

## sommaire

- témoignage  
Le cauchemar du cycliste p.2
- dossier  
Lyon aime le Vélo(v) P.2
- international  
Au Japon et à San Sébastien p.3
- culture  
Energie et équité. Ivan Illich p.4
- coup de chapeau /  
peut mieux faire p.4
- flash FUBicy p.4
- agenda p.4

## appel à contribution

Vous avez un problème de « cycladin » dont vous voudriez nous faire part ? Un aménagement défectueux, un besoin criant d'arceaux, une voie particulièrement dangereuse, des voitures garées continuellement sur une piste cyclable ?... Ou vous avez trouvé un itinéraire malin que vous aimeriez nous communiquer ?...

Notez tous les détails sur une feuille (rue et numéro, sens de déplacement, description du problème, solution éventuelle, et si possible une photo), et envoyez le tout à « Pau à Vélo » Centre Social de la Pépinière, 6 avenue Robert Schuman à Pau, ou par courriel à [pau@fubicy.org](mailto:pau@fubicy.org). Vos remarques et suggestions viendront enrichir notre cahier de doléances et nous transférerons votre demande vers les services municipaux ou intercommunaux concernés.

## édito

### De "Vill' à vélo" à Vélo'v

Le 2<sup>ème</sup> séminaire "Vill' à Vélo", organisé le 23 juin 2006 par notre association et intitulé "l'expérience bordelaise" a tenu toutes ses promesses.

L'objectif de cette rencontre était de sensibiliser et d'informer les techniciens de la voirie, les élus et les cyclistes de l'agglomération paloise sur la meilleure façon d'adapter la ville à la pratique du vélo au quotidien pour tous en prenant pour exemple le développement spectaculaire du vélo urbain à Bordeaux et sur son agglomération.

Cette reconquête des déplacements "doux" (piétons et cyclistes) est-elle possible à Pau et son agglomération?

Les témoignages apportés par les trois invités bordelais (Michel Duchêne, maire-adjoint de Bordeaux, Richard Gessner, Monsieur Vélo à la Communauté Urbaine de Bordeaux, Michel Baillard, ancien président de l'association Vélo-Cité de Bordeaux) concordent pour indiquer que la "vélorution" bordelaise est facilement exportable sur Pau.

Parmi la trentaine de participants au séminaire, 14 représentaient des institutions locales sur Pau, Jurançon, Billère, Lons, Lescar et Gelos ainsi que le Conseil général. Une « première » de bonne augure pour l'intérêt que suscite désormais le vélo urbain.

Tout ce beau monde a commencé par enfourcher un vélo pour parcourir ensemble un circuit de reconnaissance d'environ une heure dans le quartier Nord-Est de Pau.

A noter que les techniciens de Jurançon étaient venus sur leurs vélos municipaux, acquis par la ville à l'occasion de la dernière fête du vélo.

Ce fut l'occasion d'emprunter les voies cyclables (pistes et bandes) nouvellement aménagées par les services techniques de Pau et de juger par la pratique combien ces aménagements commencent à simplifier la vie du "cycladin" palois (confort, sécurité, continuité du réseau).

Les discussions et échanges d'information se sont ensuite poursuivis en salle jusqu'à 18 heures autour des 5 thèmes suivants:

l'aménagement cyclable des giratoires (l'initiative paloise du Rond-Point des Allées de Morlaàs a fortement séduit la délégation bordelaise!), l'acohabitation piétons-cyclistes, le développement des contre-sens cyclables, le rôle d'une Maison du Vélo, le guide de conduite du cycliste citoyen.

Les débats alimentés par l'expérience bordelaise ont montré qu'une "culture vélo" pouvait s'acquérir très rapidement et que la meilleure solution était de s'appuyer sur quelques responsables-clés sur la ville, la communauté d'agglomération et notre association locale de cyclistes urbains.

Au fil de ce cycladin, on voit comment d'autres villes en France nous montrent l'exemple. Avec une politique cyclable incluant le choix particulier de Vélo'v, le Grand Lyon avance plus vite que ce qu'on pouvait imaginer. Comme à Bordeaux, l'ambiance de la ville a été transformée par la place grandissante qu'y prennent les cyclistes. Tout n'est pas idyllique, mais le changement est spectaculaire.

Et puis à l'étranger aussi, au Japon ou à San Sébastien, cette grande ville latine si proche de Pau, les cyclistes sont traités avec plus d'égards qu'ici. Alors quand on constate les laborieuses avancées sur notre agglomération, sur nos vélos, on se prend à rêver d'ailleurs...

Bruno CALINE et Florence NUNES



# témoignage

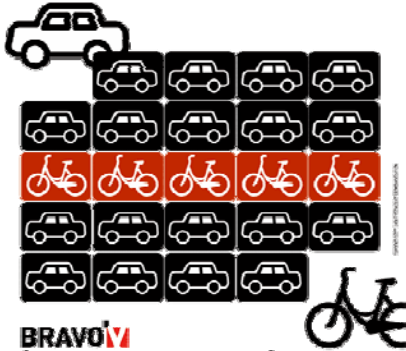
## Le cauchemar du cycliste

Vous roulez sur votre vélo comme tous les jours de l'année, à droite comme à gauche et il est indiqué pour les cyclistes.

Arrivé au rond-point, une voiture vous pousse sur l'arrière, vous êtes déséquilibré et vous chutez. Une fois à terre, vous remarquez que votre vélo se trouve malheureusement sous la roue de la voiture. Effroyable ! Vous quittez en rampant cet endroit dangereux.

La conductrice arrive et vous demande: « Vous sortez d'où ??? », puis « Vous n'avez rien !!! »

Non, ça va, ça va... juste quelques égratignures... Je vais bien, le bras, le pied, rien de cassé.



**BRAVO À TOUTES LES AUTOS QUI FONT ATTENTION AUX VÉLOS!**

Pour que votre vélo ne soit pas endommagé par les voitures, il est important de rester vigilant et de signaler les incidents à la police. Les conducteurs doivent être sensibilisés à la présence des cyclistes sur la route.

[www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)

**GRANDLYON**

Mais une chute, ça fait tout de même mal, pendant plusieurs jours et puis on se remet.

En plus, la nuit on ne dort plus, c'est un choc qui vous traîne l'inconscient pendant longtemps...

Et le vélo ! Il est plutôt en mauvais état. Il est préférable de remplacer un constat amiable. Plus tard, votre assureur vous trouve des « torts partagés ». Pourquoi ? Comment ?... Et le devis des réparations est bien trop élevé. L'assurance enlève des pièces et de la main d'œuvre. Votre vélo ne vaut rien (3 euros à la casse) et en plus ils vous remboursent la moitié de leur devis (torts partagés).

Finalement, il faut s'estimer heureux de n'avoir pas plus de blessures physiques, et s'acheter un nouveau vélo.

# dossier

## Lyon aime le Vélo('v)



En 4 ans, l'agglomération du Grand Lyon a constaté un doublement du nombre de déplacements à vélo. Entre novembre 2001 et novembre 2005, on note une progression constante, mais avec une nette accélération à partir de mi-2005 : c'est l'effet Vélo'v.

Amis cycladins, vous voulez blêmir d'envie, voilà quelques chiffres :

- en juin 2006, sur deux grands axes cyclables de Lyon, on a compté sur 24 heures 1490 vélos quai Pierre Scize, 1968 vélos sur la rue de la Part Dieu.
- le même mois, Vélo'v battait tous ses records avec 28.000 locations de vélos en une seule journée !

Mais alors, Vélo'v c'est quoi, exactement ?

Depuis le 19 mai 2005, le Grand Lyon met à disposition des vélos baptisés "Vélo'v". Maintenant au nombre de 3000, ils sont répartis sur 242 stations à Lyon et Villeurbanne.

Les Vélo'v sont rouges (look branché), sûrs (double circuit d'éclairage, freins à tambour puissants même en cas de pluie, pneus anti-crevaison), confortables (selle à hauteur facilement réglable, large et rembourrée, le cadre est mixte), simples (3 vitesses au poignet), pratiques (large panier devant, béquille).

Ils sont gratuits d'utilisation de 30 minutes à 1 heure selon la formule d'abonnement. Chacun peut ainsi aller d'un point à un autre, voire le conserver un peu plus longtemps pour une semaine modique. Le service est accessible à toute personne de plus de 14 ans.

Les stations vélos se trouvent principalement à proximité des gares et des arrêts des transports en commun, avec une densité plus forte dans la presqu'île de Lyon et le centre de Villeurbanne. Le plan d'implantation ont été conçu pour qu'il y ait une station vélos tous les 300 mètres environ et à moins de 5 minutes à pied l'une de l'autre. Les stations sont accessibles aux usagers en libre-service, 24 heures / 24, 7 jours/7.

La maintenance est assurée par 30 personnes. De 7 heures à 20 heures, ils interviennent pour réparer les vélos et assurer leur redistribution entre les stations. Selon les horaires, certaines stations sont vides, ou pleines (ce qui pose aussi problème, car on ne peut pas rendre son vélo). Sur la colline de la Croix Rousse, les stations sont souvent vides (on se laisse descendre en centre ville sur un Vélo'v), par contre celles du bas sont pleines (les gens préfèrent monter les escaliers ou prendre le métro à crémaillère, plutôt que de grimper en danseuse). Les employés de Vélo'v rétablissent l'équilibre en remontant les vélos sur la colline en camion.

Vélo'v compte actuellement 55.600 abonnés !

Le pic de fréquentation est entre 17 et 19 heures. Chaque vélo tourne en moyenne 12 fois dans la journée. La durée moyenne d'emprunt est de 17 minutes. 70% des trajets durant moins d'1/4 d'heure, 93% moins d'1 heure.

Le succès Vélo'v dépasse largement toutes les prévisions les plus optimistes de JC Decaux (la société exploitante) comme du Grand Lyon.

Pourquoi un tel succès ?

Vélo'v rend un vrai service la nuit, quand il n'y a plus de transport en commun.

La première demi-heure est gratuite, même si vous êtes simple touriste de passage, et, selon les formules d'abonnement, la gratuité est étendue à une heure.

Le système Vélo'v palie deux grandes inquiétudes du cycliste urbain : le vol et le portage jusqu'au 4ème étage sans ascenseur par manque de local à vélos adapté.

Le service croît et s'adapte.

En 2007, le Grand Lyon prévoit le développement de ce "transport public individuel" à d'autres communes de la périphérie, avec 350 stations supplémentaires et un parc total d'environ 4.000 vélos.

Les derniers Vélo'v sont encore plus robustes, plus pratiques, plus sécurisés contre le vandalisme.



La progression de Vélo'v continue. A la fin du mois, 40 stations supplémentaires seront déjà ouvertes. D'ici l'automne, 80 créations ou extensions de stations auront été réalisées sur les villes de Lyon et Villeurbanne. Cette deuxième vague d'implantations permettra d'accueillir au total 3 000 vélos sur un réseau de 260 stations. L'an prochain, une troisième vague installera 1 000 vélos supplémentaires sur un réseau Vélo'v porté à 350 stations. Pour un service toujours plus souple et efficace. Cette progression a déjà eu une traduction concrète

Les Vélo'v, qu'ils soient en déplacement ou à la station, occupent l'espace public. Les vélos sont devenus visibles. La multiplication des Vélo'v pousse les habitants à ressortir leurs vélos personnels. Parmi les derniers comptages du Grand Lyon, finalement un cycliste sur 4 seulement utilisait un Vélo'v. Les cyclistes urbains ne sont plus une minorité curieuse. L'effet de masse modifie les comportements et incite les responsables locaux à développer leur politique cyclable.

Le Grand Lyon possède actuellement plus de 300 km d'itinéraires cyclables et 2700 arceaux à vélos. Une programmation planifiée 200 km supplémentaires d'ici 2010. 500 nouveaux arceaux sont mis en place chaque année depuis 2004.

Parmi les critiques, il y a celles d'un service localisé au centre ville, donc pour une population plus tôt favorisée. L'extension prévue à d'autres communes en 2007, devrait atténuer ce constat de délaissement des banlieues.

Les vélos sont plus souvent en réparation que prévu, pour cause d'incidents techniques (crevaisson, antivol défectueux), mais aussi d'égratignures. La note est salée. Certains se plaignent que les panneaux publicitaires Decaux fleurissent sur l'espace public, et regardent que le financement n'ait pas mis plus les collectivités à contribution.

Après avoir beaucoup décrié et verbalisé l'incivilité de cyclistes, le Grand Lyon engage une campagne de communication pour inciter les automobilistes à mieux respecter les cyclistes et à partager la rue.

#### Une initiative privée complémentaire : les vélos-taxis



Le cyclopolitain, un vélo taxi électrique, finit sa 2<sup>ème</sup> saison à Lyon fort d'un succès qui va croissant.

Cette petite reine high-tech associe des batteries 24V à une assistance électrique "intelligente" de 250 W fournie par le pédalier. Cette dernière évite au conducteur toute fatigue puisqu'elle calcule automatiquement la puissance nécessaire à la mise en route de l'attelage, lors du premier coup de pédale. Le pilote peut

transporter jusqu'à deux passagers. Ces derniers, confortablement installés, sont protégés par des bâches et par une coque munie d'un toit transparent. Rien à craindre de la pluie et du vent donc.

Comme tout vélo, le cyclopolitain est propre et silencieux, il met le taxi au prix du bus. (1€ par personne et par kilomètre). Il est doté d'un véritable compteur de type taxi mètre. Il fonctionne du lundi au samedi, de 11 heures à 19 heures, de début au 24 décembre. Pour l'utiliser, il suffit de composer le numéro d'All cyclo et un cyclo arrive dans les 10 mn pour vous emmener où vous le désirez. Si vous avez des courses à faire, le cyclo peut même vous attendre.

Florence Nunès

Sources : [www.velov.grandlyon.com](http://www.velov.grandlyon.com), [www.cyclopolitain.com](http://www.cyclopolitain.com), Velocité n°83 revue de la Fubicy, interview de Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon, la Tribune du 20/09/06

## international cohabitation vélos / piétons au Japon

A l'inverse des motos et mobylettes, le vélo a droit de cité dans les villes japonaises comme ici à Fukuoka sur l'île méridionale de Kyushu. Dans cette ville de plus d'un million d'habitants, les cyclistes sont même autorisés à circuler sur les trottoirs. Un exemple vivant de la cohabitation naturelle des modes de déplacements doux car les cyclistes, respectueux des piétons, adaptent leur vitesse en conséquence.



### prêt de vélos gratuit à San Sebastian

Les palois sont nombreux à se rendre pour une journée ou un week-end à San Sebastian. Les liaisons ferrées n'étant pas encore optimales, le moyen de transport le plus fréquemment utilisé reste la voiture. Sachez qu'à l'arrivée vous pouvez profiter facilement des bandes cyclables tracées sur les larges trottoirs, et du centre ville mixte piétons / cyclistes. Il suffit de vous garer au parking Txofre dans le quartier Nuevo Gros à l'est du rio Urumea. Sur le principe pratiqué par la société Vinci en France, le personnel met gratuitement à votre disposition des vélos pour tous les passagers du véhicule. En deux coups de pédale vous êtes sur la plage des surfeurs ou dans le centre historique pour déguster des tapas.





# culture

**Energie et équité. Ivan Illich.** Editions du Seuil, 1973  
*Extrait*



La bicyclette permet de se d p lacer plus vite, sans po ur au tant consommer des quant it s élevées d'un e space, d'un temps ou d'une énergie deven us également t rares. Chaque e kilomètre de trajet est parcouru plus rapidement, et la di stance totale fran chie a nuellement est aussi plus élevée. Avec un vélo, l'homme peut partager les bienfaits d'une conquête technique sans prétendre régenter les horaires, l'espace ou l'énergie d'autrui. Un cycliste est maître de sa propre mobilité sans empiéter sur c elle des autres. Ce no uvel outil ne cr  e que des besoin s qu'il peut s satisfaire, au li eu que c haque acc roissement de l 'accélération pro duit par des véhicules à moteur crée de nouvelles exigences de temps et d'espace.

Le roulement à billes et les pneus permettent à l'homme d'instaurer un nouveau rapport entre son temps de vie et son espace de vie, entre son territoire et le rythme de son être, sans usurper l'espace-temps et le rythme biologique d'autrui.

## coup de chapeau

-   A la ville de Lons pour avoir autorisé mi-2006 les cyclistes à emprunter le chemin correspondant au tracé prévu initialement pour une voie ferrée, grand axe nord-sud qui relie le boulevard Cami Sali    Billère.
-   A la ville de Jurançon pour l'achat de vélos pour les services municipaux.

## peut mieux faire

-   Pour l'aménagement cyclable partiel (il en manque 1/4) et inadapté (alternance trottoir/chaussée, arrivée sur un passage clout ) du rond-point route de Tarbes, face à la station service d'Auchan.
-   Pour l'aménagement du cours Bosquet, qui ne laisse pas la place aux vélos. La voie pour les automobiles est trop étroite pour permettre le dépassement d'un vélo, la voie de bus est interdite aux cyclistes, contrairement à ce qui avait été prévu.

## flash FUBicy

La FUBICY participe à l'élaboration d'un possible futur "Code de la rue". Il faut red onner en vi lle la p riorit    ux fo nctions urb aines, et non les sacrifier au tran sit motorisé. Le Code, conçu pour faciliter et réguler la circulation automobile, est encore très marqué par son orig ine ro uti re. Il est m aintenant inadapté au tissu urbain et à un traf ic devenu dens e, il do it  vo luer. Le "c ode de la rue" permett rait de favoriser les mo des de déplacement doux. Il est déjà en vigueur en Belgique, encore en discussion avec le Ministère des Transports en France...

# agenda

  **dimanche 5 novembre**  
**  10 h circuit-**  
**découverte**  
rendez-vous square Geo rge V, boulevard des Pyrénées, retour vers 12 heures

  **mercredi 29 novembre**  
**  20h30**  
au centre social de la Pépinière  
réunion mensuelle de « Pau   Vélo »

  **mercredi 6 décembre**  
**  20h**  
au centre social de la Pépinière  
Assemblée Générale de « Pau   Vélo »  
suivie d'un pot de l'amit 

  **vendredi 8 décembre**  
**  18 h 30 circuit-**  
**découverte illuminé**  
rendez-vous Palais des Pyrénées  
en compagnie des musiciens de la Bande   Gazon

  **dimanche 7 janvier**  
**07   10 h circuit-**  
**découverte**  
rendez-vous square Geo rge V, boulevard des Pyrénées, retour vers 12 heures

  **mercredi 31 janvier**  
**07   20h30**  
au centre social de la Pépinière  
réunion mensuelle de « Pau   Vélo »

Comité de rédaction  
Bruno CALINE  
Florence NUNÈS

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

**Association « Pau   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-M AIL : .....

Souhaite adhérer à l'association Pau   Vélo.  
Adhésion : 20 à famille / 15 à individuelle / 10 à étudiants, sans emploi / 5 à écoliers, lycéens

Pour vous abonner à « Vélocité », revue bimestrielle de la Fédération des usagers de la Bicyclette  
Envoyez un chèque de 12,5 à (pour 5 numéros / an, de 28 pages chacun)    
FUBicy - 12, rue des Bouchers - 67000 STRASBOURG – tél. : 03.88.75.71.90 – fax : 03.88.36.84.65 – www.fubicy.org