

sommaire

- **Témoignage :**
Acrobate p.2
- **International :**
« Las ciclorutas »
de Bogota p.2
- **Dossier :**
Où vit-on le mieux
en France ? p.3
- **Culture :**
Besoin de vélo
par Paul Fournel p.4

« le Cycladin inconnu »

Vous n'avez pas trouvé...

Un indice : ce tableau se trouve dans un musée situé à environ 2h30 (en voiture !) de Pau.

Fournissez-nous tous les renseignements concernant le cycliste, le peintre, le tableau, le vélo.

Un magnifique T-shirt « Pau à Vélo » et 2 pincées à vélo seront offerts à la personne qui aura communiqué la réponse la plus complète.



réponse dans le Cycladin n°4

édito

Vélos et piétons au cœur de Pau : simple comme bonjour !

Depuis le début de l'année, le débat est bien lancé dans les réunions publiques qui s'enchaînent. Autant dire que les discussions et les idées ne manquent pas pour transformer, de la meilleure façon qui soit, le centre-ville de Pau en aire piétonnière où il fera bon vivre et flâner.

La municipalité et les services techniques commencent à ébaucher les premiers plans. Ceux-ci prennent soigneusement en compte les attentes des transports en commun (facilité de circulation pour les bus de la STAP, STIPA, Citadine), les automobilistes (facilité de stationnement pour les riverains, les chalands, les visiteurs) et bien sûr les piétons.

Mais quid du vélo ? Même en épluchant les rapports mis à disposition du public et en questionnant les élus, bien malin qui peut dire quelle place sera réservée aux « cycladins » palois dans le futur centre piétonnier. Difficile de croire à un oubli. Pourquoi donc ce silence alors que la place du vélo en centre-ville n'a rien d'un casse-tête chinois ?



Un tel panneau, synonyme de circulation tranquille et harmonieuse, pour bientôt au cœur de Pau ?

Toutes les villes françaises et européennes, grandes ou moyennes, qui ont opté pour des aires piétonnières en centre-ville, reconnaissent que piétons et cyclistes cohabitent naturellement. Le cycliste adapte facilement sa vitesse à celle du piéton et, au besoin, met pied à terre si les piétons sont très nombreux. À tel point que le code de la route autorise désormais les cyclistes à circuler sur les aires piétonnières à condition de respecter ces règles de cohabitation. Le mariage entre vélo et piéton fonctionne parfaitement bien en Italie, preuve que la formule fait également recette dans les pays de culture latine.

Pourquoi alors tant de frilosité devant les nombreux avantages que procurerait le vélo dans le cœur de Pau ? Tout comme le déplacement à pied, le vélo est silencieux, économique, convivial, commode pour faire ses courses, non polluant, à la portée de tous (des jeunes enfants aux arrières grands-parents) et de plus, il génère du plaisir et une activité physique idéale pour se maintenir en bonne santé.

Pourquoi cette simple histoire de bon sens apparaît-elle encore comme un pari audacieux ou un choix farfelu pour les responsables du projet ?



Bruno Caline

témoignage

Acrobate

Il y a des acrobaties que l'on voit au cirque avec un vélo.

Il y a celles que l'on peut faire soi-même sans préparation lorsque sa roue avant se bloque à cause d'un cadenas. D'un coup, on passe par dessus le guidon. Oui, il paraît que l'on appelle cela un « soleil » (mais amateur).

Un joli mot pour désigner la figure, moins rigolo, lorsque l'on cogne sa tête contre le bitume. Là, on voit « plusieurs soleils ».

C'est ce qui m'est arrivé un certain dimanche de décembre. Je me suis réveillée dans le camion des pompiers ! De la chance. Pas de fracture, bien que mon visage était gonflé.

Si j'avais porté le casque, j'aurais moins souffert de mes hématomes et de mon dos.

En frôlant d'aussi près le risque, on se rend compte de la nécessité du port du casque, même dans une petite balade comme ce fut le cas.

Je conseillerai donc à tout cycliste quelque soit le trajet, d'utiliser son casque.

Plus nombreux nous serons à le porter, plus cela deviendra normal. Le ridicule ne tue pas. L'absence de casque peut être très dangereuse.

Alors, à vos casques, prêts ? Partez !

Stop ! et enlevez aussi tout ce qui peut gêner la roue avant. Super !

Pascale Perez

international

« Las ciclorutas » de Bogota



Bogota est devenue un modèle en termes d'utilisation de l'espace public et de cohabitation des usagers où le vélo joue un rôle important.

Bogota (capitale de la Colombie) compte environ 7 millions d'habitants. Elle se trouve à 2.640 m d'altitude. Son climat est plutôt pluvieux et froid avec une température moyenne de 14°C.

La mobilité de la population de Bogota est compliquée. Sa surface de 35 km² a 15.000 km de voirie. Il y a presque un million de véhicules motorisés dont 86 % de voitures particulières. Mais, pour se déplacer, 75 % des habitants utilisent les transports publics (bus, minibus et taxis). Les habitants de Bogota font plus de 11 millions de parcours chaque jour, du lundi au vendredi.

Depuis le début des années 80, le transport est devenu un grand problème pour la ville. Les transports publics sont passés aux mains du privé. L'augmentation de la quantité de véhicules des transports publics de petite capacité, supérieure à la demande, a produit une chute des chiffres d'affaires et surtout du profit, avec des résultats désastreux.

- 🚲 Des bouchons partout et l'augmentation du temps de transport. En 1996, 44 % de tout l'ensemble des trajets prenaient plus d'une heure alors que la distance moyenne des itinéraires était de 9 km.
- 🚲 Les entreprises de transport ont réduit leurs budgets d'entretien et de rénovation de l'ensemble de leurs véhicules.
- 🚲 Une concurrence très agressive s'est installée entre les transporteurs, de sorte que le service est devenu dangereux et peu confortable avec un taux d'accidents élevé.

Le Plan Général de Transport

Après 1992, les maires de la ville ont abordé ce problème et commandé des études spécialisées qui ont permis de changer la politique de transport. Le résultat en est un Plan Général du Transport (PGT) pour Bogota, qui prend en compte plusieurs moyens de transport interconnectés entre eux et qui se base sur une enquête des habitudes de déplacements de la population (modes de transport, itinéraires et temps) et ses possibles variations. Le PGT prévoit un système de 470 bus de grande capacité avec 42 km de couloirs réservés et arrêts couverts tous les 800 m, système qui a démarré en janvier 2001 avec grand succès.



« *Transmilenio* » peut transporter jusqu'à 10.000 passagers à l'heure dans chaque sens. D'autre part, une restriction du transit des voitures par numéro de plaques d'immatriculation a été mise en place pendant les heures de pointe (8h et 18h) appelée *Pico y Placa*.

La place du vélo

Le PGT inclut le vélo comme moyen de transport approprié pour les déplacements courts. Il est considéré comme complémentaire à « *Transmilenio* », et adapté aux faibles revenus de la majorité de la population. Le Plan Général de Pistes Cyclables comprend 3 actions stratégiques interdépendantes:

- 🚲 L'aménagement d'une infrastructure pour l'usage du vélo.
- 🚲 La mise en place d'une instance de pilotage associant institutions et habitants.
- 🚲 Des règlements favorisant le développement durable du système de pistes cyclables.

L'administration de la ville a prévu de construire 320 km de pistes cyclables avant l'année 2006, qui vont couvrir tous les quartiers de Bogota. Pendant les 4 dernières années, la ville a aménagé 195 km de pistes cyclables : *Las Ciclorutas*. Le but est de fournir les moyens de développer l'usage du vélo en ville et d'arriver à une participation de 4 % sur toute l'offre de transport.

La Ciclovía tous les dimanches



Depuis 1992, la ville a une grande piste cyclable dominicale nommée *La Ciclovía*. Il s'agit d'un ensemble de voies principales qui sont fermées aux voitures de 7h à 15h. Ce circuit cyclable de 120 km est utilisé chaque dimanche par une partie importante de la population : un jour ensoleillé, on

arrive à plus de 2 millions d'usagers (cyclistes, patineurs, coureurs, poussettes, etc.). *La Ciclovía* compte des bénévoles qui gèrent les intersections, des vendeurs de boissons et d'accessoires pour le vélo, des ateliers vélo et des animateurs qui donnent des cours de danse et d'aérobic à côté de la voie. Cet endroit est devenu un environnement idéal pour l'interaction sociale et la promotion d'autres campagnes pour l'administration et les associations citoyennes.

Une journée sans voiture obligatoire se déroule chaque année depuis le référendum de 2000. Le 1^{er} jeudi de février, la circulation des voitures particulières est interdite. Ce jour-là le transport public fonctionne normalement.

De plus la circulation est interdite 2 soirées en décembre dans le centre-ville pour permettre aux gens de Bogota de profiter des illuminations de Noël et faire du vélo en même temps sur la *Ciclovía Nocturna*.

Orlando Porras et Ana-Marcela Pardo

dossier

Où vit-on le mieux en France ?

Quand le journal « le Point » classe les 100 plus grandes villes de France, il est question d'habitat, d'emploi, ... et de vélo.

Sur l'ensemble des thématiques analysées, Pau arrive 23^{ème} au classement général.

Mais lorsqu'on aborde la qualité de vie, Pau redescend à la 74^{ème} place. « La Florence du 21^{ème} siècle » a des progrès à faire !

Pourtant Pau a des atouts faciles. Parmi les 12 critères retenus par le Point, sont pris en compte les temps d'accès à la mer et à une station de ski. Mais le Point a comparé aussi le nombre moyen de mètres de piste cyclable en site propre pour 100 habitants.

Avec 5 m pour 100 habitants, Pau est en queue de peloton, juste devant Paris (4 m pour 100 habitants) ! Avignon arrive en tête, avec 134 m pour 100 habitants. Dans le Sud-Ouest, Bordeaux affiche 17 m pour 100 habitants, Bayonne et Toulouse 24, Albi 65.

Malgré tout, il est moins dangereux de circuler à vélo à Pau que dans bien d'autres villes.

Le nombre de cyclistes tués ou blessés rapporté à 1000 habitants était de 0,03 à Pau en 2003, contre 0,02 à Albi et Bayonne, 0,17 à Paris, 0,24 à Toulouse et 0,38 à Bordeaux.

(chiffres extraits du Point du 09.01.04)

Florence Nunès



Culture

Besoin de vélo de Paul Fournel.

Collection points, éditions du Seuil, mai 2001.

extraits

Coup de génie

Le vélo est un coup de génie. Le jour du XIX^{ème} siècle où Michaux lui a donné une chaîne et des pédales, il avait pratiquement atteint sa forme finale. Depuis, on raffine sur les matériaux, on s'acharne sur les nuances, mais le fond de la machine est le même.[...]

Le vélo est un engin génial qui permet à l'homme assis d'aller par la seule force de ses muscles deux fois plus loin et deux fois plus vite que l'homme debout.

Grâce au vélo, il y a un homme plus vite.

Le vélo en soi est une forme de dopage. Ce qui ne simplifie pas les choses. Il est l'outil de la rapidité naturelle, il est le chemin le plus court vers le doublement de soi. Deux fois plus vite, deux fois moins fatigué, deux fois plus de vent dans la figure.

On peut légitimement avoir envie d'en reprendre.

Poids léger

Etre assis sur la selle, ne pas porter le poids de son propre corps donne à la pratique de la bicyclette quelque chose de la nage, quelque chose du vol. La selle vous porte, comme l'eau, comme l'air ; la selle, mais aussi le pneu, mais aussi l'air comprimé dans le pneu qui vous donne des ailes.

La différence, cependant, entre le vélo et la nage est que le cycliste, les yeux ouverts et les cheveux au vent, va plus vite que l'homme, alors que le nageur se traîne, ferme les paupières et se bouche les oreilles.

La différence entre le vélo et le vol est que le vélo est possible et le vol pas encore.

flash

La 6^{ème} journée d'étude organisée par la FUBicy – Fédération française des Usagers de la Bicyclette, plus de 130 associations de cyclistes urbains en France – **se tiendra à Marseille, les 16, 17 et 18 avril prochain.** Bonne nouvelle pour les cycladins palois, « Pau à Vélo » y sera représenté et en profitera pour mieux se faire connaître auprès de la FUBicy !

Organisée en coordination avec l'association locale Collectif Vélos en Ville, elle aura pour thème la « culture vélo ». Le fil conducteur de la journée est résumé dans son titre : « Le vélo n'est-il bon que pour les Hollandais ? ». L'objectif est de donner aux participants des outils de développement de l'usage du vélo quotidien malgré les obstacles géographiques et culturels.



SEMPÉ, *Histoire de Monsieur Sommer*
© Éditions Gallimard

agenda

🚲 **dimanche 4 avril**
à 10h00

au square de l'Aragon pour une balade-découverte

🚲 **mercredi 28 avril**
à 20h30

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

🚲 **du vendredi 14 au**
dimanche 23 mai 2004

Fête nationale du Vélo :
l'évènement de l'année à Pau à ne pas manquer par tous les usagers du vélo !

Comité de rédaction

Bruno CALINE
Pierre HAMELIN
Florence NUNÈS
Christophe NUSSBAUMER
Ana-Marcela PARDO
Pascale PEREZ
Orlando PORRAS

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. : 05.59.06.44.20

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

