

Cyclamaine



Périodique d'information de l'association Cyclamaine.
Maison des Associations, 4 rue d'Arcole, Le Mans
Tél : 02.43.81.59.05
Mél : cyclamaine@aol.com

N°28
Prix : 1 Euro
Novembre 2004

Infos

Édito

Tramway **ET** Vélo, c'est possible

Le chantier du tramway du Mans a commencé cet été mais rien n'est encore joué quant aux aménagements de voirie qui longent la ligne. Jusqu'à l'enquête d'utilité publique du printemps, le projet tramway se contentait de prévoir des bandes cyclables partout "où c'est possible". Restait à savoir comment évaluer ce "possible". Cette question révèle en soi que la collectivité ne dispose pas d'une politique de transports doux permettant à la fois de décider et d'argumenter en faveur d'aménagements cyclables. Pourtant la reprise complète de la chaussée tout au long du parcours du tram représente une réelle occasion d'appliquer les principes de continuité et de facilité de circulation pour les cyclistes.

Cyclamaine a donc demandé et obtenu au printemps que le projet tramway soit officiellement présenté au Comité de Pilotage Vélo afin que la circulation des cyclistes soit bien prise en compte tout au long du tracé. Depuis la mise en place de ces réunions, les élus, techniciens et usagers de la bicyclette peuvent enfin demander des justifications sur certains choix des cabinets d'étude (spécialistes de tramway mais pas de vélo) et surtout faire des propositions de meilleure intégration des cyclistes dans l'emprise disponible. L'idée n'est pas de tracer coûte que coûte une bande cyclable mais simplement de garantir que les cyclistes pourront se déplacer aussi "facilement" que les autres moyens de transport. Les difficultés liées au manque de place entraînent alors une réflexion d'ensemble sur le rôle précis des rues concernées.

Cette démarche d'implication de l'association dans l'étude de la voirie liée à la création du tramway correspond au



constat issu du colloque organisé en juin par Cyclamaine sur la complémentarité entre vélo et transports collectifs : Les associations sont souvent le moteur d'une prise de conscience des décideurs et techniciens sur l'évolution de la ville et des attentes des citoyens. Notre association pourra d'autant mieux continuer à jouer ce rôle d'inspirateur éclairé que nous serons nombreux à réfléchir aux améliorations nécessaires à la pratique du vélo en ville.

Philippe Teutsch

Et pendant ce temps ...

Qu'est-ce qu'il se tram'?

2004... Les études du tram' suivent leurs cours.

Son cours, lui, est tracé mais reste le « détail », le partage de la voie, ... le découpage du cochon en quelque sorte. Bien sûr, la théorie prévoyait le vélo sur le parcours mais la théorie n'avait pas prévu le manque d'espace sur Gambetta, Leclerc, Zola ou la densité sur Levasseur... et à l'heure des décisions réelles, celui qui reste derrière, sans rien dire, avec son assiette n'aura que les pieds de cochons... Les absents ont toujours tort.

Mais Cyclamaine de demander un CPV spécial « Tramway », et c'est le vélo qui s'invite : l'étude est revisitée, dans le détail, rue par rue, avec un objectif : la bicyclette. Et on a bien fait de passer par là, les meilleurs morceaux n'étaient pas dans notre assiette.

Concrètement :

❖ *Gambetta* : Pas d'aménagement cyclable mais circulation tolérée parmi les piétons (priorité aux piétons), avec rupture de l'itinéraire recommandé. C'est sans appel.

Cyclamaine prend acte ... et passe le colloque qui nous apprend que les villes à tram' ont, par empirisme, accepté l'évolution des vélos sur les plateformes tram', en parcours lents (sans danger)...Cyclamaine prend note et propose...*la cour urbaine* !

Résultat : on s'y oriente. Tout de même niveau, un zonage par les matériaux de chaussée, ...et le partage de la chaussée. Le vélo évoluera partout en respectant les autres modes (c'est si simple)

❖ *Zola* : pas de place = pas de piste, pas le choix.

???gratt, gratt, gratt fait Cyclamaine...et l'itinéraire Bis ??? vous savez, ça existe pour les autos... alors, une liaison Zola-Jaurès par bd de la petite vitesse. Il suffit de passer le pont ..., ce n'est pas impossible, mais un vrai itinéraire Bis avec panneaux et tout, et tout, ... bilan : en cours, à suivre...

❖ *Jaurès* : une piste entre stationnement et trottoir.

C'est bien mais Cyclamaine est partagée. Après débats, la majorité penche pour cette version, et ce sera notre position à l'avenir. Reste la faisabilité, puis une étude dans le détail car ce concept peut apporter plus d'inconvénients s'il est mal appliqué. À suivre

❖ *Levasseur* : pas de place = pas de vélo, passer par la rue des Minimes..... ??? même le samedi ??...oui. C'est incontournable... on contourne la rue Levasseur.

Cyclamaine subit et attend...tout n'est peut-être pas dit.

❖ *Leclerc* : vers le centre, possible mais sans aménagement. Vers la gare, prenez rue Auvray.

Leclerc, rue commerciale, sera privée d'un mode de transport caractéristique des clients de centre ville...mais en fera-t-elle encore partiedu centre ville ?...et on ne parle de ses écoliers.. !! Résultat : « Leclerc.....rien à faire !!! ».

Bilan : le travail est long, difficile, car on touche là où ça faisait mal. On ne s'attendait pas à des cas simples mais une partie a déjà une solution, et honorable. Il suffisait de s'y pencher. Dans tous les cas, rester muet assurera la perte du vélo et son oubli. Si le vélo est absent des grands projets, qu'a-t-il à faire dans les petits ?

Alors exprimez-vous, vous aussi ! À vos plumes et claviers,

Gwenaël Plouzenec.

Les contresens cyclables

5 rues ont été choisies pour mettre en pratique la notion de Contresens cyclables que nous développons dans un précédent N°

il s'agit de la rue des Jardins, la rue Van Vooren, la rue de la Barillerie, la rue de la Rivière, la rue Montesquieu et la rue du Villaret.

Cette dernière fera l'objet d'une inauguration officielle avant la fin de l'année...

Les élus souhaitent à cette occasion donner un retentissement médiatique à l'implantation de ces contresens afin de changer le regard de nos concitoyens sur ce concept.

« Bien dans ma ville sans ma voiture »

C'était pourtant l'année de mettre en évidence les modes de transport alternatifs, puisque le chantier du Tram était enfin lancé.

La municipalité a préféré ne pas risquer de déranger les automobilistes et Cyclamaine a proposé une balade sur le trajet du futur Tram

Nous étions 20 !

Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité

(extrait du dossier de FUBicy)

➤ "Les déplacements pour motif achat, un enjeu considérable."

Les commerces ont un rôle important d'animation et de sécurité dans une ville ou dans un quartier. Depuis la création des supermarchés et des hypermarchés la plupart des petits commerces ont disparu. Plus de 20% de la circulation urbaine des voitures est liée aux achats. 30% des déplacements en ville se font à pied ou à vélo. Et pourtant, on peut observer des changements de tendances. Les consommateurs cherchent le plaisir de faire des courses en ville et les commerces s'organisent pour mieux se faire entendre et d'organiser des animations.



➤ "La proximité plébiscitée par les clients."

Même si on ne voit que les plus visibles dans la rue, les automobiles, et même si on néglige les piétons, les cyclistes, le transport urbain, les décideurs et les professionnels considèrent ces derniers modes de transport comme le transport de l'avenir. Les choix des différents modes de transports sont: pour les piétons la proximité, pour les cyclistes les aspects d'économie et de rapidité, pour les usagers des transports publics manque de moyens d'utiliser autres modes ou bien d'éviter les problèmes de stationnement et pour les automobilistes la distance à parcourir et le poids des courses.

➤ "Des commerces plus accessibles grâce à la marche et au vélo"

Habituellement l'accessibilité des commerces est améliorée pour tous les modes de déplacements possibles. En revanche, on néglige le raisonnement des coûts et d'espace. L'espace en ville est rare donc le stationnement doit être bien réfléchi. Les piétons ne se stationnent pas. A la place d'une voiture peuvent stationner 10 vélos et l'autobus s'arrête brièvement et transporte en moyenne 30 voyageurs. Par contre, les hypermarchés ont besoin de 25 m² de parking pour 6m² de commerce; c'est-à-dire 5ha de parking pour 12.000m² de commerce, chaque place ne sert que 15% du temps. Les débits maximum selon les modes de déplacement pour une bande de voirie de 3.50m de large: tramway 12.000 personnes par heure, marche 10.000 personnes, vélo 6.000 personnes, bus 5.000 personnes, voiture 1.000 personnes par heure. Les piétons et les cyclistes peuvent s'arrêter à tout moment, enchaîner les visites chez plusieurs commerçants et ils se

déplacent presque gratuitement. Tous les déplacements en véhicules ou transport public commencent et finissent à pied.

➤ "Piétons et cyclistes sont des clients fidèles."

A chaque visite dans un magasin de centre-ville ou de proximité un automobiliste dépense plus qu'un piéton, un cycliste ou un usager de transport public, mais par semaine l'automobiliste dépense moins, car il ne vient pas souvent. Les arguments de choix sont: le coût réel des déplacements, la valeur accordée au temps, la qualité des produits, le dialogue avec les commerçants. Le temps moyen pour venir au magasin: piéton 8,30 min, cycliste 10 min, transport public 17 min, automobiliste 17.30 min.

➤ "Transporter les achats à pied ou à vélo."

81% des clients sortant de magasin de centre-ville ou de proximité, portent moins de 5kg. Il existe de nombreuses solutions pour transporter les achats jusqu'à 50kg, même à vélo: caddy, sac à dos, porte-bagages, sacoches, panier, remorque-caddy.

➤ "Rendre les rues commerçantes plus attractives aux piétons et cyclistes."

Aménager l'espace des rues commerçantes est une excellente manière d'attirer la clientèle. Les conditions de la réussite sont: le maintien d'une diversité d'enseignes et de produits vendus, des activités de services et de loisirs (cafés, restos, cinémas), un bon confort (éclairage, propreté, revêtement), une sécurité suffisante, une bonne accessibilité en transport public, un accès correct pour les livraisons, l'accès limité de quelques rues du centre-ville aux seuls piétons, vélos, bus, véhicules autorisés. La zone 30 bien aménagée stimule les rues commerçantes de quartier. Des équipements pour attacher les vélos à proximité des petits commerces sont indispensables.

➤ "Le vrai coût des aménagements":

Le coût d'un parking souterrain est environ 15.000 euros la place, c'est-à-dire 6 millions euros pour un parking de 400 places, plus 100.000 euros par an de frais d'entretien et de surveillance. Le coût d'une place de stationnement pour un vélo est 50 euros. Un parking souterrain (payé par la collectivité) correspond à 15 ans de politique cyclable ou 6 km de rues zone 30 bien aménagée dans une ville de 100.000 habitants. Il existe des lois sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, qui limite la circulation automobile induite par les déplacements pour motif achats.

Siobhan Leitch

Echos du conseil de quartier Nord Ouest

"Transport Doux" était le thème abordé à la dernière plénière du quartier Nord-Ouest. Une occasion pour discuter du vélo autour d'un dossier préparé par la commission Transport. (Les intéressés peuvent le télécharger du site de Cyclamaine.)

D'abord une représentante de l'Adème a présenté le projet Pédibus-Vélobus, qui a pour objectif d'amener les élèves du primaire à l'école à pied ou à vélo sous surveillance des parents volontaires. Le système a maintenant tourné avec succès une année scolaire dans quelques sites autour de Nantes et Angers. Les parents qui sont intéressés à démarrer un tel projet au Mans peuvent contacter l'Adème pour plus d'information et d'aide.

Puis le dossier "Transport Doux" a été présenté. Les arguments pour diminuer l'utilisation de la voiture pour la remplacer par le vélo (et les pieds) sont évidents: diminuer la pollution et la nuisance sonore; augmenter la sécurité notamment pour les enfants; santé publique. Trois points ont été abordés: protéger les cyclistes sur les axes et intersections principales (bandes cyclables, sas, ..); faciliter l'utilisation du vélo (contresens cyclables, passerelles, stationnement, ..); éducation et incitation (Vélo bus, "la journée sans ma voiture", projets scolaires, ...). Un point plus général était l'instauration des zones trente dans les quartiers résidentiels entre les axes principaux. Ces zones trente sont devenues communes dans les pays voisins au nord et à l'est de la France et commencent à apparaître en France. L'accueil par les représentants du quartier était plutôt positif. Des questions ont été posées et M. Picault adjoint au maire pour la voirie et le transport a réagi. Il a annoncé l'ouverture de 6 nouveaux contresens cyclables avant la fin de l'année: des Jardins, rue Van Vooren, rue de la Barillerie, rue de la Rivière, rue Montesquieu et rue du Villaret).

Cela peut paraître dérisoire sur un total de 300 sens uniques, mais c'est une petite révolution dans la mentalité des décideurs et techniciens. Espérons que c'est le début d'une généralisation à la majorité des sens uniques. N'hésitez pas à envoyer des propositions pour la prochaine série à Cyclamaine et surtout de réclamer un contresens cyclable directement auprès de la commission circulation de la CUM présidé par M. Picault.

En réponse au constat que des situations dangereuses existent dans le quartier (Chasse Royale, Place Boutié, ..) M. Picault a solennellement appelé les automobilistes à un plus grand civisme. Espérons qu'ils l'ont écouté, mais j'ai peur que cet appel ne remplace pas les aménagements spécifiques. Malheureusement il ne faut pas compter sur des aménagements d'une certaine envergure avant l'inauguration du tramway. Entre temps on peut peut-être avancer avec de la peinture et quelques panneaux.

Les zones trente ont suscité un vif débat. Le cas de Zurich a été mentionné. Cette grande ville Suisse a été transformée en "Ville 30" en l'espace de moins d'un an avec des moyens simples dans un premier temps (bac à fleurs etc.). M. Picault pense que c'est bien pour les Suisses, mais que les Manceaux ne sont pas encore prêts. Un autre élu pose la question à la salle: "Qui est prêt à rouler à 30 Km l'heure dans des quartier résidentiels ?"



Une large majorité lève la main. Mais, comme a constaté M. Picault, pas tout le monde. J'ai même entendu un monsieur affirmer que les voitures ne sont pas calées pour rouler à trente (sic!). Petite victoire quand même; M. Picault accepte l'idée d'un test avec une micro zone trente. A suivre.

Taco Nicolai

COLLOQUE VELOS ET CITE (suite)

Le 04 juin 2004, lors de la semaine du développement durable, Cyclamaine a organisé une série de conférence sur le vélo urbain.

Jean Luc Marchal, chargé de mission à la ville de Paris, a présenté, à travers son expérience, les actions, les instances qui contribuent fortement au développement du vélo urbain.

Tout commence par un comité de pilotage vélo où il s'agit d'aider la municipalité, tout en la critiquant parfois, à amener des perspectives, à créer des échanges.

Le comité doit soutenir l'élu référent, car très souvent le vélo n'est pas populaire auprès des autres élus.

Il faut un schéma directeur qui soit un véritable document d'urbanisme, pour ne pas agir au coup par coup, mais pour savoir ce que la ville va faire sur 10 ans, pour savoir quel budget la ville va engager pour mener à bien son schéma directeur.

Le schéma directeur doit être présenté aux élus. Il doit être discuté, concerté. C'est un document essentiel qui présente toutes les analyses: la topographie, les générateurs de trafic, quels sont le devenir des quartiers, par rapport aux commerces, etc ...

Il ne faut pas hésiter à présenter des aménagements originaux en faisant appel aux urbanistes et aux architectes de la ville.

Parmi les réalisations qui participent au développement du vélo, Paris a mis en place les espaces civilisés. Ce sont des espaces où tout est repensé, refait pour donner sa place à chaque mode

de déplacement. Ce sont par exemple les quartiers verts: des zones 30 où cycliste et piéton sont rois. C'est dans ces quartiers que Paris développe systématiquement le principe du contresens.

Paris a également développé de grandes radiales de voies pour les bus, taxis et les vélos. Cela demande beaucoup de concertation, avec les riverains mais aussi avec les autres usagers de ces voies. C'est pourquoi les associations ont beaucoup travaillé avec les chauffeurs de bus.

Il faut une politique d'identification des points noirs. Pour les résoudre ou pour proposer des itinéraires malins quand cela n'est pas possible. Pour cela, il ne faut pas hésiter à faire appel à des sociétés spécialisées quand le CPV n'a pas le temps pour préparer le plan des itinéraires malins.

Paris, avec des partenaires, développe les « vélo stations ». Des lieux en réseau où sont proposés des locations, des stationnements payants, des petites maintenances. L'objectif est de pouvoir trouver un vélo aussi facilement que l'on trouve un taxi, prendre un vélo à un endroit pour pouvoir le laisser à un autre.

Parmi les autres actions utiles, il y a le marquage des vélos pour lutter contre le vol.

Mais surtout il faut toujours avoir en perspective le développement de la culture vélo, en particulier auprès des élus, des fonctionnaires. C'est le plus important

Les rencontres de Cyclamaine

Au cours de l'été passé, Cyclamaine a été reçue par deux élus des collectivités locales : Mme Véronique Rivron, conseillère municipale et conseillère générale du Mans et M Jean-Luc Fontaine, maire et conseiller général d'Yvré-l'Évêque.

L'objectif de ces rencontres était de présenter les activités de l'association et les enjeux d'une politique cyclable digne de ce nom.

Dans les deux cas, nous avons constaté que nos interlocuteurs étaient convaincus que les itinéraires cyclables existant dans l'agglomération répondent aux besoins des cyclistes et que leur développement est de la compétence des élus écologistes. Nous en retiendrons que la bicyclette porte une image positive mais n'est pas encore considérée comme un mode de transport à part entière.

Nous nous donnons donc comme objectifs de rencontrer d'autres élus pour continuer à faire connaître notre démarche et de trouver les moyens de communiquer encore et toujours sur le vélo en ville.

Congrès du Club des Villes cyclables Tours - Octobre 2004

Quelques idées

- Le vélo est le plus sûr des moyens de déplacement individuel. Pour attirer de nouveaux cyclistes, il faut des itinéraires séparés pour concilier plaisir, apprentissage détente loisirs et sécurité.
- Nantes repense son espace urbain. Densification de l'habitat s'accompagnant d'un espace public plus important ce qui permet une meilleure cohabitation entre les modes de déplacement.
- Le CVC place son espoir dans une politique nationale préconisée par le rapport Le Bethon (maire de Caen).
- Le ministre de l'Environnement, sans s'engager, pense qu'il lui faut donner un coup d'accélérateur au vélo mais semble plus intéressé par « la voiture propre ».

Les Plans de Déplacement Entreprises

S'appuyer sur les CCI en leur parlant des avantages pour les entreprises et les employés.

Efficacité, économie de places de stationnement,

Aide éventuelle de l'état

Lire « conseil en mobilité » édité par le CERTU

Véloroute et voies vertes

Les voies vertes deviennent un véritable outil d'aménagement touristique du territoire. La notion de voie verte est inscrite au code de la route depuis septembre dernier. Les crédits sont sous utilisés et risquent d'être retirés en 2006. un bon exemple de réalisation : La Loire à Vélo »

J.F Hugu

Regrets

La ville du Mans, membre du Club des villes Cyclables n'a envoyé ni élus ni techniciens pour la représenter à ce congrès...

Il n'y a pas qu'en Chine qu'il y a des cyclistes.

Les annonces :

Retenez dès aujourd'hui le **vendredi 18 mars 2005**

Assemblée générale de Cyclamaine dès 19 heures
Mairie Annexe de Pontlieue.

Samedi 27 novembre 2004.

Vide Grenier de la Ste Catherine, organisé par les commerçants de la chasse Royale. Cyclamaine tiendra un stand.

Cyclamaine *infos*

Maison des Associations, 4 rue d'Arcole
72000 LE MANS : 02.43.81.59.05

Directeur de publication : Philippe Teutsch

Imprimé par nos soins

Pour nous contacter, vous pouvez utiliser le courrier électronique : cyclamaine@aol.com

Nous avons aussi un site Web :

<http://lemans.fubicy.org>

**Notre association
adhère à**



La Fubicy
12 rue des Bouchers
67000 Strasbourg

:03 88 75 71 90

www.fubicy.org

Abonnez-vous à Vélocité

Bulletin d'abonnement à **Vélocité**, la revue du cycliste urbain

Vélocité est éditée par la FUBicy, Fédération des Usagers de la Bicyclette, qui regroupe la plupart des associations de promotion de l'usage du vélo comme moyen de déplacement.

5 numéros, 12,5 Euros

NomPrénom.....

Adresse.....

Avez-vous (ré) adhéré à CYCLAMAINE ?

Nom :Prénom :

Né le profession.....

Adresse.....

Adresse mél

Adhésion à CYCLAMAINE pour 2005 : **6 Euros**
15€ donnent droit à un crédit d'impôt