

La lettre de cyclopède

12, rue de la Fontaine 03100 MONTLUÇON

Numéro 61-octobre 2013

tél. 04 70 05 14 13 et 04 70 05 44 36 courriel : cyclopede@orange.fr

Eté 2013 : l'amorce d'un renouveau ?

La vie associative serait-elle rythmée par les caprices de la météo ? Celle de cet été, propice aux activités de plein air, a-t-elle incité nos décideurs locaux à examiner avec bienveillance les sujets qui nous tiennent à cœur et que nous abordons inlassablement

Pas sûr que nous puissions établir une telle relation de cause à effet, mais après 16 mois de « silence radio », nous avons été conviés à un échange en mairie avec les deux principaux responsables-le directeur général des services et le directeur des services techniques- de notre collectivité locale...Par ailleurs le Maire de Montluçon m'a adressé en Juillet un courrier auquel le Conseil d'administration de Cyclopède n'a pas crû devoir répondre.

Notre rencontre en mairie nous a permis de découvrir les dossiers à l'étude : la finalisation d'une voie cyclable cohérente centre ville/centre aquatique avec évitement de la zone Pasquis/Dunlop, l'aménagement de la zone d'accès à la crèche de la rue Victor Hugo tenant compte de la sécurité et du confort des usagers piétons, l'ébauche d'une réflexion sur les cheminements piétonniers (et accès cyclables) à créer dans la future zone commerciale de la Ville Gozet en lien avec les parkings d'Athanor...ou enfin à une échéance plus lointaine la « réappropriation par les Montluçonnais » de leur rivière, le constat étant établi que cette zone qui coupe la ville en deux, n'offre pas d'accès faciles au lit du Cher et par conséquent est sous « exploitée ».

Comme Cyclopède avait dès ses origines imaginé un usage accru de la trouée du Cher à fins de promenade, loisirs et de cheminements « doux » un tel chantier nous intéresse : nous allons explorer nos archives et solliciter les idées de nos adhérents et des partenaires étudiants de l'IUT...

J'ajouterai enfin que si la délégation a été sensible à l'écoute dont nos deux interlocuteurs ont fait preuve quand nous avons émis remarques propositions ou questions, elle n'en considère pas moins que c'est aux réalisations que nous sommes attachés et non aux seuls « projets »

Mais nos raisons d'espérer sont aussi ailleurs, et l'invitation à rencontrer la « commission Développement Durable » de la communauté d'agglomération, présidée par Mireille Schurch, sénateur maire de Lignerolles qui souhaite nous entendre alors qu'elle « phosphore » sur la place des déplacements doux dans la Ville demain, nous semble aller dans le bon sens.

Et enfin, ne boudons pas notre plaisir.. Notre objectif ne se résume certes pas à l'usage sportif ou de loisir du vélo, mais Cyclopède est une vieille adhérente de l'AF3V (association nationale des Véloroutes et Voies Vertes) et la réhabilitation des berges du canal de Berry en voie verte, très avancée entre Montluçon et Vallon, nous ravit...en tant que futurs usagers d'abord, mais aussi parce que cette réalisation apporte la preuve que des collectivités territoriales de sensibilités partisans différentes, Ville de Montluçon et sa communauté d'agglomération, autres communes riveraines de l'ouvrage, Département de l'Allier, Région Auvergne, Etat ont réussi à œuvrer ensemble pour le bien commun tel que nous le concevons...ce qui conforte au passage Cyclopède dans sa position constante d'indépendance envers quelque courant politique que ce soit.

Le Président

Michel CIBIEN

Cours du Cher : ouvrons la boîte à projets...

Si vous avez parcouru attentivement l'édition, vous aurez noté qu'une réflexion devrait s'engager sur la réhabilitation du cours du Cher dans sa traversée de l'agglomération montluçonnaise, et la « réappropriation de leur rivière par les montluçonnais »...

Cyclopède y prendra toute sa place pour ce qui touche à son champ d'action, les déplacements doux et les aménagements qu'ils supposent...Bien sûr, nous n'avons pas attendu 2013 pour avoir quelques idées, mais **vous**, piétons, cyclistes ou usagers d'autres modes de déplacements doux, nos adhérents, nos militants, êtes assurément porteurs de pistes de réhabilitation qui enrichiront notre réflexion.

N'hésitez pas, lâchez-vous et adressez nous le fruit de vos cogitations...Ne vous limitez ni dans l'espace (la communauté d'agglomération et la vallée du Cher dépassent largement le seul territoire communal !!), ni dans la nature des projets...les limites fixées par les réalités nous rattraperont bien assez tôt ! Bref soyons, collectivement, créatifs et innovants, il en restera toujours quelque chose.

Propositions à adresser à Cyclopède (courriel, courriel, téléphone) anonymement ou non)...

pédibus de rentrée

Alternative à l'auto, le déplacement à pied et en groupe des écoliers rencontre un succès mitigé

Le pédibus démarre moins vite que la voiture

Emmener ses enfants à l'école à pied peut vite se transformer en marathon. Pour les parents débordés, une solution existe. C'est le pédibus, ou bus à pied, aussi appelé « carapatte » ou « trottibus ». Les enfants se retrouvent à heure fixe à un endroit convenu, matérialisé par un panneau ou un marquage au sol, et se dirigent ensemble vers l'école, en suivant un parcours défini à l'avance. Ils sont accompagnés par des adultes, employés municipaux ou parents bénévoles.

Le dispositif, né en Autriche et aux Pays-Bas dans les années 1990, est apparu en France au début des années 2000. De nombreuses communes, enthousiastes, ont adopté le pédibus, ou le vélobus, sa version cyclable, et chantent à chaque rentrée les louanges de la « mobilité durable ». C'est par exemple le choix de Malakoff (Hauts-de-Seine). « En 2011, la municipalité a lancé

six lignes, baptisées "framboise", "poire" ou "fraise", avec pour objectif de limiter la circulation et de préserver ainsi l'environnement », explique Ramdatou Diop, chargée de mission « développement durable » à la municipalité. Assez vite, il s'est confirmé que les motivations des parents étaient plus pratiques qu'écologiques. « Le pédibus permet aux familles de mieux s'organiser, de lâcher la voiture et de vivre des moments de convivialité », argumente la chargée de mission. Tout en limitant le stationnement sauvage et les risques d'accidents.

Une fois que l'on a créé un pédibus, il faut l'entretenir. Or les bénévoles se lassent, et les parents des enfants qui passent au collège ne se sentent plus concernés. Le Grand Lyon (1,3 million d'habitants) faisait fonctionner 160 lignes convoyant au total 1500 enfants en 2010, mais il n'en reste plus aujourd'hui qu'une cen-

taine, au service d'un millier d'élèves. A Malakoff, deux lignes, « cerise » et « orange », ont dû être abandonnées, faute de bonnes volontés.

Au Kremlin-Bicêtre (Val-de-Marne), plusieurs parcours avaient été tracés pour la rentrée 2007. Des lieux de rendez-vous étaient dessinés sur le sol. Mais le dispositif « s'est essoufflé dès la

les bénévoles se lassent, et les parents ne se sentent plus concernés

deuxième année », reconnaît Jean-Marc Nicolle, adjoint (MRC) chargé des affaires générales. A Rungis, dans le même département, si l'unique ligne de pédibus fonctionne toujours, c'est grâce aux employés municipaux qui font le trajet tous les matins.

Pour convaincre les parents, les

élus rivalisent d'imagination. A Lyon, Gilles Vesco (apparenté PS), chargé des déplacements, distribue des conseils pratiques aux bénévoles et fait signer des « chartes d'engagement » aux parents comme aux enfants. Les parcours sont aménagés de façon à emprunter des voies agréables et sécurisées. Et pour convaincre les parents, l'élu lâche l'argument ultime : « Les enfants qui viennent à pied sont plus calmes et plus attentifs en classe. »

Las, ces efforts ne sont pas toujours récompensés, surtout « lors que l'environnement aux alentours des écoles demeure favorable à la voiture », observe Joris Marrel, au Certu, le centre technique consacré aux transports qui dépend de l'Etat. « En rendant le recours à l'automobile moins attractif, en obligeant les parents à se garer loin de l'école, on provoque une réflexion », constate ce spécialiste. ■

OLIVIER RAZEMON

Le constat quelque peu pessimiste de cet article du journal *Le Monde*, publié à la rentrée scolaire, ne doit cependant pas faire oublier les expériences réussies ; et, après une décennie d'expérimentations diverses, il est possible d'en tirer des leçons.

S'il semble se confirmer que le fonctionnement d'un Pedibus peut difficilement reposer sur le bénévolat, peut-être faut-il maintenant que ce « service » soit pris en charge par les municipalités avec organisation de « lignes de Pedibus » comme des lignes de bus.

L'article signale qu'à Rungis « l'unique ligne fonctionne toujours grâce aux employés municipaux qui font le trajet tous les matins ». De même, je peux citer la ville de Marignier en Haute-Savoie, 6300 habitants, où sont scolarisés mes petits enfants ; depuis 2009 existent 2 lignes de Pedibus permanentes, créées par la municipalité, une troisième vient d'ouvrir à la rentrée. Les accompagnateurs sont rémunérés par la municipalité. D'après les informations

données sur le site de la ville : *L'inscription se fait en mairie sur présentation d'une attestation d'assurance responsabilité civile. Tarif : 10 euros pour un enfant, 15 pour deux et plus.*

Pour sensibiliser les habitants un « Pedibus géant » avait même été organisé, auquel avaient participé élèves, parents et élus.

Un système simple où tout le monde est gagnant : sécurité pour les enfants qui prennent goût à la marche, parents déchargés de l'accompagnement, moins de voitures aux abords des écoles, donc moins de nuisances (bruit et pollution) pour la collectivité. (voir *Lettre de Cyclopede* n° 56 de mars 2012 et n° 57 d'octobre 2012)

Volonté politique, engagement des associations de parents d'élèves, coopération des enseignants, il doit être possible d'organiser des « Pedibus qui marchent » ...

Janine BOUCHERET

Les facteurs à vélo (électrique !)

Nous avons croisé récemment Camille, une jeune factrice en tournée, qui a bien voulu nous donner son témoignage sur l'exercice de sa profession au quotidien ;

« Le vélo électrique. Ah, quelle belle invention pour les facteurs !

Exerçant la profession le temps de l'été, je savoure les progrès de la technologie depuis quelques semaines.

Ma tournée : Désertines et ses multiples côtes. Bien que je sois jeune, le sport est loin d'être mon fort, et autant vous dire que j'étais quelque peu effrayée à l'idée de devoir franchir ces montées interminables. Je m'imaginai déjà poussant le vélo jaune tant bien que mal, lourd de ses sacoches pleines de courrier, sous le soleil tapant du mois d'août.

Et à mon grand étonnement, il n'en est rien ! Que mes sacoches soient pleines ou vides, et je vous assure que la différence est notable, je monte les côtes sans effort, un vrai bonheur pour moi.

Et entre chaque boîte aux lettres, hop, un petit coup de pédale et je suis à la suivante.

Les kilomètres défilent sans que je m'en rende compte. Quel gain de temps ! Et du temps, nous savons tous à quel point c'est précieux.

Si je pense que le vélo électrique est le transport de demain ? Oui, oui, oui et encore oui. D'autant que le poids d'un vélo normal doit être largement inférieur à celui avec lequel je roule aujourd'hui, je n'imagine pas à quel point on doit se sentir léger sur le plat ou dans les côtes. Je rêve d'en posséder un en tant que particulier dans la mesure où mes trajets personnels sont pour la plupart sur de courtes distances. Comme je l'ai évoqué précédemment, Montluçon et son agglomération possèdent de nombreuses côtes que je ne peux faire avec un vélo normal. Et la question du poids sur le vélo, lorsque je voudrais faire les courses par exemple, ne se pose plus non plus.



Un autre facteur équipé du fameux vélo électrique

Le système est également très simple d'utilisation. La selle du vélo se bascule et je n'ai plus qu'à glisser la batterie ou à l'enlever pour la recharger. Le temps de batterie disponible est également excellent

: je roule environ 4h par intermittences chaque matin, et la charge est quasiment encore pleine à la fin de ma tournée.

A l'inverse d'une mobylette ou de n'importe quel engin à moteur, je ne provoque pas non plus de pollution sonore. Je vais vite, et en silence !

En bref, une petite révolution dans le monde du transport journalier qui, je pense, doit maintenant être démocratisée ! »

Camille, 22 ans

Conseil de lecture :

Je conseille vivement la lecture de "*Désobéir à la voiture*" par Les Désobéissants aux éditions le passager clandestin (<http://lepassagerclandestin.fr>). Ce livre dénonce tous les méfaits de la voiture et propose un ensemble de pistes pour résister et la pression de la bagnole, notamment en ville. De très nombreuses statistiques, résultat d'études, actions militantes, ainsi qu'une riche bibliographie et de sites internet sont proposés. Deux chapitres nommés *Accélérer le retour inévitable du vélo* et *Promouvoir la Vélorution* nous intéresseront plus particulièrement :

« Vendue comme un formidable outil de liberté, la voiture est devenue un fléau responsable de plus de quinze millions de morts et de blessés chaque année dans le monde, de la disparition accélérée des terres agricoles, de la fragmentation des espaces naturels, de la dégradation de notre environnement, de la multiplication de maladies respiratoires et de cancers, du déclenchement de guerres meurtrières pour l'accès au pétrole et de la plus grande menace actuelle pour l'espèce humaine, le réchauffement climatique.



Devant l'incapacité des décideurs à sortir du tout-voiture, des militants écologistes inventent de nouvelles manières de résister, créatives, ludiques, humoristiques, ou désobéissantes. Contester l'omniprésence de l'automobile, c'est également s'opposer aux sports mécaniques, aux infrastructures routières, aux 4x4, à la publicité, aux salons de l'automobile... Désobéir à la voiture, c'est redonner vie à l'espace public, à la proximité et à la rencontre, ferments de toute contestation »

Désobéir à la voiture - Les désobéissants et Xavier Renou.

Laurent RAYON

D'Athador à Vallon-en-Sully sans gaz d'échappement (ou presque !)

L'itinéraire du Canal de Berry vers Vallon n'est pas nouveau, mais les aménagements entrepris sur ses berges dans le cadre de l'opération Voie route Voie verte en améliorent nettement les agréments.

D'abord, pour ce qui est de la sortie de ville de Montluçon.



fléchage vers Saint-Victor

D'Athador, après avoir longé le Cher, puis utilisé la large piste cyclable de l'avenue Charles Tillon (certes envahie par quelques massifs intempestifs, mais quelques coups de serpe en auront raison !), il est avantageux, pour l'instant, d'éviter pont de Blanzat et rue de Pasquis, leurs flots de gaz et leurs bandes cyclables intermittentes: on atteint par la rue du Pré-Genêt, l'Ecluse dite de Pasquis ;



A l'écluse de Pasquis démarre le chemin aménagé

et dès lors une bande large et plane longe le canal ; deux passages souterrains permettent de sauter les obstacles que sont la A 714 et la route fort passagère de Dunlop à Saint-Victor.

Les travaux sont encore en cours, le premier tunnel devra être dallé pour ne pas devenir une mare souterraine, le second est équipé.



passage sous la A 714



passage sous la route de Saint-Victor

Ensuite, on bénéficie jusqu'à Vallon d'un ruban sur la gauche du canal (avec un passage rive droite après Magnette). Le chantier n'est pas terminé, mais des garde-corps de bois protègent les passages d'écluses pour des cyclistes harassés, des tableaux explicatifs à destination des enfants sont disposés aux points névralgiques.



cyclistes et marins à Magnette



garde-corps sur l'écluse

Rectiligne, ennuyeux, le tracé ? Mais même en Belgique, il n'y a pas de canaux circulaires.



aménagement d'écluse

Le parcours permet de faire escale au Musée de la Batellerie de Magnette, dont la rénovation est réussie, et où même le marin d'eau douce peut naviguer.



**Musée de Magnette*

Plus loin, le CPIE a recréé un pont-levis en bois, à l'identique des 88 ouvrages de ce type existant autrefois.



reconstruction d'un pont-levis entre Magnette et Vallon

Et en gare (fluviale) de Vallon, reconstruction d'une péniche type Molusson en cours.

Par beau temps, friture possible sur la ligne, en terrasse, à Magnette (Auberge du même nom) ou à Vallon, allée des Soupirs...

Ce dimanche d'automne ensoleillé, j'ai croisé sur le trajet une bonne centaine de piétons et une bonne cinquantaine de vélos... Conclusion : « affutez la scie, le bois sera vite scié ». (Il y a des variantes)...

En chiffres, les panneaux disent :

- coût des aménagements : 1, 8 million d'euros.
- Aides financières : le Conseil Régional (720 000 euros), L'Etat (Plan Loire), 230 000 euros, la Communauté d'Agglo de Montluçon, 120 000 euros...



présentation du projet d'aménagement

Resteraient donc 730 000 euros pour le Conseil Général de l'Allier et les autres commune riveraines...

Pierre BURLAUD

Dans notre prochaine *Lettre de Cyclopede*, nous publierons des réactions d'élus riverains.

De l'AF3V, de Cyclopède et des Voies Vertes locales...Ce qu'il faut savoir sur ce sujet...

Les indigènes, cyclistes ou piétons, s'éclatent en grand nombre sur la « voie piétonne Montluçon-Néris », et en sont à coup sûr très contents...Et il est clair que la voie Montluçon Vallon aura le même succès...Mais savez vous que ces Voies Vertes sont inscrites dans le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes élaboré en 1998 et actualisé en 2009..

Savez-vous que ce même schéma positionne Montluçon au centre d'une voie Limoges-Moulins ?

Savez-vous que l'AF3V propose la réalisation d'une voie Montluçon-Tours et/ou Auxerre via Bourges, dont Montluçon-Vallon n'est qu'un maillon permettant la jonction avec l'Eurovéloroute « La Loire à vélo »...



Un détail du Schéma national pour notre région

Et savez-vous que quelques cyclopédiens qui se sont penchés sur ce schéma songent à relier Vallon à Néris en empruntant pour traverser Montluçon le lit du Cher réhabilité...et même, soyons fous, en imaginant un prolongement de cette voie verte vers les Combrailles, le cœur des Volcans d'Auvergne et Clermont Ferrand en empruntant, quand cela reste possible, l'ancienne voie ferrée de Gouttières.....

Faut pas rêver, dit-on dans le poste.....mais si, mais si...et Cyclopède a, sans aucun doute, une deuxième jeunesse qui se profile.

Michel CIBIEN

Les ateliers vélo participatifs solidaires

En ces temps où les problèmes environnementaux sont censés remettre en question nos modes de vie, les ateliers vélo solidaires viennent pleinement s'inscrire dans une démarche de développement durable qui est de lier l'environnement, le social et l'économique. C'est aussi l'esprit de la consommation collaborative qui anime ces ateliers. Mais qu'est ce qu'un atelier vélo participatif solidaire ?
" Les ateliers sont des lieux créés pour promouvoir l'usage du vélo en ville, en facilitant l'entretien et la réparation des vélos. Ils ont pour vocation de multiplier le nombre de cyclistes quotidiens en offrant la possibilité à tous d'acquérir un vélo adapté à ses besoins et de l'entretenir à moindre coût." (source : Panorama* 2011 des ateliers vélos participatifs et solidaires.)

Les ateliers récupèrent des vélos, des pièces détachées, les remettent en état et les mettent à disposition des usagers pour inciter aux déplacements à vélo en ville ! Ils peuvent être source d'emploi en insertion ou tout simplement d'apprentissage pour réparer son propre vélo. L'esprit associatif permet ensuite de tout imaginer, balades, animations diverses et variées. Nul doute que les nombreux commerces affichant malheureusement portes closes dans le centre-ville pourraient accueillir de tels ateliers et être des catalyseurs pour inciter les Montluçonnais à se remettre en selle ! A suivre !

*A télécharger sur www.heureux-cyclage.org

Pour en savoir plus, quelques sites à consulter :

www.velosolidaire.fr

www.bicyclaide.org

www.velocipaide.fr

Laurent RAYON

Cyclopède au forum !

Oui, comme tous les deux ans, Cyclopède aura son stand au forum des associations les

12 et 13 octobre

prochains.

Nous vous invitons à nous rendre visite. Vous pourrez

- discuter avec les membres de l'équipe de l'association,
- apporter vos réflexions et suggestions ;
- (re)voir le petit film sur les sorties d'usines à Montluçon en 1957
- ...et, si vous ne l'avez pas encore fait renouveler votre adhésion