

sommaire

- témoignage
Conversion au vélo p.2
- dossier
Des zones 30 à la ville apaisée :
adapter la ville au vélo p.2
- en France
Bordeaux, ville de vélo p.3
- culture
La bicyclette p.4
- coup de chapeau
/ peut mieux faire p.4
- flash FUBicy p.4
- agenda p.4

journée voie verte
du 2 octobre 2005
(compte-rendu complet sur notre site)

Quelques 70 cyclistes se sont mobilisés pour demander la création de la voie verte de Jurançon à Tarsacq sur les berges du gave de Pau.



Monsieur Casabonne, Conseiller Général en charge du dossier vélo, en compagnie de Julien Savary, Président de l'Association Française pour le Développement des Véloroutes et Voies Vertes et de Pau à Vélo.

édito

Les élus à vélo

Nous revendiquons notre indépendance politique et militons depuis maintenant 3 ans hors de tout parti, mais les élus sont des décideurs incontournables. Nous saluons ici (p.4) ceux, de tout bord, qui se sont engagés ces derniers temps à nos côtés.

Les élus de Billère avaient donné le ton en juin dernier, en inaugurant à vélo les aménagements des berges du Gave. Nous nous réjouissons qu'ils soient aussi allés faire un tour à vélo du côté de Bordeaux avec nous, comme nous le leur avons suggéré (p.3).

En effet, la ville de Bordeaux se distingue par une politique cyclable qui va au-delà des aménagements (bien présents). Elle vient de recevoir un "trophée du vélo" pour son "diplôme du cycliste citoyen", lors du congrès du club des villes cyclables qui s'est tenu à Lille le 19, 20 et 21 octobre. Elle avait déjà été primée l'an dernier pour le "prêt de [3.000] vélos aux Bordelais et aux étudiants". Voilà un bon exemple à suivre !

Nos contacts avec les élus de Pau et de Jurançon se poursuivent. Nous espérons les convaincre que "penser vélo" améliore la vie de cyclistes, mais contribue aussi à apaiser la ville pour l'ensemble des usagers. La zone 30, lorsqu'elle est bien utilisée, instaure un partage plus respectueux de l'espace, qui a fait ses preuves en France et à l'étranger (p.2).

Pour la journée "voie verte" du 2 octobre, nous avons lancé des invitations sur le thème "cyclistes montrez-vous, élus montrez-nous !". 4 élus étaient présents (p.1 et 4), dont Mr Casabonne, Conseiller Général en charge du dossier vélo. Nous attendons la concrétisation de ce soutien par des décisions du Comité de Pilotage départemental pour les voies vertes et des réalisations en 2006.

En cette fin d'année, c'est l'heure des bilans. Nous sommes persuadés qu'en 2005 le nombre de cyclistes sur l'agglomération paloise a augmenté, mais nous avons du mal à les comptabiliser. En partenariat avec Pau Commerces, nous avons distribué le samedi 5 novembre, 200 bons d'achat à des cyclistes faisant leurs courses à vélo aux Halles ou au centre commercial Bosquet. Nous aurions pu en distribuer au moins 100 de plus si nous avions eu assez de bons...

Une chose est sûre au niveau national : il se vend de plus en plus de vélos. Voilà enfin une hausse qui nous réjouit : 3,5 millions de vélos vendus en 2004 en France (soit +8%) -source la Tribune du 26/09/05-.

Pour illustrer cette augmentation, je vous propose le témoignage d'une paloise qui a abandonné la voiture pour le vélo (p.2), et un clin d'œil de nos amis africains, qui analysaient dès 1965 les ventes de vélos en Europe (p.4)..

Florence NUNES



témoignage

Conversion au vélo

Comme tout palois moyen, j'avais une voiture (petite). Mais je possédais également un vélo, et j'utilisais alternativement l'un ou l'autre moyen de transport.

En juillet 2003 je m'installe en Centre ville dans un appartement coquet, mais sans garage. Je me suis alors rendue compte que me déplacer à bicyclette devenait un avantage, un progrès, alors que l'automobile apportait surtout des inconvénients, voire des désagréments : recherche permanente d'une place pour se garer près du bureau ou de mon domicile,...avec l'obligation finale de louer une place de parking, les embouteillages, avec le stress du rendez-vous manqué. Comme je me rendais au travail en 10 mn à vélo, ainsi qu'en tout lieu du centre, j'ai décidé de me séparer définitivement de ma voiture et de m'acheter une solide bicyclette. Après plus de 2 ans d'expérience je m'en porte vraiment bien car le vélo donne une facilité de déplacement remarquable.

Je fais toutes mes courses à vélo (c'est fou ce qu'on peut transporter dans les sacoches), ou à pied. J'ai entrepris une autre façon de vivre dans la ville avec un sentiment de liberté surprenant.

La voiture pourrait me manquer, notamment lors des déplacements hors Pau, et bien non ! Les amis me proposent de m'amener, je prends le bus assez souvent et le taxi, notamment quand il faut rentrer tard. Pour les "longues distances", je pars en train (vive la carte senior), je n'ai même pas encore eu l'occasion de louer une voiture.

Enfin avantage non négligeable, j'économise au moins 150 €/mois, hors amortissement de la voiture, ce qui me permet d'envisager des voyages plus lointains dans de bonnes conditions.

Néanmoins, il reste la question de la sécurité des cyclistes. Je viens d'être renversée en heurtant une portière de voiture qui s'ouvrait devant moi, on a volé ma bicyclette, vite récupérée heureusement.

Aussi est-il indispensable de séparer les véhicules des cycles partout où cela reste possible, prévoir de nombreux parcs pour accrocher les vélos à du solide et éviter les vols,....

Bref, il faut encourager tous les palois qui habitent en ville d'essayer la bicyclette, c'est tellement agréable tout en étant très économique !



Françoise WENDING
interviewée par Philippe RANÇON

dossier

Des zones 30 à la ville apaisée : adapter la ville au vélo

Le cycliste urbain ne peut se satisfaire complètement de la mise en place de « zones 30 » qui ne constituent en général que de simples mesures techniques et compensatrices, sortes de « soins palliatifs » pour villes saturées par l'automobile.



Les « zones 30 » doivent au contraire constituer un maillon d'un urbanisme de la « ville apaisée » qui, outre les cyclistes urbains, intéresse en tout premier lieu, les résidents et en particulier les usagers les plus vulnérables de la rue : enfants, personnes âgées ou handicapées

Deux catégories principales de « zones 30 » en France...

1/ Les « zones 30 » formelles, identifiées uniquement par la signalisation verticale obligatoire, sans que l'emprise de la voirie n'ait été repensée « de façade à façade » pour qu'effectivement le trafic automobile soit calmé, tant au plan de la réduction de la vitesse que du niveau de trafic.

Ces simples mesures de police, parfois mises en place dans l'émotion au lendemain d'accidents de la circulation qui ont particulièrement sensibilisé l'opinion publique, ne sont absolument pas satisfaisantes en elles-mêmes.

Pour le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transport et l'Urbanisme), c'est clair : « l'instauration d'une zone 30 ne doit jamais être réduite à la mise en place de la seule circulation verticale ».

2/ Les « zones 30 » équipées, sont des portions de rues, des rues voire des quartiers entiers dont les voiries ont été pensées (ou repensées) en y intégrant des équipements techniques destinés à contraindre les vitesses et à faire en sorte que les conducteurs d'automobiles ne puissent plus se sentir « chez eux ».

Parmi les principales mesures figurent :

- les tracés en « chicanes » des chaussées, parfois obtenus par l'adjonction d'aménagements ou d'obstacles divers pas toujours très « heureux » dans le paysage de la rue.
- les rétrécissement et autres pincements des bandes roullantes
- la pose de dispositifs de ralentissement (coussins dits « berlinois » etc...)
- l'aménagement de contresens cyclables

Le CERTU recommande des dispositifs de ralentissement tous les 50 ou 100 mètres à adapter suivant les contextes

Le cycliste urbain doit veiller au cas par cas à l'utilité de ces micro-aménagements, dont la réussite ou l'échec se joue parfois à 10 centimètres près.

Surtout, il doit s'assurer que ces circulations seront réellement privilégiées : pas trop de changements de niveaux de la chaussée, aménagements d'écluses ou « by-pass » au droit des sections des voiries concernés par des dispositifs de ralentissement ou de pincement.

La FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme) se déclare ainsi : « favorable aux vraies zones 30 où l'ensemble des usagers est pris en compte ».

Pourtant, la « vraie vie » du cycliste urbain est peut-être ailleurs (ou au-delà) : « fabriquer » des cyclistes plutôt que des aménagements cyclables...

Depuis plusieurs années se sont répandus des pratiques très intéressantes en Europe. Si les Pays Bas, l'Allemagne et la Suisse font figures de pionniers de la « ville apaisée », notons à l'intention de notre Pays de culture latine que des villes d'Italie sont également concernées par des mesures radicales avec des résultats très probants.

Aux Pays Bas, le « Woonerf » que l'on peut traduire par « espace de vie » est un concept développé dans l'aménagement de nouveaux quartiers. A Amsterdam, le quartier « GWL » issu de la revitalisation d'une friche industrielle a permis de mettre en pratique diverses composantes d'une « écocité ». Dans ce quartier, l'on compte quatre vélos pour trois résidents, 57% des résidents n'ont pas de voiture, des systèmes de co-voiturage et de complémentarités avec la gare ferroviaire proche et les transports en commun ont été mis en place.

A Fribourg, dans un contexte voisin de ville et d'habitat, l'espace public a été conçu en priorité pour les résidents et pour favoriser les circulations douces, dont le vélo. L'automobiliste est quasiment un « intrus » qui doit circuler au pas pour ne pas perturber les usagers à pied ou à bicyclette

En Allemagne, le « verkehrsberuhigung », apaisement de la circulation, tend à constituer la règle en milieu urbain. Le « tempo 30 » serait étendu à plus de 70% des rues dans le Pays.

La « route cyclable » inscrite au code de la route allemand depuis 1997 désigne une voie qui était à l'origine destinée à tous les véhicules et qui devient prioritairement affectée aux cyclistes. Les autres véhicules n'y sont admis qu'à titre exceptionnel (riverains ; services ; urgences...). La circulation y est inférieure à 30 km/h pour tous les usagers et les cyclistes sont expressément autorisés à rouler à plusieurs de front. Pour aménager une route cyclable, il faut toutefois que la part du trafic cycliste représente plus de 50%.

En Italie du nord, ce serait selon Gilbert Lieutier (CETE Méditerranée) la « rusticité intrinsèque » des moyens mis en œuvre pour les voitures qui, dans les cœurs des villes a permis de produire « la ville apaisée », ville dans laquelle seuls ceux qui sont vraiment utiles sont admis à fréquenter en voiture les centres-villes : résidents ; services ; clients des hôtels ; transports publics ; taxis ; personnes à mobilité réduite...

Ce système des Z.T.L « Zones à Trafic Limité » repose sur de la police réglementaire et des moyens en personnel et non sur des aménagements lourds des voiries.

Les agents des polices municipales, plutôt que d'être de métronomiques tâcherons « distributeurs de P.V » sont formés à des tâches relationnelles. Ils expliquent le « mode d'emploi » de la ville, ils sont les interlocuteurs pour la négociation et... les dérogations.

Résultat : dans des villes comme Ferrare ; Lucques ou Pise les déplacements à vélo sont devenus majoritaires dans les usages du quotidien !

Il n'est plus utopique de penser que de pareilles évolutions puissent intervenir en France. A Paris, le concept de « quartier tranquille » et le projet associatif de « réseau vert » constituent des signaux avant-coureurs.

Le cycliste urbain doit « peser de ses deux roues » par une implication déterminée et patiente dans les choix d'urbanisme qui visent à préparer la « ville apaisée » : Projets de transports en commun en sites propres et de centre-ville piétonnier, orientations et règlements des SCOT et PLU ; cahiers des charges des nouveaux quartiers d'habitat et lotissements...

Ce qui apparaît dorénavant de plus en plus décisif pour « *Fabriquer des cyclistes* » c'est moins l'aménagement cyclable en lui-même que la modération du trafic motorisé et de l'emprise globale de l'automobile sur l'espace public (circulation, vitesse, stationnement).

La « zone 30 » élément de « l'adaptation de la ville au vélo ». peut contribuer à cela, à la condition toutefois qu'elle serve une ambition plus large d'urbanisme de la « ville apaisée ».

Sources consultées pour cet article :

CERTU : *Recommandations pour les aménagements cyclables* Avril 2000

FFCT : *La charte cyclable* Décembre 2003

Revue « Silence » *Ecocités* Février 2004

Cahiers de médiologie N°5 « *La bicyclette* » Gallimard Mars 1998

Claire Morissette « *Deux roues, un avenir* » Ecosociété 1994

David Mangin « *la ville franchisée* » Ed. La Villette 2004

Pierre HAMELIN, Urbaniste

en France

Bordeaux, ville de vélo

Extrait du site internet "bordeaux.fr" :

C'est pour développer la pratique du vélo en toute sécurité que la Communauté Urbaine et la Mairie de Bordeaux mettent en œuvre depuis 1997, un large programme d'aménagement cyclable en étroite collaboration avec les associations d'usagers. Ainsi, les pistes cyclables privilégiant la sécurité et la fonctionnalité des itinéraires se sont multipliées, comme les sas cyclistes devant les feux, les contresens cyclables et les parcours malins, matérialisés sur la chaussée par une ligne verte.

A la création de la journée nationale sans voiture en 1998, la mairie de Bordeaux a décidé d'aller au-delà de cette initiative annuelle, en proposant aux Bordelais de faire encore mieux. Depuis octobre 1998, la ville a désormais sa propre journée sans voiture, chaque 1er dimanche du mois de 10h à 19h avec prêt de vélos.

Depuis juin 2001, la mairie de Bordeaux met gratuitement plus de 3000 vélos à disposition des Bordelais, dont 700 exemplaires réservés aux étudiants. Pour emprunter un vélo, il suffit d'un justificatif de domicile et d'un chèque de caution. Les cyclistes renouvellent leur contrat de prêt régulièrement, on dénombre déjà près de 34 800 contrats passés.

Espace unique en France, la Maison du vélo, située cours Pasteur en plein centre-ville, a été créée en juin 2003 pour l'emprunt gratuit des bicyclettes. L'espace de 180 m² dispose aussi d'un atelier de gravage anti vol et de réparation des vélos.

Bientôt Billère ?



Une délégation de 5 élus de Billère, menée par Jean Bognard, adjoint aux travaux et accompagnée par Laurent Latour, membre de Pau à Vélo, a été reçue le 12 octobre dernier par la ville de Bordeaux. En compagnie d'un membre de l'association Vélocité de Bordeaux, les Billérois ont découvert une politique cyclable saluée au niveau national, tant pour ses aménagements "pragmatiques" que pour ses actions d'accompagnement.

Florence NUNES



culture

La bicyclette. Jacques Besset.
Collection Afrique Univers. Série « découverte des techniques ». 1965. Association pour le Développement Educatif et Culturel. Paris.

Extrait

Une bicyclette pour deux ?

Nous n'avions pas voulu monter à deux à l'aller, mais la nuit ne tarderait pas à nous surprendre et nous n'avions pas envie de nous égarer sur un chemin que nous connaissions mal. [...]

Les dernières rues de la ville nous permirent d'éprouver notre technique avant d'aborder les chemins sur lesquels l'équilibre était plus difficile à garder.

Chacun, à notre tour, nous devons pédaler avec vigueur pour essayer de rattraper le soleil qui se rapprochait de plus en plus de l'horizon.

- Tu sais, me dit-il, il paraît que dans certains pays d'Europe, il est interdit de rouler à deux sur la même bicyclette. Je ne comprends pas pourquoi, car lorsqu'on a le sens de l'équilibre il n'y a aucun danger. Et puis en Europe il y a partout des routes comme en ville ; on ne risque même pas de heurter une pierre comme sur ce chemin.

A ce moment-là, j'étais assis sur le cadre, les chocs nombreux commençaient à transformer en douleur ce qui au début n'était qu'un manque de confort ; cette évocation des routes lisses m'était désagréable.

- Peut-être est-ce parce qu'ils n'aiment pas être mal assis ?
- C'est peut-être pour vendre plus de bicyclettes...



coup de chapeau



A la ville de Billère, pour la visite de la politique cyclable de la ville de Bordeaux le 12 octobre par une délégation d'élus et de techniciens, en présence de "Pau à Vélo" et notre association jumelle "Vélocité"



Aux élus présents le dimanche 2 octobre pour la balade des voies vertes et leur engagement de nous aider à faire progresser le dossier : Monsieur Arraou, conseiller municipal de PAU, Madame Lignières-Cassou, députée, Messieurs Casabonne et Soudard, conseillers généraux.

flash FUBicy

Le compte-rendu de la 7^{ème} journée d'étude de la FUBicy, qui s'est déroulée à Bordeaux en avril dernier sur le thème "le vélo, à consommer sans modération" est disponible.
Tarif = 15 €, adhérent = 7 € (à commander à la Fubicy, voir coordonnées en bas de page)

agenda

🚲 **dimanche 8 janvier 2006 à 10 h circuit-découverte**

rendez-vous square George V, boulevard des Pyrénées, retour vers 12 heures

🚲 **mercredi 25 janvier 2006 à 20h30**

au centre social de la Pépinière
réunion mensuelle de « Pau à Vélo »

🚲 **dimanche 5 février 06 à 10 h "carnaval à vélo"**

déguisez vos vélos !
rendez-vous square George V, boulevard des Pyrénées, retour vers 12 heures

🚲 **mercredi 22 février 2006 à 20h30**

au centre social de la Pépinière
réunion mensuelle de « Pau à Vélo »

🚲 **dimanche 5 mars 2006 à 10 h circuit-découverte**

rendez-vous square George V, boulevard des Pyrénées, retour vers 12 heures

🚲 **mercredi 29 mars 2006 à 20h30**

au centre social de la Pépinière
réunion mensuelle de « Pau à Vélo »

🚲 **dimanche 2 avril 2006 à 10 h circuit-découverte**

rendez-vous square George V, boulevard des Pyrénées, retour vers 12 heures

Comité de rédaction
Bruno CALINE
Florence NUNES

bulletin d'adhésion à découper et retourner avec votre chèque à :

Association « Pau à Vélo », Centre social de la Pépinière – 6, Avenue Robert Schuman – 64000 PAU
e-mail : pau@fubicy.org – web : http://fubicy.org/pau – tél. : 05.59.32.26.65
Association membre de la FUBicy (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette)

NOM : PRÉNOM :

ADRESSE :

TÉLÉPHONE : E-MAIL :

Souhaite adhérer à l'association Pau à Vélo.

Adhésion : 20 € famille / 15 € individuelle / 10 € étudiants, sans emploi / 5 € écoliers, lycéens

Pour vous abonner à « Vélocité », revue bimestrielle de la Fédération des usagers de la Bicyclette

Envoyez un chèque de 12,5 € (pour 5 numéros / an, de 28 pages chacun) à

FUBicy - 12, rue des Bouchers - 67000 STRASBOURG – tél. : 03.88.75.71.90 – fax : 03.88.36.84.65 – www.fubicy.org

