

la lettre de cyclopède

12, rue de la Fontaine 03100 MONTLUCON Numéro 65-février 2015

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

<http://cyclopede03.weebly.com>

AG 2015 : le dernier carré résiste !

Cyclopède a tenu son Assemblée générale « ordinaire » le 23 janvier.

Le déroulement habituel : la présentation collective (en l'absence de président) de l'activité de l'association en 2014. Activité pas si nulle que ça, malgré une absence totale de contacts avec la municipalité, qui semble depuis quelques années se désintéresser des déplacements « doux ».

Le rapport financier présenté par la trésorière a fait apparaître des comptes en équilibre, après plusieurs années de déficit, notamment grâce à l'augmentation de la cotisation. D'autres mesures d'économie ont été envisagées pour consolider le redressement.

L'AG a élu un Conseil d'Administration de 20 membres, avec deux nouveaux (qui sont des nouvelles...mais on n'a pas encore tout à fait atteint la parité !). Toujours pas de président, malgré le souhait d'une partie de l'assistance, personne n'étant candidat à ce poste. Le fonctionnement de l'association sera donc, comme l'an dernier le fait d'une équipe, dont certains membres auront des responsabilités et des champs d'intervention particuliers (voir liste ci-contre.)

La discussion a permis de dégager une volonté d'élargir le public de Cyclopède en organisant des actions pour faire connaître l'association et ses objectifs auprès de la population montluçonnaise. Ce sera la tâche des prochains mois.

Jean-François BIDAULT



Le nouveau Conseil d'Administration :

BIDAULT Jean-François (*secrétariat*), **BIDAULT** Solange, **BOUCHERET** Janine, **BOURDUT** Jacques, **BOURSEAU** Brigitte, **BURLAUD** Pierre, **BUVAT** Philippe, **CADAS** Josette, **CAMARERO** Robert (*responsable du site internet*), **CIBIEN** Michel (*relations avec l'IUT*), **LASSET** Marie, **LESPINGAL** Roland (*relations avec l'IUT*), **MAREMBERT** Patrick, **NANSE** Pierre Antoine, **PILLOT** Monique (*trésorerie*), **PRADILLON** Michel, **PRADILLON** Sylvie, **RAYON** Laurent (*réseaux sociaux*), **TALAGAS** Christine, **VERRIEN** Christophe

(ré-)adhésion 2015

Adhésion individuelle : 7 €(*)

Adhésion familiale (2 adultes et 2 enfants): 12€

Nom.....Prénom(s):.....

Adresse :

.....

(éventuellement) adresse électronique :

MARIBOR (SLOVENIE) : un centre-ville pour piétons et cyclistes

D'habitude, dans nos articles de la série « *que font-ils ailleurs que chez nous ?* », on vous parle souvent de la Hollande, dont les habitants ne vivent guère sans leur vélo, ou de l'Allemagne, dont les étudiants roulent rarement en Mercedes.

Allons cette fois plus à l'Est. Certes, la Slovénie est voisine de l'Autriche, elle-même bienveillante envers ses cyclistes, mais possède son histoire et son originalité. Petit pays issu de la Yougoslavie, elle est fort peu connue, et mérite le détour.

Ville de tradition industrielle au bord de la Drave, dont la vallée est bordée de vignobles, Maribor, au Nord Est du pays, compte environ 100 000 habitants.

Capitale d'une région appelée Styrie slovène, elle était un centre d'industrie lourde métallurgique et chimique.

L'éclatement de la Yougoslavie en 1991 qui fait perdre le marché intérieur, et la mondialisation touchent durement des usines vieillissantes. Finis les camions, camionnettes, sanitaires et robinetteries des années de l'autogestion. Les usines sont rachetées, puis ferment.

Le musée d'histoire locale décrit avec nostalgie les années de l'autogestion et celles des luttes sociales. Maribor perd alors des habitants.

Elle reste cependant active, grâce au tourisme, à ses festivals culturels, et l'Europe lui donne un coup de pouce en 2012 en l'élisant capitale européenne de la culture. Elle vise les sportifs, cyclistes, skieurs, alpinistes et randonneurs.

La ville, dont la population fut autrefois en majorité germanophone, possède une cathédrale ancienne, quelques beaux bâtiments baroques, une église néo-Renaissance, une poste, des bâtiments administratifs du temps des Habsbourg.



: place (piétonne) de l'hôtel de ville (Rotovški trg)

Ce qui nous a intéressés, ici comme dans d'autres villes slovènes, c'est la politique urbaine favorable aux déplacements doux. Elle touche tant le centre historique, entièrement piétonnier, que le City Center qui le jouxte,

centre d'affaires récent, lui aussi construit autour d'une vaste agora piétonnière. Partout, nombreux parkings à vélos.

Le pont sur la Drave (affluent du Danube) est large, mais on a ici trois zones dans chaque sens, avec espace voitures, piste cyclable et trottoirs. De quoi nous faire rêver !



Pont sur la Drave (Glavni Most): trois zones distinctes de chaque côté : voitures, vélos, piétons...



pont sur la Drave, chacun chez soi

Sur la rive Sud s'est construit un vaste centre commercial, Europa Center, et partout l'accès est accompagné de pistes cyclables en lieu propre.



City Center récent, plaza piétonne, immeubles de bureaux, sièges de banques, magasins



Dans la zone du centre historique, les bus accèdent, mais pas de voitures sans montrer patte blanche aux bornes de fermeture.

C'est agréable et reposant, les Slovènes utilisent d'ailleurs beaucoup le vélo en ville, et, le pays misant très fort sur les randonneurs à vélo dans la région, les cyclotouristes apprécient aussi l'étape en ville. L'Office de Tourisme loue des vélos et distribue des cartes très utiles.



centre ville, espace partagé vélos- piétons

Mais les quelques photos jointes racontent, mieux que les textes, que peut exister un centre-ville quasiment sans voitures, mais couvert de cafés, terrasses, commerces et services. Exemple à méditer ?



dans la zone piétonne du centre historique

Pierre BURLAUD

ET AILLEURS ?

La ville à pied ? c'est possible!

Proche de St Jacques de Compostelle, en Galice, la ville de Pontevedra a opté pour « toujours plus de déplacements à pied en sécurité ». Résultat : zéro piéton tué depuis trois ans ; les 27000 véhicules par jour qui passaient devant la mairie (en zone piétonne) n'y passent plus ; 2 déplacements sur 3 en zone interne se font à pied ; 61% de consommation de carburants en moins qui ne polluent plus.

Comment ça s'est fait : simplement en repensant les déplacements à partir du piéton (que nous sommes tous) ; création d'une vaste zone piétonne en revoyant la voirie ; et bien sûr en associant et écoutant la population toujours pleine de bon sens !

Jacques BOURDUT

IUT Montluçon

Du côté des étudiants

Notre partenariat avec l'I.U.T. se poursuit. Les étudiants en Gestion Logistique et Transport, après avoir travaillé les années précédentes, sur les pratiques en matière de déplacements doux, en ciblant les collégiens dans un premier temps, puis l'ensemble des intéressés dans un deuxième temps, ont commencé une étude sur les modes de déplacements doux en pays Montluçonnais.

Le périmètre de cette étude concerne quatorze communes : : Commeny, Désertines, Domérat, Huriel, Lamais, Lavault-Sainte-Anne, Lignerolles, Montluçon, Nérès-les-bains, Prémilhat, Quinssaines, Saint-Victor, Teillet-Argenty et Villebret. Ce périmètre correspond à celui de la Communauté d'Agglomération Montluçonnaise élargie aux communes limitrophes concernées par des déplacements réguliers vers la ville centre.

Cette étude sera menée sur plusieurs années par différents groupes d'étudiants car le contenu est copieux. Il s'agira de recenser les modes de déplacements doux (à pied, à vélo, en roller, en bus, en autocar, en train, par voie fluviale...), de cartographier les équipements existants, de collecter les attentes des clubs, associations, structures intéressés, les projets des différentes collectivités et de mettre en perspective les attentes et les projets.

Cette étude permettra à Cyclopède d'avoir une approche rigoureuse, exhaustive et scientifique du sujet.

Roland LESPINGAL
Michel CIBIEN

dans quel monde vivons-nous ?

Alors que je marchais sur le trottoir de la rue des Grands Prés, j'ai assisté à une scène irréelle digne d'un film. Un peu plus loin une voiture était garée sur le trottoir. Pas de place côté mur pour les piétons et dépassant sur la chaussée, gênant la circulation. Tellement banal à Montluçon.

Chouette ! Une voiture de police arrive ; elle s'arrête, coups de klaxon ! Seule conséquence : le conducteur sort de son auto et je me rends compte que la discussion est animée. Il va s'en aller ? Prendre un P V largement mérité ?... Pas du tout ; ce monsieur remonte tranquillement dans ce qui semble lui servir de bureau. Et la voiture de police repart. Lorsque celle-ci arrive à ma hauteur je peux voir le conducteur donner de grands coups de poing sur son volant.



Était-il agacé par l'impuissance de la maréchaussée et le laxisme devant ces situations tellement fréquentes à Montluçon ? Question ? Y aurait-il des ordres pour ne pas sévir ? Quand on voit à longueur de journées, partout, des autos stationnées illégalement sur les trottoirs, sur les passages piétons et les policiers patrouiller sans sanctionner cela me semble de plus en plus évident.

Et le piéton que j'étais, qu'allait-il faire ? Des remarques à cet automobiliste qui n'avait peur ni des PV, ni de la police ? Marcher sur la route en prenant le risque de me faire tuer à cet endroit extrêmement fréquent et dangereux ? Me faire verbaliser comme à Clermont ?

Comment vont être appliquées les dernières mesures de la Sécurité Routière visant à protéger les piétons et infléchir la courbe des morts ?

Jacques BOURDUT

Piétons invisibles ?

En ce mercredi de l'an de grâce 2015, je commençais à traverser le Boulevard de Courtais sur le passage dit protégé devant le cinéma. Mais j'ai été obligé de m'arrêter, puis de reculer, une voiture me fonçait dessus. La conductrice, la tête tournée vers les affiches ne risquait pas de me voir ! Une fois de plus j'étais invisible.

C'est tellement habituel que je n'ai eu aucune autre réaction.

Mais une dame âgée qui me suivait et avait tout vu est intervenue, laissant indifférente la chauffarde. Même pas une excuse !



Puis nous avons fait la conversation devant le Moderne. Quel spectacle ! Quel bazar ! Autos venant de la rue St-Jean, grillant les feux rouges, restant plantées au milieu de ce carrefour, encombrant les passages piétons et ceux-ci slalomant entre les pare-chocs alors que le petit bonhomme était au vert pour eux.

Et en toile de fond deux voitures de police qui sont passées durant le bon quart d'heure où cette dame m'a fait part de ses rancœurs sur l'insécurité des piétons. Et elle en avait à raconter !

Jacques BOURDUT

au travail à vélo

Bilan de l'expérimentation kilométrique vélo

L'indemnité kilométrique fait partie des 25 mesures du Plan d'action "mobilités actives" présenté en mars 2014. Elle a été votée, en première lecture à l'Assemblée, dans le projet de loi transition énergétique mi-octobre 2014. Les résultats de l'expérimentation menée auprès de 8000 salariés du 1er juin au 1er novembre 2014, ont été dévoilés le 23 janvier 2015.

Durant cette expérimentation, l'usager recevait une indemnité de 25 centimes net par kilomètre parcouru pour son trajet domicile-travail. Le nombre total d'employés utilisant plus ou moins régulièrement le vélo pour se rendre au travail est passé de 200 à 419 et l'essentiel des nouveaux cyclistes provient des transports collectifs (de l'ordre de 54 %). Le second mode concerné est la voiture particulière, avec 19 % des nouveaux cyclistes qui se déplaçaient avant en voiture. Pour autant, l'impact sur l'autosolisme reste faible (5 %), puisque l'essentiel de la provenance des nouveaux cyclistes depuis le mode voiture particulière est le covoiturage. Enfin, la mise en place de l'indemnité kilométrique permet de réduire de moitié le nombre de personnes ayant une activité physique insuffisante parmi les nouveaux usagers du vélo.

Laurent RAYON