

La lettre de cyclopède

12, rue de la Fontaine 03100 MONTLUÇON

Numéro 57-octobre 2012

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

Simple question de temps ??

La création de Cyclopède, quinze ans déjà, résultait de la volonté des fondateurs de sensibiliser leurs élus à des problématiques émergentes, celles des déplacements qu'on qualifie aujourd'hui de doux. Ils espéraient qu'ils partageraient leurs questionnements sur l'absurdité de certains comportements induits et formatés par l'automobile-le tout automobile d'alors-et sur leurs conséquences à moyen terme sur l'environnement, sur nos cadres de vie, nos santés, etc..

Et si, depuis sa création, Cyclopède n'a pas cessé d'interpeller les élus sans exclusive, force est de constater qu'entre les réponses de nos politiques-toujours globalement d'accord avec nous dans le discours sur l'intérêt de nos propositions, et la réalité, celle que tout un chacun peut observer sur le terrain, dans sa rue ou son quartier, le fossé reste profond...et cela, questionne, agace, irrite, désole, énerve...ou démobilitése...

Au fond, tout est question de temps...cette variable qui régit notre quotidien et son lot de contraintes toujours plus sévères ! Le temps du décideur, du politique, est calibré par les calendriers électoraux, le souci premier de l' élu étant souvent la conservation de son pré-carré...soit...sa réélection.

A l'inverse, le temps associatif, le nôtre, est déterminé par notre conscience de quelques grands enjeux de société sur lesquels, nous, simples citoyens impliqués dans la vie de la Cité, sommes sensibilisés par les hasards de nos parcours individuels et leur mise en commun librement consentie...

Entre ces deux perceptions du temps qui passe, on pourrait identifier un troisième rythme, le temps « administratif », celui des réalisateurs des projets que nous appelons de nos vœux, qui sont, en bons techniciens, le plus souvent convaincus du bien fondé de nos demandes et positions....mais ce temps là leur échappe puisqu'il est, in fine, déterminé par la volonté des élus, leurs contraintes et leur tempo....

Et c'est ainsi que les promesses des élus n'engagent que les citoyens qui « y » croient, que les

propos des techniciens ou responsables administratifs vous satisfont certes, mais restent dans les cartons...et que vous, militants associatifs, porteurs de causes que vous savez justes, à force, comme Sœur Anne, de ne rien voir venir (ou si peu !) optez pour...la « pêche à la ligne »....

L'ennui, pour revenir à Cyclopède et à ses objectifs, partagés par tous comme on a pu le voir encore lors de la dernière échéance électorale, c'est que votre territoire, votre cité stagnent... et donc reculent par rapport à leurs voisin(e)s plus dynamiques, sur fond de discours lénifiants et autosatisfaits...

Usant à long terme !

Le Président

Michel CIBIEN

« Vous serez consultés ! »

C'est sur ces paroles pleines d'espoir de M. PAULHE, Directeur des Services de la ville de Montluçon, que nous nous sommes séparés à la fin de la rencontre du... 4 avril.

Nous attendons toujours qu'on nous fasse signe. Nous a-t-on oubliés ? Ou bien est-ce qu'il n'y a pas de « grain à moudre » (nous n'avons pas l'impression que de nouveaux projets d'aménagements soient à l'ordre du jour)?

Dans les deux cas, cela augure mal de l'avenir d'une réflexion municipale sur les déplacements « doux » à Montluçon et de la volonté de concertation qui semblait s'être à nouveau manifestée au printemps dernier.

Lire en pages centrales une enquête de notre envoyé spécial aux Pays Bas, Pierre B.

Regards sur le vélo hollandais,

et celle de nos correspondants dans les Charentes, S. et JF. B. : DSC : les Rochefortais nous montrent la voie

*« Je ne fais pas de vélo
parce que j'ai peur... »*

Ce matin, j'ai pris rendez- vous chez ma coiffeuse. Entre deux coups de ciseaux, on « papote » ! Sur le temps météo, bien sûr, mais aussi sur le temps, celui que l'on se donne..., celui qu'on aimerait avoir..., celui qui permet de marcher !

Et elle :

« Je vous vois régulièrement passer en marchant »

Et moi :

« Oui, je me déplace volontiers à pied , même pour aller au centre- ville ! »

« C'est important pour la santé ! Mais je ne fais pas de vélo parce que j'ai peur. On est frôlé régulièrement par les voitures et les camions ! »

Et moi, d'approuver cette remarque.

«Et pourquoi ne pas avoir créé un espace- vélo sur le Boulevard de Courtais ou ailleurs, là où il y a de la place ! »

Et moi de l'approuver encore !

Que répondre ? Si ce n'est qu'il existe l'association Cyclopède et qu'elle essaie de se faire entendre depuis de nombreuses années en proposant des solutions raisonnables et efficaces à ces problèmes.

Christine. DOLLAT

Un pas en arrière... ou l'hôpital ?

Ah, la baguette ! Symbole de notre beau pays !

Mais c'est risqué d'aller en chercher une à pied. Petit parcours. Le long du ruisseau de Saint-Jean, promenade Barbara : le trou a été comblé durant l'été.

Il n'a fallu que sept mois pour que les promeneurs puissent y passer en toute sécurité avec les enfants. Giratoire du pont des Iles : ni respect du code de la route, ni respect des personnes âgées ! La jeune conductrice n'a certainement pas vu cette dame, traînant son caddy derrière elle, en plein milieu du passage prétendument « protégé ». Non ! Elle est passée, frôlant la vieille dame et ne ralentissant même pas avant d'aborder le giratoire, « protégé » par une balise lui demandant de céder le passage. Idem pour moi à mon retour : malgré mon engagement sur les différentes portions pour piétons, aucun automobiliste ne s'est arrêté pour me laisser terminer ma traversée. Et c'est loin d'être le désert. Et en prime, voiture et

camionnette stationnées sur le trottoir devant la Maison de la Solidarité. !



Où passent les poussettes ?

En tout cas, pas de solidarité pour les mères de famille qui sont obligées de passer sur la chaussée avec leurs poussettes... Enfin un peu de calme au parc des Ilets, où pourtant trop souvent on peut voir des voitures stationnées dans les allées, notamment à proximité de la Ferme (ce qui était le cas le jeudi 27 septembre alors que les parkings à proximité étaient presque vides.).



Ferme des Ilets : parc de loisirs ou parc de stationnement ?

Décidément, entre les automobiles et les camionnettes sur les trottoirs, le non-respect des passages protégés et tous les autres inconvénients, la sécurité des piétons ne s'arrange pas à Montluçon.

Confirmation le même jour dans une zone commerciale : alors que j'étais engagé à moitié dans un passage protégé, un automobiliste excessivement pressé non seulement ne s'est pas arrêté pour me laisser finir de traverser, mais a accéléré pour le franchir avant moi. J'avais le choix : un pas de plus et c'était l'hôpital ou un pas en arrière. Voiture contre piéton : avais-je vraiment le choix ?

Jacques BOURDUT

Accroche-vélos en balade, le retour



En janvier, nous regrettions l'absence d'accroche-vélos sur le parvis d'Athamor. Aux beaux jours, ils sont revenus. Nous les avons connus plutôt trapus, revêtus d'une couleur bleu marine. Ils reviennent, plus effilés, en forme d'esse allongé et ont pris une couleur gris souris. Leur escapade a été bénéfique puisque chaque support permet d'accueillir plus aisément deux vélos.

Roland LESPINGAL

Accroche-vélos Pas de bon point pour la cité administrative



Autant nous apprécions l'installation des accroche-vélos d'Athamor (voir ci-contre), autant nous faisons la grimace devant ceux de la cité administrative : relégués dans un coin de parking automobile, mêlés aux engins motorisés sous le terme « deux roues », les vélos ont droit à des arceaux au ras du sol, dont on a déjà dit qu'ils risquaient de voiler les roues et qu'ils n'offraient aucune protection contre le vol, le système ne permettant pas d'attacher l'antivol au cadre. La cité administrative qui se veut une vitrine de la bonne marche de notre ville serait bien inspirée de prendre modèle sur ce que ses services ont réalisé de bien ailleurs...

Jean-François BIDAULT

« PEDIBUS » (suite)

Dans les derniers numéros de la *Lettre de Cyclopede*, j'avais évoqué une petite ville de Haute-Savoie, Marignier, dont les deux lignes de Pedibus, encadrées par des accompagnateurs rémunérés par la municipalité, fonctionnent parfaitement.

En fin d'année scolaire, à 16H30, à la sortie des élèves d'une école de cette ville, j'ai remarqué une des « conductrices » de ce bus pédestre avec l'inscription PEDIBUS bien visible sur son gilet et me suis autorisée à lui demander son avis sur l'organisation de ce « mode de transport doux ».

Selon cette dame, il semble « difficile de faire fonctionner régulièrement et à long terme un Pedibus encadré uniquement par des bénévoles ; en effet beaucoup renoncent car les enfants sont de plus en plus « durs ». Les accompagnateurs salariés ne peuvent abandonner ; ils acquièrent ainsi une certaine expérience. »

Elle a conclu en soulignant que, malgré tout, cette activité au contact des enfants, lui « apportait de grandes joies » et qu'elle conduirait à nouveau la même ligne à cette rentrée 2012.

C'est le témoignage d'une seule personne, « acteur de terrain » ; il existe certainement aussi des « Pedibus qui marchent » avec des volontaires. A vous, lecteurs, de nous donner des exemples !

Janine BOUCHERET

Ci-contre : Le moindre choc sur le vélo peut voiler la roue prise sans l'étrier.
Et l'efficacité de l'antivol est illusoire : avec les moyens à (dé)blocage rapide, en une seconde un voleur part avec le vélo en laissant la roue avant... et l'antivol.

Regards sur le vélo hollandais

On le sait, les Néerlandais font beaucoup de vélo, leurs villes sont équipées et organisées en conséquence, et là-bas, les demi-mesures de saupoudrage en matière d'itinéraires cyclables n'ont pas cours.

Au cours d'un voyage dans diverses villes des Pays-Bas, j'ai réuni quelques images qui traduisent cette réalité et peuvent nourrir la réflexion, la notre, et celle de nos édiles.



**Une rue destinée aux cyclistes. Le panneau signale que les automobiles sont tolérées « à titre d'invités », en sens unique. Ville de Goes (Zélande, 37000 habitants)*



**ci-contre :
voie partagée :
une bande auto
en sens unique et
deux larges
bandes cyclables
avec circulation
dans les deux
sens.*

**A droite :
parking vélos à la gare de Goes.
Un très grand nombre de lycéens et salariés
utilisent le système vélo + train pour rejoindre
leur lieu de travail.*





**A gauche : trottoir piétons, piste cyclable protégée, trottoir portant rampe d'éclairage, parkings en épi, chaussée voitures. Ville de Zutphen, Gueldre, 46000 habitants*

**A droite : Tramway central, chaussée voitures, parking voiture, séparation arborée, piste cyclable, trottoirs piétons. Amsterdam Sud.*



**A gauche : Grote Markt de Bergen op Zoom (Brabant Septentrional, 65000 habitants) : Zone pour piétons et vélos, liberté absolue.*

A droite : Centre-ville d'Eindhoven (Brabant Septentrional, 215 000 habitants), ville de Philips : Parvis de la Piazza, notez la largeur des couloirs de traversée aux feux.



**Pour conclure, quelques images d'Amsterdam. Laissez la voiture à la gare. Les rues appartiennent au vélo. A droite, parking pour cyclistes fumeurs...*

La FUB ⁽¹⁾:

Une ouverture sur les associations de toute la France

Notre adhésion à la FUB nous permet de collecter des informations sur un grand nombre d'associations homologues de la nôtre, de découvrir les problèmes qu'elles rencontrent, et parfois aussi les solutions qu'elles y apportent !

Voici, en vrac, quelques exemples récents :

- Nos voisins de Bourges viennent de créer l'association Mon Cher Vélo. Son président Adrien Lelièvre pose la question à la cantonade : comment résoudre un problème de mixité vélo/bus dans un couloir de bus en cours d'aménagement ? Un adhérent d'une autre ville lui répond en lui donnant des conseils tirés de son expérience et les références de la documentation du CERTU sur ce sujet.
- Gérard Rollin, du Collectif Cycliste 37, de Tours fait part aux associations amies de son expérience des « patrouilles ». Il s'agit d'adhérents qui circulent régulièrement dans toute la ville pour repérer les anomalies et obstacles à la circulation des vélos (panneaux manquants ou détériorés, morceaux de verre sur les pistes, nids de poules...). Ils font part de leurs observations directement aux services et en général des solutions sont apportées rapidement.



Bernard Largeau, le « patrouilleur » sillonne chaque jour depuis 20 ans l'agglomération tourangelle...

- Muriel Sola, à Bordeaux, a réponse à tout. Elle est « chargée de mission » (par la ville ?) à l'association Vélo-Cité et intervient sur tous les problèmes : vols de vélos, tourne-à-droite vélos, voies partagées etc. Leur site est intéressant à consulter :

<http://www.velo-cite.org>



A Bordeaux, pose d'un panneau de « tourne-à-droite »

Cyclopède / IUT d'Allier : un bon partenariat...

Nous avons déjà évoqué dans la *Lettre de Cyclopède*, le partenariat noué par notre association avec le département « Gestion logistique et transports » de l'IUT d'Allier, qui a conduit cinq étudiants à se pencher sur la partie « déplacements doux » du « Plan Global de Déplacements » (ou PGD) de la Communauté d'Agglo de Montluçon. Ce PGD constitue un schéma directeur de tous les modes de transport au niveau de l'agglomération : il a été adopté à l'unanimité par le conseil communautaire en 2006. Les étudiants ont de plus élaboré et conduit une enquête auprès d'un échantillon d'élèves de collège, et procédé à une évaluation sur le terrain de certaines réalisations citées dans le PGD.

Une bonne centaine d'heures dédiées à ce travail donc, coordonné et supervisé par une enseignante de l'IUT et deux « cyclopédiens »...une collaboration fructueuse qui est renouvelée pour la présente année universitaire.

La synthèse qui a été établie par les cinq étudiants, présentée et commentée en tant qu'épreuve constitutive de leur Diplôme Universitaire de Technologie n'est certes pas exhaustive...elle n'y prétendait pas...mais elle valide les observations qui fondent et légitiment l'action de Cyclopède.

L'étude peut être consultée au siège de l'Association et le travail – déjà engagé pour 2012/2013 - en constituera un prolongement.

Ci -contre les résultats obtenus à deux questions d'une enquête qui en comportait 13 et a été proposée à 160 élèves d'un collège montluçonnais.

Michel CIBIEN, Roland LESPINGAL

DSC⁽¹⁾ :

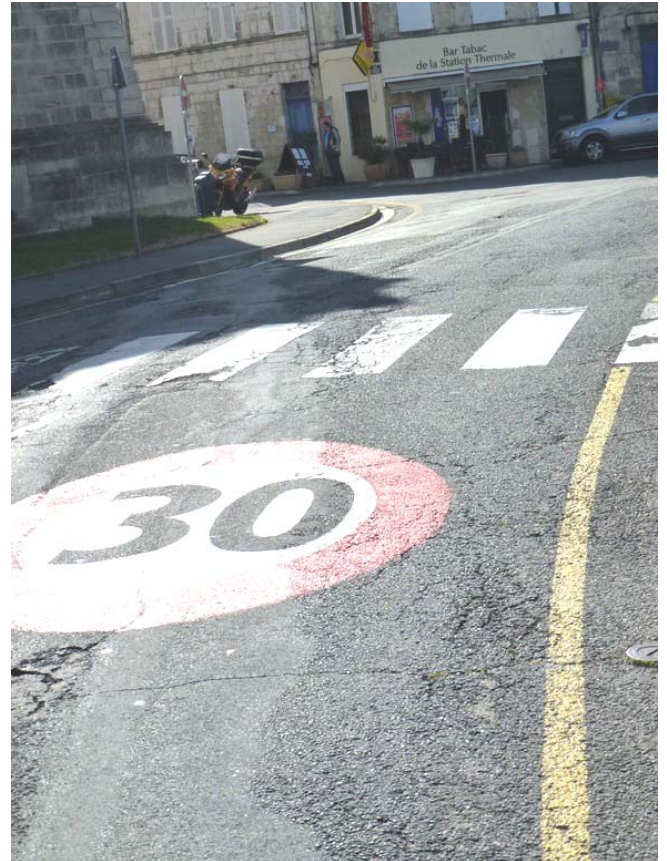
les Rochefortais nous montrent la voie



Le centre-ville de Rochefort sur mer est ancien, marqué par Colbert et les architectes du XVII^{ème} siècle : un plan en damier, des rues relativement larges, mais presque toutes en sens unique pour les automobiles à cause du stationnement. En 2007, la municipalité de Rochefort a mis tout le centre-ville en zone 30 et dans la foulée instauré les doubles-sens cyclables pour les vélos, devant ainsi le décret de 2008 qui les rend obligatoires en zone 30.



Nous les avons expérimentés, d'abord avec un peu d'appréhension, la voie laissée par la file de voitures en stationnement étant assez étroite pour effectuer les croisements voitures/vélos. Mais nous nous sommes vite aperçus dans nos déplacements quotidiens à vélo que les croisements se faisaient sans danger, les automobilistes, habitués, ralentissant automatiquement à l'approche du cycliste arrivant en sens inverse. Des responsables municipaux que nous avons rencontrés nous ont même expliqué que les cyclistes agissaient comme un régulateur de la circulation automobile et contribuaient par leur présence au respect de la limitation à 30 !



Cela n'empêche pas, sur la voirie en périphérie où la vitesse de circulation est plus élevée, d'avoir aménagé bandes et pistes cyclables. Et, cerise sur le gâteau, une balade de plus de dix kilomètres en site propre sur le bord de la Charente...

Finalement cette petite ville d'à peine 30000 habitants, un peu moins grande que Montluçon, nous montre ce qu'on pourrait faire en matière de cohabitation harmonieuse entre cyclistes et automobilistes.

Solange et Jean-François BIDAULT

(1) Les **doubles-sens cyclables** consistent à autoriser les cyclistes dans les deux sens dans les rues à sens unique, avec, bien sûr, la signalisation appropriée.