

sommaire

- **Témoignage**
La colombe qui vole p.2
- **Dossier**
Le vélo, indissociable
de la Chine p.2
- **Culture**
Ripoux à Zhengzhou
de ZHANG YU p.4
- **Agenda**
p.4

Jeu-concours cycladin

Reconnaissez-vous l'endroit où figure ce message témoignant d'une période où les bicyclettes encombraient les rues paloises?

Envoyez vite votre réponse par e-mail (pau@fubicy.org), téléphone (05 59 06 44 20) ou courrier (« Pau à Vélo » 6 avenue Robert Schuman, 64 000 Pau). Un magnifique T-shirt « Pau à Vélo » sera offert à la personne qui aura communiqué la réponse la plus complète.



édito

Un ami qui aimait la vie et le vélo

Le vendredi 8 octobre restera à jamais une journée bien sombre pour notre association. Ce jour-là, nous avons perdu un ami, Claude Arla, qui a toujours tenu un rôle déterminant au sein de « Pau à Vélo ». Pour ceux qui nous ont rejoint récemment, il est utile de rappeler que Claude faisait partie du petit noyau de cinq personnes qui avait décidé en octobre 2002 de lancer le projet d'une association destinée à promouvoir l'usage quotidien du vélo à Pau.

Depuis cette date, Claude a œuvré sans relâche pour construire et faire vivre l'association. Sa participation était assidue aux groupes de travail « Aménagements et solutions cyclables » et « Jeunesse et scolaires » ainsi que dans toutes les actions entreprises par « Pau à Vélo » dont notamment l'animation des circuits-découvertes chaque premier dimanche du mois. Cette présence souligne, si besoin est, combien Claude était généreux et qu'il aimait entreprendre. Cette générosité était portée par un enthousiasme et une confiance en l'autre extraordinaires. C'est sans doute grâce à l'attention toute particulière qu'il portait aux jeunes cyclistes que Claude a su garder intactes la gentillesse et la bonne humeur que nous lui connaissions tous.

Pour ma part, je garderai en mémoire l'énergie qu'il avait déployée pour recueillir auprès de mécènes les cadeaux que nous voulions distribuer aux élèves des classes maternelles et élémentaires pour les remercier d'avoir participé au concours de dessin de la fête du vélo.

C'est peu dire que cet ami généreux manque déjà aux jeunes cyclistes du mercredi de l'École Lapuyade et aux cycladins de tous âges de « Pau à Vélo ». Quoiqu'il en soit, Annie son épouse et ses deux filles savent combien le souvenir de cet ami fidèle nous restera précieux.

Un peu partout en France, la Chine est à l'ordre du jour. Pour ne pas être en reste, « Pau à Vélo » avait envoyé sur place ses deux fidèles reporters, Pierre et Odile Hamelin, qui avaient déjà fait le voyage à Marseille pour le congrès de la FUBicy. Ils ont donc mené leur enquête et nous livrent leurs impressions sur le présent et le devenir du cycliste urbain chinois. Lecture fortement recommandée avant la soirée du 3 décembre où tous les membres de « Pau à Vélo » sont invités à illuminer leurs vélos pour une balade nocturne en centre-ville avant de souffler ensemble les deux bougies de l'association au restaurant chinois « le Wok ».

Bruno Caline

témoignage

La colombe qui vole

YAO Xiaoguang CHAPPELLIER est originaire de Tianjing, une ville située à 100 km de Pékin. En 1987, elle part s'installer en France.

Quelle place occupait le vélo dans ta vie chinoise ?

Dès que je me suis mise à travailler, j'ai eu mon vélo. D'ailleurs, dans ma famille, chacun avait son vélo pour aller travailler. C'était très important pour moi, c'était mon seul moyen de locomotion. Bien sûr il y avait les bus mais c'était tout le temps bondé. Au moins sur mon vélo, j'étais tranquille et je faisais ce qui me plaisait. On habitait à 10 km de mon lieu de travail, selon le temps et mon humeur physique, je faisais 1 ou 2 allers-retours.

Donc pour toi et pour bien des Chinois, le vélo est un véritable moyen de transport. Mais n'était ce pas un peu plus que ça ?



Si bien sûr. Il faut savoir qu'avant les années 90, avoir un vélo c'était très valorisant. C'était un symbole de liberté mais par-dessus tout, il renvoyait à la richesse : « on pouvait se payer un vélo ! ». Tout le monde en

voulait un, chaque Chinois en rêvait. Il y a eu des phénomènes de mode. Dans les années 70, on vendait des vélos de très bonne qualité. Je me souviens d'une marque particulièrement prisée par ceux qui avaient les moyens, c'était « Feige », c'est-à-dire « la Colombe qui vole ». Ces vélos en acier indestructible étaient très solides. Puis dans les années 80, la mode du Sud a envahi le Nord et Pékin. Et là, on a vu déferler les vélos du Japon ou de Singapour. Ils étaient légers, colorés et plus sophistiqués mais vraiment beaucoup moins solides. Moi-même j'en ai acheté un mais il n'a pas duré très longtemps.

Quelle a été ton impression lorsque tu es arrivée en France ?

J'ai été frappée par cette multitude de voitures. J'ai réalisé que j'étais dans une société où le vélo faisait partie d'une autre époque, remis au rang d'objet d'antiquité. Ici, le vélo semble inutile ou plutôt relever d'un autre luxe. Alors je trouve très bien que l'on reparle du vélo et qu'on se remette à faire du vélo au quotidien.

Quelle place accordes-tu au vélo dans ta vie française ?

Maintenant que j'ai le choix, le vélo doit être avant tout synonyme de plaisir et surtout qu'il n'y ait plus de contrainte.

dossier

Le vélo, indissociable de la Chine

... Mais la Chine se développe et les modes de vie y changent à toute vitesse. Les évolutions du « vélo comme moyen transport » en constituent un bon révélateur, loin des images d'Épinal.

En 1987, le pays comptait 300 millions de vélos et était le premier producteur mondial de cycles puisque fabriquant 40% des 100 millions de bicyclettes produites dans le monde entier. Un modèle neuf coûtait alors 3 à 4 mois du salaire d'un ouvrier.

En 1991, alors que la pénurie de carburant frappe l'île de Cuba, la Chine y expédie par « solidarité révolutionnaire » plus d'un million de vélos. Ainsi, en débarquant à La Havane à l'été 1993, la première vision étonnante de la rue cubaine était celle d'une myriade de cyclistes urbains s'échinant à faire avancer leurs lourdes machines noires malgré une extrême faiblesse engendrée par la malnutrition généralisée.



KANGOING : Vélos des ouvriers d'un chantier

Offrir un vélo était une preuve d'amour... Dans les provinces rurales de la Chine, les jeunes filles avaient pour habitude de demander à leur fiancé de leur garantir qu'elles auraient bien les « trois choses qui tournent », une montre, une machine à coudre et une bicyclette avant de les épouser.

Jusqu'au milieu des années 90, les chinois roulaient en masse sur les mêmes montures noires des marques nationales « Forever », « Phoenix » ou encore « Flying Pigeon ». Il est surprenant d'apprendre l'origine historique du nom de cette dernière marque. Elle provient de l'époque du dernier empereur P'u Yi qui s'était vu offrir une bicyclette par son précepteur anglais Reginald F. Johnston. Celle-ci était de la marque « Hirondelle » et fabriquée à Saint Etienne, alors capitale européenne de la fabrication des cycles. Les chinois eurent vite fait d'en copier le modèle et d'y apposer un autre nom d'oiseau évocateur de légèreté et de vitesse...

Dans la Chine des années 60, le même modèle un peu accessorisé était devenu le véhicule emblématique des dirigeants du Parti Communiste Chinois, dont un exemplaire figure dans la très conséquente collection de bicyclettes du Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Etienne.

Au tournant des années 90, la Chine entame son ouverture au Monde, les Chinois étant invités par Deng Xiao Ping à s'enrichir par tous les moyens en suivant son proverbe empreint de pragmatisme : « Chat blanc, chat noir ou chat gris, peu importe la couleur du chat, pourvu qu'il attrape des souris ».

Au même moment, en France, une campagne de publicité pour la Renault Clio série limitée « Shanghai » met en scène un jeune chinois urbain installé au volant (symbole de réussite) qui croise un paysan encore à vélo pour lui jeter à la face dans un grand éclat de rire : « si tu n'as pas la nouvelle Clio, roule à vélo ! ».



Les choses changent très vite en Chine. De 182 vélos pour 100 familles en 1998, le ratio y serait déjà tombé à 142 l'an passé selon les chiffres communiqués par l'association chinoise des bicyclettes.

Le parc qui est constitué de 470 millions d'engins constitue encore le tiers du parc mondial, mais le vélo est clairement passé de mode. L'évolution tout entière de la société « fait perdre les pédales au vélo ».

À Pékin, 25% des résidents utilisent le vélo, contre 60% il y a 10 ans. L'étalement urbain, l'accession à la propriété loin des centres des villes, les nouveaux critères de modes vestimentaires pénalisent de plus en plus l'usage du vélo.

Le développement exponentiel du parc automobile chinois y est également pour quelque chose : En 2003, il s'y est produit plus de 4,5 millions de voitures (+ 40% par rapport à 2002 !) contre seulement...500 000 en 1990. Selon la très officielle « Beijing review », la production devrait atteindre les 10 millions dès 2010, mais déjà la Chine vient de dépasser la France en nombre de véhicules produits et figure au quatrième rang mondial derrière les USA, le Japon et l'Allemagne.

Il ne reste plus guère que quelques « bourgeois-bohème » occidentaux pour se pâmer devant le look rétro du « vrai vélo chinois ». Les chinois eux ont adopté massivement des vélos plus légers et plus maniables de type « VTT/VTC » polychromes, en rupture avec « l'uniforme collectif ». Et, de plus en plus le vélo électrique séduit en site urbain : 3% des déplacements s'effectuent à Pékin avec ce mode de transport, pour lequel les constructeurs rivalisent d'audace en les dotant de looks et galbes dignes des scooters. Mais ce produit à la robustesse comme à la durée de vie incertaines demeure réservé aux catégories citadines qui peuvent y consacrer les 1400 à 1800 yuans demandés suivant les modèles (150 à 200 Euros).

A Chengdu, capitale du Sichuan et centre urbain le plus important de l'ouest de la Chine nous avons été les témoins du développement très rapide de ces vélos électriques : isolés dans le flux des cyclistes en 2002, ils représentaient au moins 5% des vélos en circulation dans l'hypercentre urbain une année plus tard. L'engouement des citadins a suscité des vocations dans le « business » : certaines rues concentrent des alignements d'échoppes qui ont poussé comme des champignons et se disputent les acquéreurs potentiels à coup de publicités et d'offres promotionnelles.



Pourtant, le vélo et le vélo triporteur ont encore de beaux jours devant eux dans la Chine rurale et pauvre, pour laquelle ils constituent très largement le seul moyen de transport individuel accessible.

Dans de nombreuses villes circulent des vélotaxis et des triporteurs aux chargements les plus aléatoires : cochon

entier découpé sorti de l'abattoir, empilement d'ordinateurs, mobilier de salon... Les livraisons à vélo triporteur permettent d'assurer leur subsistance à une foule de « forçats de la rue » dont les jambes aux muscles desséchés ne dépareraient pas aux côtés de celles des grimpeurs du Tour de France.

Alors, si la Chine mérite certes toujours son titre de « République Populaire des Bicyclettes », force est de constater que les choses changent bien vite, au point qu'il y devient parfois de plus en plus délicat pour le cycliste urbain de se frayer un passage dans la cohue des bus, taxis et autres véhicules privés.

Loin de l'image d'Epinal de la multitude à vélo, le cycliste urbain chinois est-il condamné demain à la solitude ?

Pierre et Odile Hamelin

Sources consultées pour ce sujet :

- La grande histoire du vélo -Pryor Dodge-Editions Flammarion-1996
- Azymuth-revue de design N°13/1997-Ecole des Beaux Arts de St Etienne
- Les Echos-quotidien du 24/02/2004-article de Michel De Grandi
- Beijing Review- 3 Juillet 2003-Vol 46/N°27



Le Cycladin

Il va de bon matin

Découvrir des itinéraires malins,

Avec son fidèle vélo

Il circule dans les rues de Pau,
... nous dit Bruno...

Le voilà plein d'entrain

Aller de chemin en chemin,

Il pédale sac au dos,
sous le beau ciel de Pau,

Et puis, un beau matin,
Avec la ferveur du cycladin,

Il s'évade sur les côtesaux,
Que le paysage est beau!

Parole de Cycladin,

J'y reviendrai demain...

... nous dit
P. Hamelin...
- auteur
inconnu.



Culture

Ripoux à Zhengzhou. ZHANG YU . Editions Philippe Picquier. 2002

Les tribulations d'un modeste et incorruptible flic dans la ville de Zhengzhou, capitale de la Province du Henan en Chine. Comment, dans cet extrait, He Manzi le flic pitoyable découvre que le « milieu » cherche à acheter son silence et sa collaboration en lui livrant à domicile un cadeau bien encombrant...

extrait

He Manzi n'avait (alors) pas encore pris sa retraite. Un après-midi, en rentrant après son service, il avait trouvé chez lui une bicyclette de marque « Phoenix » flambant neuve. Il l'avait longuement regardée, essayant de comprendre d'où elle venait. Et c'était à partir de cet instant qu'il s'était engagé sur le chemin de la mort. (...)

À cette époque, le niveau de vie était très bas. Une montre, une machine à coudre et une bicyclette étaient considérées comme trois trésors précieux, et leur possesseur comme un riche. En outre, la marque « Phoenix » jouissait d'un grand prestige et, même si on avait de l'argent, on n'était pas certain de pouvoir se la procurer car il fallait aussi des tickets, qui étaient encore plus difficiles à obtenir que de l'argent. (...)

Il avait pris sa retraite (à présent) et oublié cette histoire, d'autant mieux qu'un vélo n'était plus une preuve de richesse, quand ce matin là à l'aube, la cage à la main, il était sorti pour promener ses oiseaux. Au bout de la ruelle, un homme dissimulé dans un tournant avait surgi et l'avait poignardé par derrière de plusieurs coups de couteau. Il n'avait pas eu le temps de se retourner et était tombé sans lâcher sa cage.

Il s'était alors souvenu de la bicyclette...

flash

Cyclistes, brillez !

Ce n'est pas parce qu'on voit, qu'on est vu ! Il existe des **accessoires** pour ça :

- Les **écarteurs de danger**, en plastique souple, adaptables sur différents diamètres de tubes, articulés pour permettre de les replier, une face avec réflecteur rouge et une face avec réflecteur blanc : 4 €
- Les **pincettes à vélo réfléchissantes** qui s'enroulent toutes seules et portent le slogan : « j'y vais à vélo et ça se voit » : 3 €
- Les **gilets fluorescents** avec bande réfléchissantes, disponibles en 2 modèles : petit et grand. Lavables en machine, visibilité à 200 mètres, haute qualité (support réfléchissant solide et cousu), devenus obligatoires en voiture en Italie et en Espagne : 12 €

Transmettez vos commandes à « Pau à Vélo » qui les regroupe ou directement à la FUBicy (prévoir alors environ 3 € de frais de port. Plus d'informations disponibles sur le site internet de la FUBicy à la rubrique "boutique")

FUBicy, Maison des Cyclistes / Velo Hus, 12 rue des Bouchers, 67000 STRASBOURG
Tél. : 03 88 75 71 90 / Fax : 03 88 36 84 65 <http://fubicy.org>

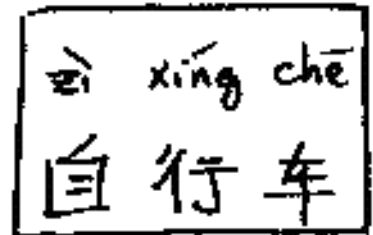
agenda

🚲 **Vendredi 3 décembre** **à partir de 18h30**

soirée anniversaire de « Pau à Vélo » sur le thème de la Chine

18h30 : balade nocturne et en lumières, ouverte à tous, rendez-vous Place Clémenceau, à côté du kiosque STAP.

20h00 : repas au « Wok », réservé aux adhérents de « Pau à Vélo »



« La bicyclette », en Chinois

🚲 **mercredi 15 décembre** **à 18h45**

au centre social de la Pépinière
Assemblée Générale
de « Pau à Vélo »

🚲 **dimanche 9 janvier 05** **à 10h00**

Au concert à Vélo... « Pau à Vélo » vous emmène du Square Georges V au Zénith pour le Concert du Nouvel An

🚲 **mercredi 26 janvier 05** **à 20h30**

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

Comité de rédaction

Bruno CALINE
Odile HAMELIN
Pierre HAMELIN
Florence NUNÈS
Christophe NUSSBAUMER

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

