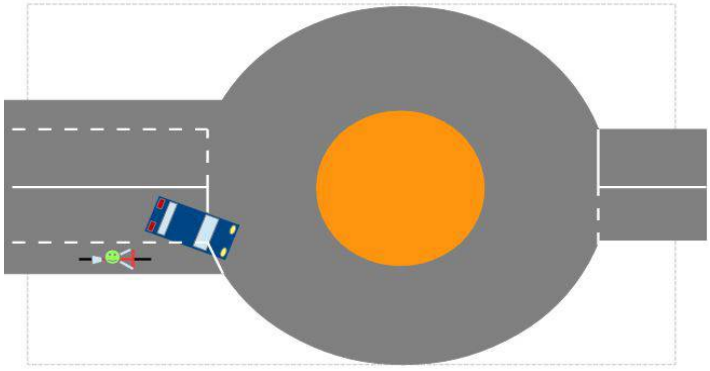
Règle n°3 indiquer clairement vos intentions en regardant l'automobiliste qui représente un risque, vous anticiperez le comportement à risque des autres

Règle n°4 être le plus visible possible, par des éclairages avant et arrières adaptés, clignotants de préférence pour être vu et un fixe pour voir à l'avant.

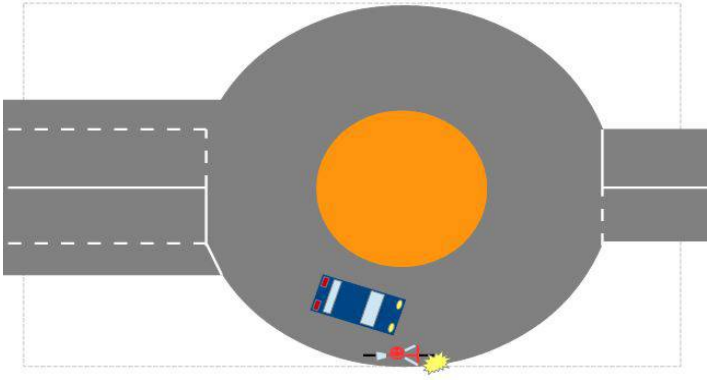
Comment aborder un rond point ?
La bande cyclable n'est séparée des voies voitures que par une bande de peinture, facilement franchissable. En entrée et en sortie d'un rond point les voitures ont tendance à couper la bande cyclable.
Si vous êtes à hauteur des dossiers du siège conducteur vous êtes dans l'angle mort de l'automobiliste qui ne vous voit pas. Il va donc couper votre trajectoire.



Le bon réflexe, si vous êtes à la hauteur de l'angle mort, ralentissez et laisser passer la voiture. Plus vous aurez d'expérience et plus cette manœuvre sera anticipée et progressive.

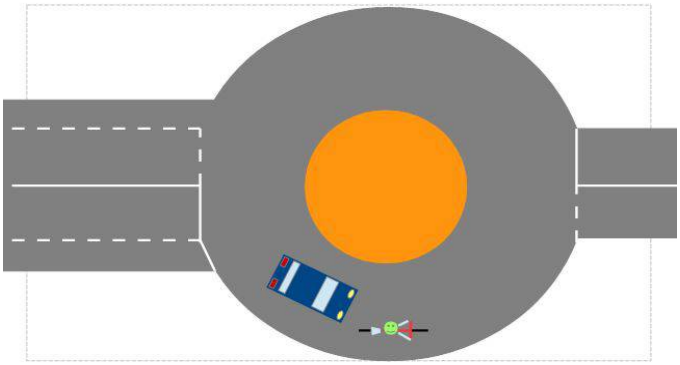


Comment aborder l'intérieur du rond point ?
Le principe est de ne pas se serrer trop à droite car la voiture va vouloir vous dépasser et va vous coincer contre le bord de la chaussée.



La sécurité comportementale à vélo (Suite)

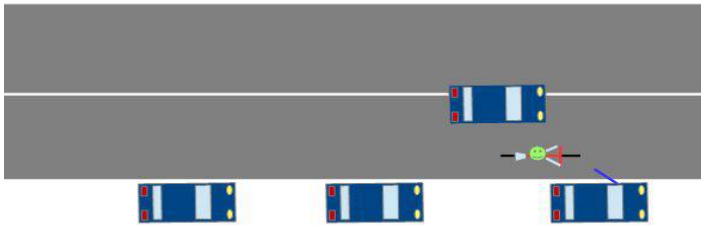
Le bon réflexe, dans les grands rond points laisser au moins 1 m avec le bord de la chaussée, l'automobiliste vous doublera en sécurité. Dans les petits rond point se mettre au milieu de la chaussée. L'automobiliste ne vous doublera pas. Anticiper la sortie de la même manière que l'entrée du rond point



Comment aborder les lignes droites

En ville la plupart des voies sont bordées de voitures stationnées. Une portière peut s'ouvrir brutalement.
Ces imprévus vous feront faire une embardée d'autant plus forte que vous serez proche du bord de la chaussée et au pire vous ne pourrez pas éviter l'accident.

Le bon réflexe, Laisser au moins 1 m avec le bord de la chaussée. Cette distance pour permettra d'anticiper la plupart des obstacles.
Avant d'arriver à hauteur des voitures vérifier si les rétroviseurs sont repliés indiquant normalement un stationnement sans risque. Si il y a un conducteur à l'intérieur, anticipez en vous écartant légèrement à hauteur des portières, tout en surveillant qu'une voiture et surtout un bus, camion ou camionnette n'arrive pas à votre hauteur sur la chaussée.



Communiquer ses intentions

La gestuelle est assez intuitive pour indiquer un changement de direction, tout comme des clignotants ou son arrêt à un emplacement à risque non prévu habituellement pour cela.

Lorsque vous arrivez à un carrefour, l'automobiliste ne sait pas ce que vous voulez faire.
Si vos gestes sont ambiguës voir absent l'automobiliste va faire des suppositions à risque.

Le bon réflexe, Ce sont les gestes francs et de grande ampleur qui vont lui communiquer vos intentions.
Assurez vous que l'automobiliste les a compris en le regardant, il se peut que celui soit distrait par autre chose et ne vous ait pas vu.

Cyclistes brillez

En période sombre l'automobiliste a une très mauvaise visibilité. Il est important d'avoir des éclairages clignotants, des catadioptres réglementaires pour être vu de coté et un gilets fluorescent ?

Par des gestes simples, le quotidien d'un cycliste va devenir serein, sans avoir peur de se retrouver dans des situations dangereuses qu'il aura su éviter.
Pour qu'il ne reste que le plaisir de se déplacer à vélo

La Suède royaume du vélo

Comment ce petit pays est t il arrivé dans le top 5 des pays les plus cyclables ?

Pour quelqu'un comme moi, qui se déplace à vélo dans l'agglomération Angoumoisine, une semaine de vacances en Suède constitue un choc !!
En effet, il y a en Suède de nombreux équipements cyclables, et, visiblement, la mise en place de ces équipements s'est faite sur le long terme.
Je n'ai pas eu l'occasion de circuler dans la campagne suédoise, mais uniquement en agglomération. Et voilà tous les équipements que j'ai pu voir :

1 – De la signalétique :
Des panneaux colorés indiquent les destinations à rejoindre en vélo et la distance à parcourir pour se rendre à chaque destination.

Difficile de se perdre !

Des aménagements permanents (Umea, Stockholm)

Même durant des travaux on pense aux cyclistes et aux piétons avec des aménagements provisoires réalisés avec soin. Les passages restent larges, la signalétique est claire. Les réflexions ne concernent pas que les voitures, la culture piétons et vélo est largement ancrée à tous les niveaux.

2 – Des voies cyclables :
de nombreuses rues sont longées par des voies cyclables, parfois aussi larges que les voies réservées aux voitures. Les cyclistes sont biens visibles, disposent de place pour partager les aménagements avec les très nombreux cyclistes.

Des aménagements permanents (Umea, Stockholm)

Un aménagement provisoire pendant les travaux (Stockholm)

La Suède royaume du vélo (suite)

3 – Des parkings à vélo :
Les parkings à vélos sont nombreux, tant en nombre d'arceaux qu'en nombre d'emplacements dans la ville. Les stationnements vélos montrent bien par leur densité la performance de stationnement avec 6 fois plus de vélos que de voiture sur une même surface et beaucoup moins chers à construire !

De longues files de vélos stationnés le long des rues

Des parking vélos également sur les zones piétonnes

4 – Des marquages au sol continu :
Les marquages au sol assurent la continuité cyclable

5 – Et même des passages souterrains dédiés !
et je ne résiste pas au plaisir de montrer ce magnifique passage souterrain devant la gare d'Umea : assez large pour permettre le passage de voitures, éclairé, décoré et... réservé aux vélos et piétons !
Un rêve inaccessible pour la française que je suis.

Devant la gare d'Umea...le souterrain passe sous une route 2x2 voies et permet de rejoindre le parvis de la gare.

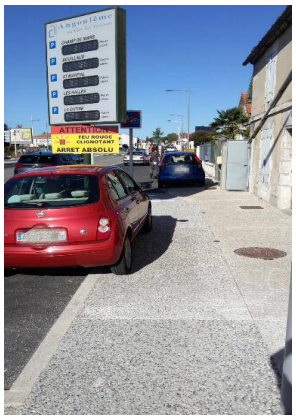
Selon une étude publiée en 2015 par la fédération européenne des cyclistes, la Suède est le 3ème pays d'Europe le plus adapté au vélo urbain derrière le Danemark et les Pays-Bas.
Par conséquent, de nombreux suédois se déplacent en ville à vélo (En 2016 la part modale était de 12 % contre 3% en France!) et on comprend que ce n'est pas le fruit du hasard !

Pour finir sur une note positive, disons que nous avons là plein de bonnes idées à récupérer pour motiver nos mairies, agglomérations et autres décisionnaires.

Humeur du jour

Arceaux de rangement pour magasin ?:

Pas moins de 3 chariots de rangements au milieu des arceaux du rond point de la Madeleine. Malgré deux demandes de libérer les arceaux, que nous avons tant de mal à obtenir, rien ni a fait, les caddies sont toujours là.
Une demande sur le site AlloMairie d'Angoulême et les arceaux étaient libérés en une semaine. Bravo Mairie!



Un parcours pour Mario Kart ?

Sauf que ce n'est pas un jeu ! Deux voitures régulièrement stationnées sur la voie cyclable de la route de Bordeaux sur nos aménagements tout neufs ! et de surcroît à un point d'insertion en voie partagée dangereux.
Une véritable provocation car il y a des places de stationnements voitures à moins de 10 m ! Pourtant on n'arrête pas de le dire il faut bouger, la sédentarité c'est dangereux pour soi et même pour les autres. Le signalement AlloMairie d'Angoulême a été redoutablement efficace car la piste est désormais libre!

Les actions de Vélocité :

Vélocité est sur des chantiers d'analyse de voies cyclables à remettre en état ou à construire. Le travail ne manque pas sur Angoulême. La ville accuse un retard d'aménagements importants et il faut à la fois en construire de nouveaux et entretenir ceux existants soumis aux contraintes de la circulation, des caprices du temps ou des végétaux parfois un peu envahissants.

Municipales 2020 :
Nous préparons les rencontres avec les candidats aux municipales 2020 pour connaître leurs intentions et leurs projets de mobilité. Nous rédigeons des documents supports qui permettront un échanges constructifs et argumenté sur la mobilité douce. Nous allons constituer des binômes pour aller à la rencontre des candidats. Les adhérents sont les bienvenus dans cette démarche. L'objectif est clairement que la mobilité soit un enjeu important comme la montré la grande enquête « Baromètre cyclable du Grand Angoulême » de l'été 2019 (Vélopotins n°19).

Grande campagne de comptages cyclistes:
Nous lançons une campagne de comptages plus réguliers sur 6 points de comptages stratégiques avec l'aide des bonnes volontés qui peuvent s'inscrire sur le site web pour les jours et points de comptage qu'ils souhaitent.
L'objectif est clairement de montrer aux élus de manière factuelle la progression du nombre de cyclistes réguliers, même par mauvais temps. Le dernier comptage a été un succès malgré nos feuilles détrempées

Agenda :

Gravages vélos

A la grande pompe de Cyclofficine
11 route de st Jean d'Angély à St Yrieix
Les 1 er lundi de chaque mois
De 18h à 20h

Contacts
velociteangoumois@orange.fr
Adresse
VELOCITE
MPP, 50 bis rue Hergé
16000 ANGOULEME

https://www.facebook.com/groups/211618044690/