

# La Lettre de



N° 74-75, 1<sup>er</sup> semestre 2006

Depuis plusieurs mois, les adhérent(e)s n'ont pas reçu "**La Lettre de Vélo 15et7**", dont la périodicité était auparavant variable mais oscillait généralement entre deux et trois mois.

Contrairement à ce qui a pu leur venir à l'esprit, l'association n'est pas en sommeil ou peu active. C'est en effet le paradoxe des petites associations que d'avoir une capacité d'action limitée, et de ne pouvoir en même temps agir et faire savoir qu'elles agissent. Vélo 15et7 a au contraire été très active ces derniers temps.

Nous avons privilégié l'action sur l'information, mais nous devons aussi tenir nos adhérents au courant de ce que nous faisons en leur nom. Nous le faisons aujourd'hui en leur envoyant (y compris à celles et ceux qui reçoivent habituellement des informations par Internet uniquement) ce numéro un peu plus fourni que les autres: y sont en particulier joints le "cahier d'acteur" que nous avons proposé dans le cadre du débat public sur le prolongement du tramway T3 et notre contribution à l'enquête publique concernant le réaménagement du secteur Beaugrenelle.

Par ailleurs, le site Internet de l'association, qui était lui aussi un peu en retard sur l'actualité, a été entièrement refait, avec une nouvelle maquette, et remis à jour.

Nous nous sommes aussi organisés pour que, à partir de la rentrée, "**La Lettre de Vélo 15et7**" paraisse chaque mois.

Enfin, l'équipe qui anime l'association est à présent stable et active, mais elle ne demande qu'à s'étoffer. Les réunions ont toujours lieu le 22 de chaque mois, y compris en juillet et août...

Bonnes vacances à tou(te)s

Abel Guggenheim  
président de Vélo 15et7



**Vélo 15et7 : L'association des cyclistes  
des 7<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements**

Association loi 1901 déclarée au J.O. du 31.01.1990  
68, rue des Cévennes, 75015 PARIS  
1 40 60 76 74 / 6 82 43 06 73

velo.XVetVII@wanadoo.fr  
<http://velo15et7.free.fr>

## Petit bilan du premier semestre 2006



'activité de notre association a suivi trois axes principaux :

- comme toujours, nous avons participé le plus possible à des réunions pour y donner notre avis (comité de pilotage vélo à l'Hôtel de Ville, conseils d'arrondissement, conseils de quartier, CICA, réunions publiques pour le Plan Local d'Urbanisme et le Plan de Déplacements de Paris), ainsi qu'à des consultations comme celle sur le nouveau projet de centre commercial à Beaugrenelle ou sur le prolongement du tramway T3 ;
- nous avons cherché à accroître le nombre d'adhérents, car il est évident que plus nous serons nombreux et plus nous aurons de poids auprès des autorités : distribution régulière de tracts sur les vélos des 15<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements, dépôt de ces mêmes tracts à la Maison Communale du 15<sup>e</sup> et à la Maison des Associations du 7<sup>e</sup>, présence un dimanche sur les berges de la Seine dans le 7<sup>e</sup> et à la Fête du vélo les 4 et 5 juin ;
- notre but a été également de faire connaître davantage l'association, non seulement grâce aux actions signalées ci-dessus, mais aussi par d'autres moyens: notre site Internet est à nouveau à jour, et nous avons maintenant des liens réciproques avec les blogs de quartiers du 7<sup>e</sup> et du 15<sup>e</sup>; nous avons participé à l'automne aux forums des associations du 15<sup>e</sup> et du 7<sup>e</sup> arrondissements et nous avons rédigé un courrier pour présenter l'association à la revue *Silence* qui a pour thème de son numéro d'été les alternatives à Paris.

Nous avons également participé, en commun avec d'autres associations, à de nombreuses actions, non exclusivement limitées au vélo ou à nos arrondissements : une part non négligeable de cette action a été "défensive": protestation (vaine) contre la destruction d'une piste cyclable à Boulogne-Billancourt, initiatives pour s'opposer à l'implantation sur les trottoirs de pistes cyclables et de stationnements deux-roues, insistance auprès de la Mairie pour une réalisation plus rapide du « Réseau Vert » inscrit au contrat de mandature, demandes de surseoir à une mystérieuse « charte des deux-roues motorisés »,...

Le nombre d'adhérents ne croît malheureusement que lentement, un noyau stable de membres actifs s'est constitué et ne demande qu'à se fortifier. Nous invitons les adhérents qui souhaitent participer à la vie de l'association à se joindre à nous lors des réunions mensuelles, à nous téléphoner ou à consulter le site où nos réunions et les dates importantes sont indiquées.

Nathalie Privat



# Visite de l'installation cyclable sur les boulevards des Maréchaux – Dimanche 28 mai 2006

M

algré quelques poteaux encore placés temporairement sur la piste cyclable et l'absence du revêtement final sur la plupart des tronçons, le cycliste peut avoir une vue d'ensemble assez claire de l'installation qui longe le parcours du tramway T3. Il était donc temps d'y retourner un an après la visite de juillet 2005 afin, d'une part de faire un état des lieux, d'autre part de présenter aux adhérents (et aux nouveaux adhérents) les équipements en présence et ce que notre association demande. Nous avons donc parcouru tout le tronçon situé dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement : du pont du Garigliano à la porte de Vanves.

Le premier constat est que même sur l'espace qui lui est consacré, le cycliste peut s'attendre à subir gêne et conflits. En effet, on peut légitimement se demander où les voitures pour l'instant garées sur la piste vont stationner lorsque le tramway sera en fonctionnement. A d'autres endroits (entre la porte de Versailles et Balard) les terrasses de café prennent la totalité du trottoir : le flux piéton est donc rabattu sur la piste.

Le second constat est l'absence de continuité cyclable : la piste s'arrête quand le trottoir n'est pas assez large, ce qui est le cas à chaque station de tramway (le quai de l'arrêt prend 1m). L'interruption de la piste oblige le cycliste à se réinsérer de nombreuses fois dans la circulation automobile, ce qui rend l'itinéraire soit dangereux soit particulièrement fastidieux car ponctué de feux vélo. Par ailleurs, les entrées de la piste sont parfois placées à des endroits surprenants, et pour l'instant mal indiqués.

Enfin, le dernier point noir de la piste est le passage sous les ponts de la porte de Vanves. Ce franchissement est situé dans un creux : il y a une forte dénivelée de chaque côté du pont. Les piles des ponts occupent un large espace, réduisant ainsi la chaussée et le trottoir :

- ◆ Sur la voie extérieure (d'ouest en est), la chaussée est réduite à deux voies étroites séparées par les piles du pont, et le trottoir est juste assez large pour permettre aux piétons de passer confortablement. Les cyclistes doivent donc emprunter la chaussée à un endroit où la circulation automobile est rapide et lui-même roule vite puisqu'il est en bas d'une forte pente.
- ◆ Sur la voie intérieure (d'est en ouest), la chaussée est également réduite, mais la place a été trouvée sur le trottoir pour mettre une piste. Cette dernière n'est pas satisfaisante pour plusieurs raisons : d'une part l'entrée de la piste, côté 14<sup>ème</sup>, n'est pas lisible et de nombreux cyclistes vont donc sans doute emprunter la chaussée, faute d'avoir repéré l'entrée de la piste juste à côté du passage piéton ; d'autre part, la piste longe la sortie du métro à un endroit où le trottoir est étroit ce qui laisse penser qu'un grand nombre de piétons utiliseront cette partie de l'accotement ; enfin, juste après le franchissement du pont, une chicane ralentira le cycliste à qui il reste une forte pente à gravir.

Tous ces éléments laissent à penser que le vélo est malheureusement le grand oublié de cet aménagement.

Cécile Chartier

## La curiosité du mois

Dans chaque lettre, un autre point de vue sur le vélo.

C

e mois-ci, voici deux passages d'un article américain intitulé « L'Ere de la bicyclette », qui s'émerveille des progrès techniques liés au vélo... à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle ! Un article au style plaisamment suranné et ampoulé.

### Une technologie injustement négligée

“

A l'ère des déplacements rapides, où les hommes (parce qu'ils ont étudié et créé des procédés mécaniques qui utilisent des lois de la nature pour satisfaire leurs besoins) ont accompli un tel progrès dans la tâche qui leur était dévolue de posséder la terre et de s'en rendre maître, il semble singulier que la bicyclette n'ait pas davantage retenu l'attention. (p. 281)

”

### Qui veut voyager loin...

“

Que cette machine, qui paraît si fragile avec ses rayons d'acier évoquant une toile d'araignée, soit assez solide pour supporter la tension du transport d'un homme adulte en toute sécurité à une vitesse moyenne de 16 km à l'heure sur une route normale, et continue de le faire jour après jour, est une des merveilles de l'industrie moderne. [...]

Il n'est pas étonnant, par conséquent, que le vélocipédiste ressente envers sa machine un sentiment de tendre gratitude pour le service qu'elle lui rend, sentiment similaire par nature à celui que l'Arabe ressent pour son cheval ; il n'est pas étonnant non plus que cela soit un gage d'affection de sa part de la conserver en bon ordre et de s'assurer que toutes les pièces diverses soient maintenues dans un état qui leur permette d'accomplir leurs fonctions sans faillir ni rompre. (p. 283)

”

Edward Howland, « A Bicycle Era », *Harper's New Monthly Magazine*, Juin 1881  
Traduction : Nathalie Privat et Cécile Chartier.

---

## L'Agenda

**Samedi 22 juillet** : Réunion de Vélo 15et7.\*

**Mardi 22 août** : Réunion de Vélo 15et7.\*

**Samedi 16 septembre** : L'association sera présente au Forum des associations du 15<sup>ème</sup> arrondissement qui se déroulera à la Mairie, 31, rue Pécelet, de 10h à 18h.

**Samedi 30 septembre** : L'association sera présente au Forum des associations du 7<sup>ème</sup> arrondissement qui se déroulera à la Maison de la Chimie, 28 bis, rue Saint-Dominique, de 10h à 18h.

---

\* Pour connaître le lieu et l'heure, téléphonez à l'association au 01 40 60 76 74.