Vélo.Cité 119

Septembre 2013

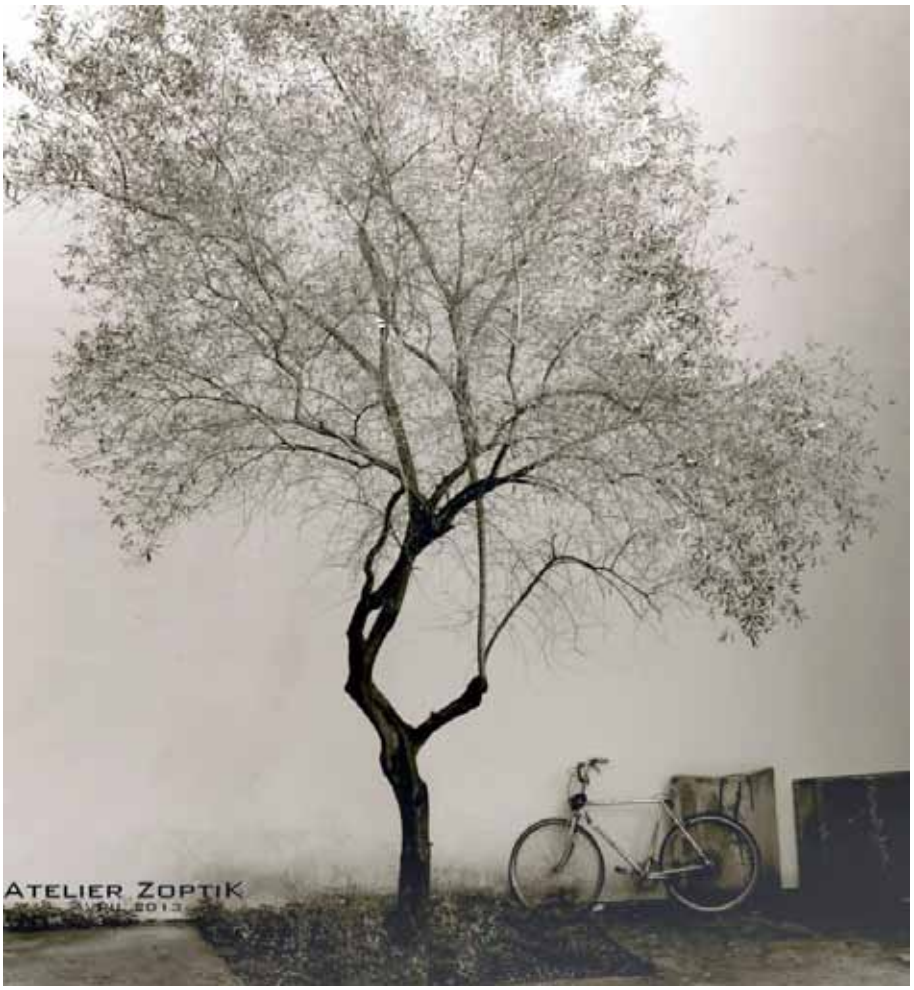
ISSN : 1954 - 9032 – 2 €

Éditorial

L'été et la rentrée qui le suit sonnent l'heure des bilans. Voici le temps pour Vélo-Cité de s'interroger sur les progrès de l'année écoulée.
Nous y avons vu de beaux aménagements, de plus en plus nombreux, une politique volontaire, et de plus en plus de cyclistes.
Pourtant, vous l'avez lu dans nos colonnes, l'année a encore connu plusieurs aménagements ratés, des chantiers infranchissables par les piétons et les cyclistes, une communication généralement insuffisante. Nous ne comprenons pas pourquoi des aménagements sont si mal faits ici, et beaucoup mieux ailleurs.
Pourquoi Vélo-Cité est-elle consultée ici mais oubliée là ? Est-ce qu'on manque de directives pour les travaux ? Sont-elles ignorées par certains ?
Nous souhaiterions que les aménageurs s'interrogent lors des projets ou des chantiers : un collégien, leur propre enfant, pourrait-il circuler ici en sécurité ?
Tant que nous ne pourrons pas répondre oui avec assurance, nous, Vélo-Cité, et tous ceux qui, dans les communes et les services, agissent dans le même sens, aurons encore du pain sur la planche pour améliorer les aménagements et les comportements.

■ **Danielle Cassagne**

Association Vélo-Cité
16 rue Ausone 33000 Bordeaux • 05 56 81 63 89
http://velo-cite.org
courriel : bordeaux@fubicy.org
Permanence au local
tous les jeudis de 17 h 30 à 19 heures



7 et 8 septembre

- **Festival Ouvre la voix**

16 au 22 septembre

- **Semaine de la mobilité**

7 octobre

- **Bourse aux vélos**

Bloc-notes

- **7 et 8 septembre**
  Festival Ouvre la voix (p. 2)
- **16 au 22 septembre**
  Semaine de la mobilité (p. 2)
- **Dimanche 7 octobre**
  Bourse aux vélos (p. 2)
- **Jeudi 28 novembre**
  Exposition Portland (p. 2)

Portland sur Garonne ?

Portland, la principale ville de l'Oregon, entre Seattle et San Francisco, est-elle en train de devenir la ville la plus « tendance » des États-Unis ? Elle présente en tous cas de nombreuses similitudes avec Bordeaux.
L'association Vélophonie vous invite à découvrir cette culture vélo américaine au travers d'une exposition, de la présentation, en compagnie du réalisateur Vladimir Vasak, d'un reportage intitulé « Portland, bobo, bio, vélo », et d'un débat sur le thème de la mobilité et du développement durable.

Photos arte-tv

Plus d'information sur le reportage :
http://www.arte.tv/fr/portland-bobo-bio-velo/4014036,CmC=4014040.html

Jeudi 28 novembre, 18 h 30 à la Maison écocitoyenne

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux
ISSN : 1954 - 9032
Mise en page du numéro 119
Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreau

La bourse aux vélos d'automne

Les vacances sont finies, le petit dernier de la famille a bien grandi ! Il lui faudra à la rentrée prendre le vélo de sa sœur aînée. Alors le **dimanche 7 octobre**, apportez son vieux vélo à notre bourse, qui donne à nos petites reines une deuxième vie dans un autre foyer.
Le dépôt de vos vélos se fait de 9 h 30 à 11 h, comme toujours sur les quais, placette de Munich. Pour ceux qui recherchent au contraire une monture, rendez vous à partir de 11 h pour circuler parmi les vélos exposés et y trouver votre bonheur. Nous assurerons la vente jusqu'à 16 h, mais n'oubliez pas que les bonnes affaires ont plutôt lieu en début de vente.
Pour préparer votre venue lorsque vous voulez vendre un vélo, regardez sur notre site web (rubrique Rendez-vous) pour y trouver les formulaires nécessaires.

Semaine de la mobilité

La mobilité active est à l'honneur en Europe **du 16 au 22 septembre**. Une semaine pour rappeler à tous qu'on peut se déplacer autrement que seul à bord d'une voiture, et que ça vaut le coup d'y réfléchir. Dans certaines entreprises, les salariés qui viendront travailler à vélo seront accueillis par un petit déjeuner. Dans les écoles, ce sera le moment de découvrir les pédibus et vélobus pour donner de bonnes habitudes aux jeunes générations et apaiser les rues autour des établissements scolaires.
Quelques moments forts pour Vélo-Cité lors de cette semaine : à la Maison écocitoyenne à Bordeaux pour un parcours ludique à vélo pour enfants le 18, puis pour un rallye à vélo, à rollers ou à pied le 22. À Eysines un stand le 20.

Randonnée vélo et rollers

OUI au TRAM Bordeaux

L'association Oui au tram (ligne D) organise une randonnée à vélo et rollers.
Départ le **samedi 21 septembre à 14 h 30 de l'hémicycle des Quinconces** vers Eysines. Goûter en fin de randonnée.

Les assos font leur rentrée

Les forums des associations reviennent chaque année avec la rentrée scolaire : une bonne occasion pour nous faire connaître dans chaque commune. C'est aussi un moment d'échanges avec les cyclistes locaux qui nous font part du plaisir de rouler à bicyclette ou des difficultés à circuler dans leur ville : nous pouvons ainsi répertorier ces points noirs qui seront ensuite détaillés sur les cyclofiches que nous envoyons régulièrement à la CUB. La journée est aussi propice pour faire connaître nos « remises en selle » aux personnes hésitant à enfourcher leur bicyclette en ville.
Afin d'être présents dans de nombreuses communes et de faire entendre la voix des cyclistes, pourquoi ne pas vous lancer comme porte parole de Vélo-Cité l'an prochain dans votre ville ? Contactez nous, nous saurons vous aider à préparer ce stand et vous passerez une journée riche en rencontres.
Vélo-Cité sera le **7 septembre** au forum des associations de Talence au « dôme », le 14 à Gradignan et à Mérignac et le 22 à Bordeaux (Cap Asso, hangar 14).

Ouvre la Voix

Pour les quelques privilégiés qui auront ce bulletin avant le week-end des **7 et 8 septembre**, le programme du festival cyclo-musical de l'Entre-Deux-Mers se trouve à l'adresse suivante : rockschool-barbey.com/ouvre-la-voix.
Vélo-Cité organise un départ groupé le dimanche. Rendez-vous à 10 h 30 aux Vivres de l'art à Bacalan, pour un brunch et un premier concert avant le départ en randonnée vers Latresne.

Une voisine de Vélo-Cité : AutoCool

Nous avons décidé d'ouvrir nos colonnes, tour à tour, aux différentes associations ou sociétés qui forment le PUMA, le Pôle urbain des mobilités alternatives. On commence ce mois-ci avec AutoCool, société d'autopartage

Petit dialogue classique avec un cycliste concernant l'autopartage :
Cycliste – *Moi je ne circule qu'à vélo en ville, l'autopartage c'est bien mais ce n'est pas pour moi !*
AutoCool – *Si vous circulez tout le temps à vélo, vous n'avez en effet pas besoin d'une voiture… vous n'en avez pas ?*
Cycliste – *Si bien sûr : je l'utilise de temps en temps pour les loisirs, les courses, les vacances…*
AutoCool – *Mais si n'avez besoin d'une voiture qu'occasionnellement, alors l'autopartage est au contraire fait pour vous !*

AutoCool, c'est la voiture en libre-service qu'on utilise quand la marche à pied, le vélo et les transports publics ne sont pas adaptés : pour transporter un objet, aller dîner chez des amis, pratiquer ses loisirs, partir en vacances… En moyenne, nos 51 voitures sont empruntées pour 7 heures et 70 km : elles sont garées en ville mais ne sont guère utilisées en ville !
Bien entendu, si vous avez un garage et une voiture, vous n'allez pas la vendre du jour au lendemain pour passer à l'autopartage. Vous allez peut-être la « finir » et la question se posera éventuellement lors de son renouvellement.
En revanche si vous habitez en cœur de ville et que la recherche d'une place sur voirie se transforme en parcours du combattant, la question du passage à l'autopartage se pose dès maintenant : à quoi bon avoir une voiture si on n'ose plus s'en servir de peur de ne plus pouvoir la garer ?
Au-delà de l'aspect pratique, il y a également la question du coût : un véhicule individuel urbain neuf roulant peu (5000 km par an) coûte près de 4 000 € par an soit 0,80 € par km. Un aller-retour à Arcachon, c'est 120 €… avec l'autopartage on peut diviser ce coût par deux !
Mais c'est surtout collectivement que l'autopartage change tout :
- en termes de gain d'espace en ville, une AutoCool remplace 9 voitures individuelles sur la chaussée : davantage de place pour faire de la ville autre chose qu'un lieu de stockage de voitures ;
- en termes d'émission de CO_2 : on nous dit souvent que remplacer 9 voitures faisant chaque année 3 000 km par une seule voiture qui fait 27 000 km ne change rien en termes d'effet de serre. Effectivement, ça ne change rien sur les émissions produites en roulant. Mais sur l'énergie grise nécessaire à la fabrication de la voiture, ça change tout. On considère en effet que la fabrication d'une voiture correspond à 35 000 km équivalent carbone.

À partir de novembre, notre Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) ne sera plus la seule à proposer de l'autopartage, puisque les Autolib de Bolloré déboulent sous le nom de Bluecub. Concurrence ou complémentarité ?
A priori complémentarité, puisque les Bluecubs (électriques) sont faites pour la ville : on fait un trajet d'une station à une autre, avec une utilisation moyenne de 40 min et 14 km à Paris. Probablement moins à Bordeaux. Donc les Bluecub pour la ville, les AutoCool pour des trajets plus longs.
Pour conclure, sachez qu'AutoCool donne aussi accès à plus de 700 voitures dans 15 agglomérations en France : vous pouvez ainsi aller tranquillement en train à Toulouse et utiliser, si besoin, une voiture dans la ville rose avec votre carte Autocool.

Photo http://casadei.blog.lemonde.fr

■ **Nicolas Guenro**
directeur d'AutoCool
gérant du réseau national France Autopartage

Contact : autocool.fr
contact@autocool.fr
05 56 31 10 66

Mais que fait le CA ?

Mai

■ **02** Conseil d'administration
■ **03** Réunion du PUMA pour le Grenelle des mobilités
■ **16** Préparation de la semaine de la mobilité du PUMA
Table ronde quartier du Lac avec la CUB et la ville de Bordeaux (p. 5)
■ **18** Comité directeur de la Fub
■ **23** Préparation d'une animation à la maison de quartier Tauzin-CHU
Conseil de quartier de Mérignac-Capeyron
Réunion avec les services CUB « grands travaux »
■ **24** Concertation Euratlantique / Garonne Eiffel (p. 7)
Rencontre avec la Police nationale (p. 4)
■ **27** Réunion pour la révision du schéma régional des véloroutes et voies vertes
■ **28** Réunion avec Inddigo (conseil et ingénierie en développement durable) pour un panorama des besoins vélo à Bordeaux
Réunion avec les services CUB « signalisation »
Conseil du développement durable de la CUB
■ **29-31** Congrès du Club des villes et territoires cyclables à Nice

Juin

■ **01** Remise en selle à St-Médard et fête du vélo
■ **04** Médiathèque de Floirac : rencontre et débat
■ **05** Talence : réunion sur les déplacements à vélo
■ **06** Conseil d'administration
■ **08** Remise en selle à Bordeaux
■ **09** Fête du vélo à Bordeaux et Floirac
■ **12** Réunion préparatoire au festival Ouvre la voix
■ **13** Préparation de la semaine de la mobilité et actions dans la CUB
■ **14** Mairie de Mérignac : balisage d'itinéraires piétons-cyclistes
■ **15** Vélorution dans Bordeaux
■ **17** Réunion avec la mission Vélo de la SNCF
■ **19** Réunion avec l'association Mouvable sur les transports en commun
Mairie de Mérignac, réunion sur les aménagements cyclables
■ **20** Artigues : journée CETE « voirie pour tous »
■ **25** Conseil du développement durable de la CUB

Juillet

■ **01** Réunion pour la révision du schéma régional des véloroutes et voies vertes
■ **02** Conseil d'administration
■ **03** Assemblée générale du PUMA
■ **09** Conseil du développement durable de la CUB
Blanquefort, inauguration de l'avenue du 11-Novembre (p. 8)
■ **24** Réunion avec Euratlantique

Congrès Velo-City à Vienne

Voilà plusieurs années que l'association Vélophonie assiste au congrès international Velo-City. Cette grand-messe du vélo avait lieu en juin dernier à Vienne, ville cyclable européenne de référence

Le congrès en chiffres

4 jours de congrès intensifs, 1 400 participants (un record depuis la création de Velo-City en 1992), 60 pays représentés, 330 intervenants dans plus de 400 séances plénières, ateliers et tables rondes. Toutes les interventions se trouvent à l'adresse velo-city2013.com/.

Parmi les participants, on trouvait des urbanistes, des architectes, des associations, des étudiants, des chercheurs, des techniciens de collectivités locales, des élus, des entrepreneurs, des distributeurs de mobilier urbain lié au vélo, bref, des experts de toute sorte.

Le pavillon français

Il se concentrait sur la promotion du futur congrès Velo-City à Nantes en 2015. Nous remercions nos amis nantais qui nous ont accueillis sur leur stand, ce qui nous a permis de communiquer plus facilement avec les congressistes, et de tisser de nouveaux liens, indispensables à l'expansion de notre association. 60 francophones assistaient au congrès, dont de nombreux français.

Les moments forts

Lors de l'ouverture de la session plénière, la ministre des transports Doris Bures s'est exprimée ainsi : « *Le vélo urbain est un secteur en pleine expansion, et c'est une bonne chose ! Dans mes fonctions comme ministre fédéral du transport, je crois qu'il est grand temps d'abandonner les conflits retranchés. Je situe mes espoirs dans la coexistence paisible (…) des usagers de la route* ».

Le ministre de l'agriculture et de l'environnement s'est également exprimé : « *Il est grand temps de passer au vélo. La mise en œuvre du schéma directeur vélo autrichien a déjà entraîné l'augmentation de sa part modale de 5 à 7 %* ». Pour Vienne elle-même, la part du vélo est de 6 % avec l'ambition d'atteindre les 10 % avant 2015.

Dans le cadre de l'année du vélo, Vienne avait organisé une multitude d'événements avec pour point d'orgue la grande parade cycliste de Velo-City : 3 500 participants durant deux heures de randonnée à travers la ville, gastronomie viennoise et concert à l'arrivée.

Signalons aussi un concours international qui récompense les projets vélo les plus innovants et ambitieux : il y a eu 218 candidatures, de 49 pays. 31 000 personnes ont pris part au vote et 60 projets ont été récompensés (velo-city2013.com/?page_id=2249).

Vélophonie

Avec le soutien de notre nouveau partenaire Keolis, nous avons présenté un exposé en anglais intitulé « Vélo et mix marketing, une méthode innovante pour faire la promotion des vélos en libre-service à Bordeaux ». Cette présentation a été accueillie avec intérêt et a permis de valoriser le territoire bordelais. Nous avons aussi présenté les produits de deux nouveaux partenaires : la société Addict et son sac permettant le transport et l'attache sécurisés (sur le cadre) d'un casque à vélo, et la société Advansolar qui a élaboré un parking vélo solaire particulièrement innovant pour les vélos en libre-service.

Nous prévoyons d'organiser début 2014 une conférence sur Vienne ville cyclable.

■ **Vélophonie**

Maria Vassilakou, vice-maire de Vienne et Manfred Neun, président de la Fédération européenne des cyclistes (ECF)

La fête du vélo

La troupe s'est d'abord rassemblée rive droite dans le parc qui longe la Garonne et offre une vue très agréable sur les quais. Assis sur les marches (moins humides que l'herbe qui avait été bien arrosée durant tout le mois de juin), pique-nique en musique grâce aux amis de François qui maniaient leurs instruments avec brio et nous ont même fait danser. Un grand merci à ce groupe. Petit quiz sur le vélo préparé par Patrick, puis départ vers le bas Floirac où Muriel avait rencontré un monsieur féru d'histoire locale qui nous a promenés au fil des quartiers. Merci à lui et à la ville qui nous a offert des rafraîchissements au milieu d'un parc ombragé.

Quand la police invite Vélo-Cité

À l'initiative d'un commissaire, nous avons été invités à rencontrer plusieurs fonctionnaires de la police nationale et à discuter avec eux des difficultés rencontrées par les cyclistes.

La sécurité est bien sûr à l'esprit de chacun mais la police surestime le risque en confondant deux-roues motorisés et cyclistes. Nous avons demandé que la distinction soit bien faite, notamment dans les interactions avec les médias, et nous avons été entendus.

Les policiers pointent les cyclistes qui brûlent les feux ; nous ne pouvons que les approuver, mais nous demandons, s'ils doivent être verbalisés, qu'ils le soient à la traversée des grands axes plutôt que lorsqu'ils franchissent un feu (pas encore équipé) en tourne à droite. Vélo-Cité ne cautionne pas les infractions mais souhaite que le contrôle soit crédible et pédagogique.

Nous avons souligné que nous ne soutenons pas les cyclistes qui agressent les piétons par leur vitesse excessive dans les rues piétonnes ou sur les trottoirs, notant pour ce dernier cas que certains cyclistes n'osent pas rouler ailleurs, par peur de la circulation.

Les cyclistes sans lumière sont une préoccupation commune, et les campagnes de Vélo-Cité ne semblent pas suffisantes pour éradiquer ce fléau pourtant évident et simple à combattre.

Du côté de Vélo-Cité, ce sont les stationnements sur les trottoirs et les pistes cyclables que nous déplorons et contre lesquels nous demandons une plus grande sévérité. Nous avons manifestement été entendus puisqu'une campagne de verbalisation a suivi immédiatement, que d'aucuns trouveront certes trop ponctuelle, mais dont on espère qu'elle se renouvellera régulièrement.

Merci donc aux fonctionnaires de police de nous avoir écoutés.

■ **Danielle Cassagne**

Bordeaux-Lac

Une table ronde s'est tenue le 16 mai, à l'initiative de Vélo-Cité et du Club des entreprises de Bordeaux, au sujet du vaste secteur qui recouvre le parc des expositions, la zone du palais des congrès, le futur grand stade et la ZAC Bordeaux-nord. Ce secteur bientôt desservi par les lignes B et C du tramway est très riche en emplois et en activités variées.

Les politiques étaient représentés par M. Rossignol, vice-président de la CUB délégué aux déplacements doux et aux mobilités alternatives, et M. Duchène, adjoint au Maire de Bordeaux chargé de la prospective et de la stratégie urbaine, de la circulation et du stationnement. Les services techniques de la CUB et de Bordeaux, le groupement maître d'œuvre d'œuvre du tramway, étaient présents en nombre. L'association des paralysés de France est intervenue, ainsi que Les droits du piéton.

Le Club des entreprises (CAF, Caisse des dépôts, Carsat, Cilso, Domofrance, Groupama, près de 3 700 salariés au total) a ouvert la séance en présentant ses objectifs de déplacements à court terme : faire passer la part modale des transports collectifs (avec ou sans intermodalité) de 9 à 15 %; favoriser le covoiturage pour monter de 4 à 7 %; atteindre 9 % pour les cyclistes contre 1 % actuellement. Ce qui reviendrait à faire passer la voiture individuelle de 84 à 69 %. Ces données ont été établies à la suite d'une enquête interne intégrant la future arrivée du tramway dans le secteur. L'enquête comprenait par ailleurs un volet « freins à la pratique du vélo ». Les trois freins très majoritairement cités étaient dans l'ordre décroissant : la météo, l'insécurité, et le manque d'aménagements. Il est certain que la météo échappe à Vélo-Cité, aux entreprises et aux aménageurs (on peut cependant s'équiper de façon très efficace, et puis, elle ne pose bien souvent aucun problème !). En revanche il est possible de débloquer les deux autres freins en modifiant l'aménagement « tout automobile » du secteur. Le Club des entreprises en est bien conscient et est porteur d'une demande forte. Vélo-Cité s'en félicite.

Vélo-Cité a alors animé la réunion à l'aide de propositions très précises illustrées par la projection de plans et de photographies. Les services de la CUB ont aussi projeté les données de leurs études préliminaires avec évidemment de nombreuses convergences avec Vélo-Cité (mais pas toujours !). Et nous pouvions disposer du vécu des entreprises lors des discussions.

Aménagement de l'axe nord/sud Dassault-Domergue-Samazeuilh-Ratabou

Pour Vélo-Cité, l'équipement déjà réalisé sur Dassault est mal conçu, et c'est vraiment regrettable. Dans ce secteur on pouvait réaliser un équipement d'avenir. On se retrouve avec une piste bidirectionnelle pas très large au niveau du trottoir, mal démarquée d'un espace piéton très étroit. Cerise sur le gâteau, le cheminement piéton porte de nombreux poteaux de signalisation routière qui rabattent les piétons sur la piste cyclable. On pouvait difficilement faire pire. C'est d'autant plus regrettable que cet axe sera l'axe clé nord/sud. On peut s'attendre à des périodes de fort trafic de vélos sur Dassault-Domergue-Samazeuilh-Ratabou, pourquoi sous-dimensionner ? À cause de l'alternative future à travers le quartier Ginko ?

Nous attendons des modifications de signalisation sur Dassault. Pour la suite de cet axe vers le parc des expositions, nous faisons pression – les services techniques de la CUB en sont aux études préliminaires – pour que l'aménagement du secteur Domergue-Samazeuilh-Ratabou soit mieux dimensionné.

Terminus tram C. Stationnement vélo

En plus du stationnement classique par arceaux en accès libre pour le stade et le parc des expositions, Vélo-Cité et le Club des entreprises proposent la création d'un parc vélo sécurisé pour les gens (des « navetteurs ») qui feraient à vélo le trajet entre le terminus du tram et les entreprises (15-20 minutes à pied, 3 ou 4 minutes à vélo !). Personne n'y avait pensé, serons-nous entendus ? Même demande pour le terminus de la ligne B.

Axes nord/sud Maran-Labarde et quais-Achard-Brunet-Schinazi

Nous avons insisté sur la très mauvaise cyclabilité de ces deux axes. L'occasion aussi de rappeler que la piste « rapide » des quais rive gauche de Bordeaux se termine brutalement au niveau du hangar 14 alors que le pont JCD est ouvert et qu'un REV figure dans la politique cyclable CUB. Où est la logique ?

Et encore

Pour l'avenue de la Jallère, le cours Ladoumègue et le rond-point Lapébie, Vélo-Cité demande des aménagements de qualité. Des études préliminaires très précises sont dans les services CUB.

Nous avons essayé de démontrer l'intérêt et la faisabilité d'un maillage est/ouest par Besse-3-Cardinaux-Bricaud entre les terminus des lignes B et C du tram.

Le boulevard Aliénor-d'Aquitaine ferait un axe cyclable nord/sud intéressant. Malheureusement il est tout sauf attirant : enfer de la place Latule, difficultés du passage sous la rocade (inondé, insalubre, peu avenant)…

Depuis la table ronde

Nous avons reçu de nombreux documents d'études de la CUB que nous remercions. Nous y avons répondu en juin de façon détaillée dans l'esprit de ce qui est décrit ci-dessus. Comme il s'agit d'études préliminaires, d'importantes évolutions sont à prévoir. Cependant, ces études envisagent d'ores et déjà certaines sections sous forme de voie verte. Or, une voie verte n'a pas pour fonction de juxtaposer piétons et cyclistes lorsqu'on ne veut pas faire de vrais aménagements. Ces voies sont source d'ambiguïtés et de conflits en termes de priorités, de traversées…

Vélo-Cité est opposée à des voies vertes dans le secteur du lac : on peut attendre un fort trafic de vélos si le site est correctement équipé (antennes sportives avec un public jeune, un grand stade qui sera facilement accessible à vélo…). Si une voie verte devait être retenue, dans une portion qui s'y prêterait ou y contraindrait (ce qui reste à démontrer), elle doit être portée à au moins 4,5 m de large et pas 3 m. Une voie verte de 3 m est déjà problématique pour des trafics modérés de piétons et de cyclistes. Il n'est pas acceptable de créer, dans des secteurs si peu contraints, des aménagements risquant de générer des conflits.

■ **Jean-François Perrin**

Secteur de Bordeaux-Lac, plan général avec marquage des aménagements cyclables à améliorer, étendre ou créer. Les lettres PN marquent les parcs vélos pour « navetteurs » que nous demandons.

La nouvelle piste de Marcel-Dassault est trop étroite. L'espace piéton tout à côté est trop étroit et encombré de poteaux de signalisation qui rabattent les piétons sur la piste.

Rue des 3-Cardinaux. Vélo-Cité plaide pour l'aménagement cyclable des rues Besse et 3-Cardinaux afin de créer un axe est/ouest connecté aux terminus des lignes B et C.

Drame sur la place Bir-Hakeim

Prudence dans les angles morts !

Le 18 mai dernier un cycliste se dirigeant vers le pont de Pierre a été renversé par un camion tournant à droite vers le quai des Salinières. Il roulait sur une bande cyclable, et le camion aurait dû céder la priorité. Le cycliste se trouvait toutefois dans l'angle mort du camion. Rappelons que la plus grande prudence est de mise dans ce genre de situation : même si le code de la route nous « protège », il ne faut pas dépasser un (gros) véhicule par la droite, même sur une bande cyclable, quand celui-ci peut tourner à droite, qu'il ait mis ou non son clignotant. Un cycliste situé au niveau de la moitié arrière d'une voiture (ou à l'angle arrière d'un bus) est dans l'angle mort du conducteur. Nous conseillons de ralentir et d'attendre que le véhicule dépasse le carrefour (en tournant ou non) avant de passer.

L'état de cette place aurait depuis longtemps justifié d'en revoir les aménagements, insuffisants au vu de son importance stratégique pour le REV (réseau express vélo) de la CUB, et qui plus est rarement respectés par les automobilistes. Vélo-Cité s'est d'abord associée à la douleur des proches, a aussi réagi par un communiqué de presse, avant de se remettre au travail en participant à une réunion organisée sur place le 22 mai avec des élus, des techniciens, ainsi que le responsable de la Police municipale de Bordeaux. Nous avons apprécié la réactivité des autorités et avons fourni des propositions concrètes pour la sécurité des cyclistes.

La traversée de la place pourrait être sécurisée par la réduction de la largeur des chaussées et la création sur des trottoirs élargis de deux bandes cyclables unidirectionnelles, reliant celles du pont de Pierre et des quais aux couloirs de bus autorisés aux cyclistes sur le cours Victor-Hugo. Nous avons également demandé, en vain pour l'instant, la création de deux bandes cyclables autour de la porte de Bourgogne grâce à la réduction de l'emprise du terre-plein central au pied du monument. Ce passage étriqué est en effet des plus dangereux pour les cyclistes.

Nous avons aussi abordé les questions de signalisation : il faudrait par exemple un feu clignotant signalant la traversée de cyclistes (prioritaires) aux automobilistes qui tournent à droite sur le quai des Salinières. De même, la mise en place de doubles feux rouges clignotants à chaque traversée cyclable des voies du tramway (comme ils existent à la gare St-Jean) serait un plus pour la sécurité des cyclistes. Nous souhaitons l'élargissement et l'amélioration de la visibilité de la traversée cyclable des voies du pont de Pierre, en haut de la place, ainsi que la multiplication des figurines vélo à chaque traversée de chaussée par les cyclistes. Enfin, nous avons demandé que soit installé à ce carrefour un jalonnement global vers les différents quartiers de Bordeaux et les communes de la CUB.

Ce travail a fait l'objet de plusieurs allers-retours constructifs avec les services de la CUB, qui laissent espérer de substantielles (quoiqu'incomplètes) améliorations.

■ **Ludovic Fouché**

Quelques réactions d'adhérents

« Circulant le plus souvent à deux-roues (vélo et moto), je constate souvent les erreurs des autres conducteurs, qu'il faut anticiper et compenser. À deux-roues on n'a droit à aucune erreur. La sanction est immédiate et parfois dramatique. Il se trouve que j'ai aussi le permis poids lourd. Du coup je connais les difficultés à conduire un camion et, près d'un camion, je sais bien où me placer quand je suis à vélo. Car vous avez raison, les angles morts sont terribles et, compte tenu de la dimension et de la puissance du véhicule, on peut heurter un obstacle sans même s'en apercevoir. La conduite d'un poids lourd exige une vigilance toute particulière notamment en milieu urbain. Et si les conducteurs de poids lourds doivent conduire de manière responsable, il est essentiel aussi de sensibiliser les cyclistes aux contraintes des autres usagers. Le partage de la route c'est le partage des consciences et des attentions portées à l'autre. » **Pierre G.**

« Je suis passé place Bir Hakeim peu après l'accident et j'ai distingué le vélo de l'accidenté accroché à l'arrière du camion. Impossible d'élaborer avec précision les circonstances de l'accident… Je regrette que l'article du lendemain dans Sud Ouest ait amalgamé cet accident avec ceux des deux-roues motorisés. Cela dit, je traverse cette place fréquemment, et mesure ses risques accidentogènes. Espérons que les améliorations proposées par Vélo-Cité seront réalisées. » **Christophe B.**

« À cet endroit situé à la sortie du pont de Pierre mais également à la sortie de la ville par la porte de Bourgogne, la circulation routière est saturée dans les deux sens et les conducteurs (camions, voitures) passent à une vitesse anormale. Ils sont tellement excédés par les bouchons qu'ils oublient de s'arrêter au niveau des passages piétons, et quand j'y passe je regarde plusieurs fois dans les deux sens puisqu'il y a le passage des trams, puis celui des voitures qui foncent sans se soucier des piétons ni des cyclistes. Cet endroit est particulièrement dangereux et j'ai bien failli m'y faire écraser plusieurs fois […] » **Bruno C.**

« Un point est particulièrement gênant à cet endroit : dans le sens Est-Ouest, il y a deux files de voitures avant la première traversée du tram. Mais après les deux lignes de tram, en direction du cours Victor-Hugo, il n'y a plus qu'une file de voitures, pour laisser la place à la bande cyclable qui contourne un emplacement bus. Bien sûr c'est heureux que la bande cyclable ne s'arrête pas à cet endroit, mais vu le relief, la plupart des automobilistes ne voient pas qu'ils doivent serrer à gauche, et du coup roulent sur la bande cyclable… quand ils n'accrochent pas les vélos ! La solution la plus simple est de ne faire qu'une seule voie pour les voitures dès la sortie du pont. » **Hervé G.**

« Il faut être de plus en plus nombreux à vélo pour inverser ce rapport de force qui ne peut que nous être funeste quelle que soit la signalisation. Moins de voitures, moins de camions, moins de morts à vélo. Ce n'est pas une question d'intégrisme écolo. Cela relève des mathématiques et de la physique. Bordeaux se gargarise d'être au top question vélo. C'est indéniablement mieux qu'hier et mieux qu'ailleurs. On est encore loin d'une ville comme Copenhague. Bref, il y a encore du boulot. Grand merci pour toutes vos actions. » **Jean-Pierre G.**

« Ce coin est très dangereux ; chaque fois que je passe par là, je traverse à pied avec mon vélo. » **Martine D.**

« En ce qui concerne les aménagements de la place, je pense que ces propositions vont dans le bon sens. Je rappelle que cette place est le lieu le plus accidentogène de Bordeaux (voir bilan sécurité CUB 2010). » **Bernard P.**

« Bien triste en effet de mourir à 20 ans sur un vélo… D'accord avec vous à 80 ou 90 %, mais si je puis me permettre… un peu trop de feux clignotants (pas écolo, pollution visuelle à mon goût d'amoureux de l'archi), auxquels on pourrait préférer un gendarme couché à l'amorce du pont (dans la petite côte) quand on va en direction de la Bastide : la plupart des automobilistes accélèrent là, libérés qu'ils pensent être des embouteillages… On pourrait aussi abaisser le mur – moche – de l'espèce de rond-point de verdure qui cache les voitures aux cyclistes et réciproquement. Bien à vous tous, et encore bravo pour l'analyse et votre (notre) action ! » **Yves S.**

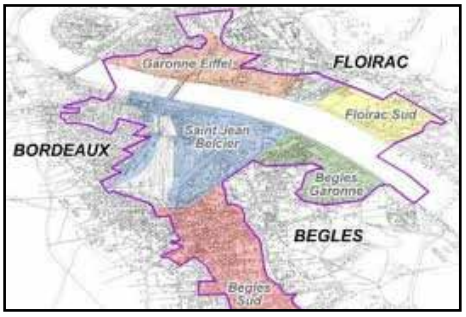
« Merci pour votre intervention. Fréquentant régulièrement la place Bir Hakeim à vélo, la circulation sur l'ensemble de la place n'est pas adaptée aux cyclistes et pas rassurante. Ceci quel que soit l'endroit d'où l'on vient et l'endroit où l'on va. » **François M.**

Euratlantique : réhabilitation urbaine rive droite entre La Benauge et le bas Floirac

Nous avons rencontré en juillet les équipes d'Euratlantique pour une présentation du plan guide du réaménagement de la rive droite entre les quartiers de La Benauge et du bas Floirac. Ce plan fait suite à celui proposé lors du concours d'urbanisme Garonne Eiffel, remporté par l'agence d'architecture parisienne TVK en 2012.

Nous avons apprécié la très forte sensibilisation des personnes chargées du projet en faveur des déplacements alternatifs et en particulier du vélo, ces personnes étant elles-mêmes des cyclistes urbains convaincus. Cela laisse espérer de très bons aménagements dans un quartier assez peu contraint, notamment en termes d'espace urbain. Il s'agit en effet de transformer des friches industrielles et ferroviaires en un quartier résidentiel et tertiaire doté d'un parc et d'équipements publics.

Nous avons rappelé le contexte dans lequel se situe ce quartier en termes de déplacements, entre Garonne et coteaux d'une part, et entre Bouliac et Ambès d'autre part. Le projet de l'équipe TVK prévoit l'aménagement de plusieurs coulées vertes reliant la Garonne aux coteaux. Ces grands parcs urbains font la force du projet et contribueront à conserver l'esprit « grand air » caractéristique de la plaine rive droite et si agréable pour les cyclistes, autant pour les promenades que pour les déplacements quotidiens. Il est important que ces coulées vertes soient accessibles aux cyclistes, par des pistes ou des chemins.



Le long de la Garonne, la piste du quai de la Souys doit conserver son caractère structurant à l'échelle de l'agglomération, en même temps que sa vocation touristique. Du pont de Pierre jusqu'au futur pont Jean-Jacques Bosc, où les promeneurs seront nombreux, cet axe doit être équipé d'une piste bidirectionnelle continue à l'image de ce qui a été fait sur le quai des Queyries. Il est notamment prévu de créer une piste de 3 mètres de large sur le quai Deschamps en même temps que sera aménagé le Parc aux Angéliques. Nous avons insisté sur la nécessaire séparation entre piétons et cyclistes, qui semble acceptée (promenade de 2 m 80 de largeur en parallèle de la piste). Nous veillerons à ce que la situation ne soit pas dramatiquement dégradée le temps des travaux, car le parking par lequel passent aujourd'hui les cyclistes sera rapidement supprimé. Des couloirs de bus accessibles aux vélos devraient assurer la continuité.

Le réaménagement de la tête du pont Saint-Jean promet également d'améliorer la continuité cyclable entre le quai Deschamps et le quai de la Souys, en même temps que l'accessibilité cyclable aux pistes du pont (conservation de la rampe devant la déchetterie, dont le déménagement ne sera pas immédiat). Il est à noter que le réaménagement du pont Saint-Jean et du boulevard Joliot-Curie se fera sous maîtrise d'ouvrage CUB autour de 2018, suivant les options qui seront retenues pour le futur TCSP (transport en commun en site propre).

Au pied des coteaux, la voie Aymée devrait être également dotée d'un TCSP et la piste cyclable des jardins ouvriers devrait être mise en valeur et prolongée jusqu'à La Benauge, à travers un nouveau passage sous la voie ferrée, devenant ainsi plus accessible, plus visible et plus structurante. Entre cette voie et le quai, la rue Émile-Combes sera également prolongée vers La Benauge au fur et à mesure des restructurations (2020…) et deviendra une voirie interquartiers, sur laquelle il faudra veiller à ce que soit réalisé un aménagement cyclable de qualité.

Les autres rues du quartier à vocation de desserte fine seront des zones 30 ou des zones de rencontre, sans aménagement particulier pour les cyclistes. Nous prendrons contact avec les plus grands employeurs du secteur (A.I.A., FAYAT…) pour aborder la question des déplacements domicile-travail à vélo et prendre connaissance de leurs besoins. D'autre part, une nouvelle école, ainsi qu'un collège, seront construits : pour faciliter un accès « doux » des enfants (pédibus, vélo…), ces établissements devront idéalement se situer dans un quartier apaisé à l'écart des grands axes. Nous avons émis l'idée qu'ils soient accessibles directement depuis les coulées vertes prévues dans le cadre du projet, pour favoriser un déplacement sûr, voire autonome des enfants. Le stationnement dans les établissements devra être particulièrement étudié et dimensionné (arceaux, espace couvert…), pour les élèves comme pour le personnel.

À l'issue de cette réunion très constructive, nous avons été chaleureusement invités à participer à la prochaine étape de ce projet, début 2014. Elle devrait voir la traduction de ce plan guide en orientations d'aménagement plus concrètes.

■ Ludovic Fouché et Jean-François Perrin

CHU : les premiers arceaux

Les premiers arceaux ont fait leur apparition sur le site de Pellegrin. Pour l'instant limités à certains bâtiments, l'ophtalmologie par exemple, ces nouveaux équipements ne permettent pas encore de réduire le nombre de vélos attachés « sauvagement » aux arbres, poteaux, luminaires ou… à rien du tout. Or qui dit vélo mal attaché dit vol facilité ! Un risque pour tous, spécialement pour les utilisateurs de vélo à assistance électrique qui n'ont pas de solution satisfaisante pour attacher leur monture (coûteuse) devant l'entrée du tripode.

Pourtant, là aussi, un petit effort a été fait, qui permet notamment un cheminement plus aisé des piétons. Outre l'accès limité des automobiles et la création d'un espace de stationnement pour les deux-roues motorisés, nous avons noté une réorganisation du stationnement cycliste : quelques vélos peuvent être garés sous abri, mais toujours, malheureusement, sur accroche-roue.

Bref, ça bouge dans le bon sens, mais si lentement que les changements ne se perçoivent pas. On rêve d'une action forte : par exemple réorganiser en l'espace d'une semaine le stationnement devant le tripode, avec des arceaux et des abris en nombre. Là, on verrait le changement ! Mais c'est sans doute une idée saugrenue qui ne peut germer que dans l'esprit malade d'un cycliste militant…

■ Alain Guérineaud

Stationnement sauvage

Les arceaux devant le bâtiment d'ophtalmologie

Deux nouveaux itinéraires à Bordeaux

Le départ de l'itinéraire Victoire-Saint-Genès

Le calendrier des travaux de voirie de cet été, le calendrier de réalisation de ce journal et mon calendrier de vacances ne m'ont finalement pas permis de présenter certains aménagements bordelais, dont celui de la rue Bonnac, dans ce bulletin. Ce n'est que partie remise. Ce contretemps n'est pas mal venu puisqu'il me permet de mettre en vedette le jalonnement des deux itinéraires, l'un de Cauderès (tout près de la barrière de Toulouse) à Mériadeck, l'autre de la Victoire à Saint-Genès. Il a fallu de très nombreux mois pour obtenir ces deux réalisations bien pensées, avec un fléchage très facile à suivre. Impossible de décrire ces deux trajets en quelques lignes, il faut les essayer. L'itinéraire Cauderès-Mériadeck propose un trajet plutôt agréable pour rejoindre le centre-ville et est connecté à de nombreux aménagements des secteurs sud-ouest de Bordeaux. Le trajet Victoire-Saint-Genès est plutôt malin compte-tenu du contexte et devrait intéresser de nombreux étudiants : n'hésitez pas à lui faire une large publicité. Vous pouvez compléter en parlant de la rue du 14-Juillet et de l'avenue Sainte-Marie à Talence comme échappatoire au cours Gambetta en direction du campus.

Vélo-Cité espère que le trafic cycliste sur ces deux itinéraires croîtra rapidement. Cela nous permettra d'obtenir la suppression de certains « cédez-le-passage » et leur transfert sur les voies traversées, et une évolution de la voirie empruntée vers des rues vraiment dédiées en priorité aux cyclistes.

■ **Jean-François Perrin**

Itinéraire Cauderès-Mériadeck à l'angle Tondu/Cité Mouneyra : un changement de direction vers la gauche à ne pas manquer.

Inauguration de piste cyclable à Blanquefort

Le mardi 9 juillet, Vélo-Cité était invitée à participer à l'inauguration des nouveaux aménagements de l'avenue du 11-Novembre à Blanquefort.

Il faisait un temps estival, très ensoleillé mais pas trop chaud. Idéal pour prendre son vélo et rouler en direction de Blanquefort. Sitôt sorti de Bordeaux et après la traversée du centre du Bouscat, l'habitat devient moins dense. On monte à Bruges par l'avenue Conrad-Gaussens où la végétation est bien présente. Là, on rejoint la piste cyclable qui longe l'avenue de l'Europe. Cette piste déjà ancienne est bordée de grands pins parasols, ce qui la rend très agréable. C'est là que je rencontre Alain qui se rend comme moi à l'inauguration.

Arrivés au pont qui enjambe la rocade, les choses se gâtent. La piste y est fermée à cause des travaux d'aménagement de la voie « tram-train ». Le cycliste est contraint de rouler sur la chaussée où le trafic est dense, en particulier aux heures de pointe, avec de nombreux poids-lourds. Les marquages au sol, pour prévenir les automobilistes qu'ils doivent partager la chaussée avec les cyclistes, étaient peu visibles et déjà largement effacés. Un vrai gros « point noir » ! Depuis, les logos au sol ont été repeints et un panneau a été posé. Un effort de la CUB, sollicitée par Vélo-Cité, mais est-ce suffisant pour sécuriser ce passage durant la longue période de travaux ?

La piste reprend dès l'obstacle passé. Elle longe alors l'avenue de la Jalle-Noire et remonte l'avenue des Quatre-Ponts, à travers la plaine des Jalles, espace protégé avec ses « crastes » et ses maraîchers. Le pont sur la Jalle marque l'entrée dans Blanquefort par l'avenue du 11-Novembre, avec en prime une belle montée ! C'est l'aménagement de cette avenue, qui traverse Blanquefort, qui vient d'être achevé.

Le rendez-vous pour l'inauguration est donné dans le parc de Fongravey en bordure de la piste. Nous y retrouvons Paul, en compagnie d'habitants du quartier, riverains de cette nouvelle piste, conviés par madame le Maire et la représentante de la CUB. Nous avons tous les trois enfilé pour l'occasion nos super T-shirts « Vélo-Cité ». L'inauguration respecte les formes avec coupe du cordon tricolore. Du rosé très frais est offert aux participants, après quelques discours. Au retour, les premiers tours de pédalier sont un peu difficiles !

Un mot sur cette piste en voie de végétalisation : elle est bien séparée de la chaussée, les passages aux carrefours se font sans dénivelé, le marquage au sol est clair et bien visible. Des feux spécifiques permettent la traversée des carrefours en diagonale. Cet équipement qui passe près de la gare achève la jonction de Blanquefort à Bruges et de là à Bordeaux, au Bouscat, à Mérignac ou Eysines. Décidément les automobilistes n'ont plus aucune raison de s'énerver dans les embouteillages, fréquents sur cet axe. Suffit d'enfourcher un vélo, le parcours est devenu si agréable !

■ **Georges Chounet**

La cérémonie d'inauguration avec découpe du cordon tricolore par le Maire

Le nouvel aménagement, en prolongation de la piste actuelle qui longe l'avenue du 11-Novembre. Une végétalisation est prévue à l'automne.

La piste déjà existante qui monte sur Blanquefort depuis la plaine des Jalles.

Grenelle des mobilités

La concertation intitulée « Grenelle des mobilités », commandée par la CUB, le conseil général, le conseil régional, la municipalité de Bordeaux et le Préfet, active depuis 2012, arrive à son terme. Nous avons reçu une proposition de rapport définitif, appelé charte des mobilités, en mai, et nous devions faire remonter nos remarques et amendements

Vélo-Cité a participé à cette concertation dans la cadre du PUMA, notre pôle d'associations avec AutCool, AIRoller, les Droits du piéton, Mille-pattes. Voici quelques extraits de nos remarques finales, assez sceptiques. Les documents du Grenelle peuvent être consultés à l'adresse http://participation.lacub.fr/concertation/grenelle-mobilites/mode-participatif/documents+c2366. La charte finale doit inclure un suivi partenarial et une liste de signataires.

[…] *La charte des mobilités de la métropole bordelaise ne peut évidemment pas recevoir d'avis « non signataire » de la part de Vélo-Cité puisqu'elle intègre de très nombreux points pertinents en faveur des déplacements cyclables. Cependant, avec leur vécu associatif très concret et pragmatique, les membres du conseil d'administration ont reçu avec réserve cette proposition de charte. Dans ses principes d'actions et ses mesures, elle ne présente finalement, au delà des bonnes intentions, aucune mesure vraiment planifiée, financée et associée à un calendrier. Vélo-Cité n'a pas l'habitude de se placer au niveau des seules grandes intentions. La charte est rédigée dans une langue difficilement accessible et partageable avec un large public. Elle est finalement assez peu en rupture avec le « tout automobile ».* […]

Suivent alors des remarques détaillées, dont les suivantes.

Le chapitre « vélo électrique » […] laisse croire que le vélo électrique est une solution fondamentale pour le passage au déplacement actif. Vélo-Cité ne croit pas à cette idée même si elle regarde le VAE de façon très positive. Le VAE n'est pas le déterminant de « rupture ». Quant à la phrase « Cette innovation s'inscrit enfin dans le cadre de la promotion générale de l'électro-mobilité (deux-roues, automobiles…) », elle ne peut convenir à Vélo-Cité qui rejette absolument tout rapport entre l'électro-mobilité vélo et l'électro-mobilité auto. D'ailleurs Vélo-Cité ne figure pas dans la partie « pilotage et gouvernance » : les auteurs auraient-ils anticipé des désaccords ?

Au chapitre « plan de stationnement », nous rappelons que le stationnement vélo doit absolument faire partie intégrante d'un plan de stationnement. Pour finir par le « plan vélo », […] il est si peu précis qu'il n'évoque même pas la nécessité d'un REV (réseau express vélo) à l'échelle de la CUB, ce qui est bien dommage. Et ce d'autant que le REV est cité dans le chapitre sur les vélos électriques ! Le REV est un élément fondamental du développement des déplacements cyclistes, qui n'a que très peu à voir avec les VAE […]

■ Jean-François Perrin

Partage de la rue ?

L'éditorial du bulletin précédent ayant provoqué quelques réactions courroucées – peut-être parce ce que la dernière phrase se trouvait renvoyée en page 2, et a pu échapper à certains lecteurs – je vais tenter de préciser ma pensée, qui ne veut en aucun cas ignorer que certains cyclistes importunent les piétons.

Pour moi, il est clair que les piétons doivent régner dans la rue. J'ai du mal à considérer qu'ils puissent commettre des infractions car les règles qu'on leur impose sont comme une incongruité par rapport à la fonction essentielle et naturelle qu'est la marche à pied. C'est logique qu'ils traversent lorsque le bonhomme est rouge, pourquoi devraient-ils toujours demander la permission pour traverser ? Normal qu'ils marchent sur les voies lorsque le trottoir est inhospitalier…

Les cyclistes sont à mi-chemin entre les piétons et les automobilistes, par leur vitesse et leur perception de l'environnement. C'est pourquoi ils rechignent à respecter les règles imposées aux automobilistes. Par exemple, à quoi sert un stop pour un cycliste qui arrive lentement, voit et entend, et se trouve plutôt moins en sécurité s'il doit démarrer après un arrêt absolu (comme le requiert le code de la route) ?

Je suis néanmoins souvent agacée par le comportement de cyclistes, lorsqu'ils se mettent en danger bien sûr, mais tout autant lorsqu'ils gênent les autres usagers, cyclistes compris, surprennent les automobilistes, effraient les piétons, et donnent ainsi de beaux arguments à qui se plaît à fustiger les cyclistes.

Quant aux automobilistes, s'il m'arrive souvent de les prendre à partie, c'est parce que le comportement d'une minorité d'entre eux perturbe la vie de tous les autres usagers. Cette minorité deviendra d'ailleurs de plus en plus dangereuse, au fur et à mesure que l'ambiance apaisée de la rue aura permis aux plus craintifs de se lancer, habitués qu'ils seront à des comportements adéquats.

Le partage de la rue, c'est quelques règles, juste ce qu'il faut, des vitesses réduites pour autoriser une possible erreur et le développement des modes actifs, et enfin beaucoup d'intelligence et de courtoisie.

■ Danielle Cassagne

Les vélos du quartier Sainte-Croix, source d'inspiration pour les photographes de Zoptik

Zoptik Asso est un regroupement d'éclectiques de la vidéo, de l'image, de la lumière. Cette association bordelaise organise régulièrement des ateliers thématiques, ouverts au public et aux non-initiés. L'objectif est de mettre en avant les différentes sensibilités des participants en les laissant s'exprimer par l'image, puis de partager ensemble techniques et connaissances. Les photos de l'opération Sainte-Croix sont actuellement exposées au bar le Tapal'œil, place Renaudel.

Plus d'informations sur www.zoptik.org

Histoire belge – ou petite leçon de modestie pour ceux qui voient Bordeaux comme un modèle de ville cyclable

Ayant eu l'étrange idée de passer quelques jours en Belgique cet été, j'ai été frappé par un douloureux constat : nombre de villes de ce petit pays m'ont paru bien plus cyblables que ma chère ville de Bordeaux et son agglomération.

Prenons la ville de Gand par exemple. La part modale du vélo y est de 30 % (ici nous visons les 15 % pour 2020 environ…). Mais comment cela se fait-il ? Peut-être parce que les automobilistes y sont fortement contraints par une politique de stationnement très restrictive (peu de parkings « aspirateurs », et « prunes » très chères) au contraire des cyclistes. Ceux-ci ont la chance de trouver des arceaux en grande quantité sur la voie publique, y compris dans les secteurs sauvegardés et devant les boutiques les plus prestigieuses. Ils disposent également de milliers de places dans des vélo-stations aux abords des gares, et de parcs couverts et gratuits répartis dans le centre ville.

Certes, les belges bénéficient d'un climat privilégié doux et sec en toute saison. Ils ne craignent donc ni la pluie, ni le vent, ni le froid au contraire de nos concitoyens qui ayant une sainte frousse de ces éléments n'ont de cesse de se réfugier dans leur chère (à tout point de vue) automobile climatisée.

C'est une explication. Je préfère cependant croire que tout cela est le résultat d'une véritable politique en faveur des déplacements doux et non polluants, accompagnée par un développement fort des transports en commun. On y vient ?

■ Marc Opolaud

Ici, pas d'hésitation pour prendre du stationnement aux voitures

Une partie (seulement !) du stationnement à la gare de Sint-Pieters

Autre parking à Sint-Pieters

Pour des vélos libres et instables

L'originalité des nouvelles et des romans de Jacques Perret (né en 1903) tient autant à leur thème qu'à la verve de l'auteur. Faisant ici l'apologie de la bicyclette, il évoque une mesure qu'il fut un moment question d'adopter et qui devait munir obligatoirement les bicyclettes d'un « trépied stabilisateur ». Et l'humoriste de s'élever contre ce projet, au nom du droit qu'a tout vélo de tomber à son gré, et du charme que présente pareille chute.

« Nous voyons bien que, sous couvert de sollicitude, le dispositif obligatoire appelé trépied stabilisateur est un instrument de déchéance pour le plus vivant, le plus primesautier des véhicules parisiens. Lui qui est l'instabilité même, le mobile déconcertant, resquilleur de tous équilibres, serait désormais coincé dans un trépied comme un appareil de géodésie, une fatalité delphique, un vélo fossile monté sur socle. Pour justifier cette brimade, les rapporteurs du projet ont prétendu que le vélo, instable à l'arrêt, constituait un élément de désordre sur la voie publique ; ils l'accusaient même d'éraflures dans le décor urbain, d'égratignures de devantures, bris de glaces, traumatismes aux écorces de platanes, etc. […]

Ainsi je ne pourrais plus arrêter ma bicyclette au bord du trottoir au moyen de la pédale parce que d'infimes et pusillanimes réformateurs auront décrété cette position caduque et préjudiciable à la sécurité des Parisiens ; comme si un Parisien digne de ce nom, quelles que soient sa condition et la manière dont il se déplace à travers la ville, ne devait accepter allègrement le risque d'un vélo qui tombe sur le trottoir. C'est justement dans ces chutes inopinées que le vélo se montre véhicule d'esprit gaulois et révèle un des plus charmants aspects de son génie. On le cale au bord du granit en tenant compte à la fois de l'humeur versatile de la pédale, des privilèges imprescriptibles de la roue libre et de l'inclinaison du cadre par rapport à la chaussée. Le vélo tient. Il fait semblant de tenir. Vous vous éloignez de la démarche heureuse du cavalier qui se dégourdit les jambes et soudain vous entendez derrière vous le bruit familier de la chute. Parfois il tombe une demi-heure plus tard. Le vélo en arrêt sur une pédale au bord du trottoir tombe à son heure ; il choisit le moment pour produire son effet, car il sait bien que nul passant, dans la flânerie ou le bizi-nesse, et si blasé soit-il, ne demeure insensible à ce bruit emphatique et gracile, bruit de catastrophe anodine qui a son rôle à jouer dans la symphonie urbaine et l'alacrité d'une ville libre. Que de fois, ainsi posé sur une pédale le long d'une rue déserte et silencieuse, mon vélo est-il tombé, raide et ferraillant, sans témoin, comme frappé d'un mal mystérieux, soit qu'il se fût endormi au soleil, soit le plus souvent qu'il usât d'un stratagème familier pour faire sortir son maître attardé au bistrot d'en face. Il en coûte parfois une luxation de la pédale, une écaillure de l'émail, c'est la petite rançon du métier de vélo, et l'honorable aventure de quiconque a choisi de vivre sur deux pieds ou deux roues.

Si vous pensez que je m'excite outre mesure avec cette histoire de trépied, c'est que vous n'avez pas remarqué la silhouette suppliciée des rares vélos qui s'y sont laissé prendre. Sachons y voir une leçon ; sous le nom papelard de dispositif de sécurité, des pièges sont tendus, et, de dispositif en dispositif, nous vivrons comme des captifs de la sécurité, esclaves du dispositif pullulant. »

■ Jacques Perret, Le Machin (nouvelles). Librairie Gallimard, tous droits réservés.

Si biclette m'était contée

Cyclistes de plaisance

Quand il fait beau, il pleut des cyclistes. Surtout l'été ou le ouikende. Et ce qui est rigolo, c'est de regarder la mine des pédaleurs. Certains ont mine réjouie, d'autres font triste mine, d'aucuns affichent mine austère, ceux-là mine hilare. C'est que, pour pédaler rondement comme un dervichetourneur à la mine équanime, faut pas vraiment être un cyclant né de la dernière pluie.

Ainsi ce matin d'été, j'allais faire une emplette à biclette. Sur la piste cyclable encore fréquentable avant les trente degrés annoncés, je croise un couple. Monsieur, équipé rayon spécialisé, et Madame, fringues légères de vacances. Elle semble appliquée et lui, aérien, me gratifie d'un bonjour enjoué. Mon roman, c'est que lui, le routiné à pédales, a décidé de promener sa compagne à la fraîche. Pour l'instant, tout va bien, pour l'instant tout va bien (bis). Au retour de cette emplette à biclette, je croise deux autres humains pédalant, regard rivé vers l'infiniment loin : un gamin rictussé qui ahane sur un vélo de taille moyenne et une femme du genre sa mère-grand, toute raide sur sa bici, qui le coache sans un sourire. Mon roman, c'est que mémé a décidé de faire une expé-vélo au supermercato du coin avec Kevin (qui ventousait l'ordi). Mais pour l'instant, tout va mal, pour l'instant tout va mal (bis). Pas sûr que Kevin se convertisse au mode actif de déplacement.

Sauf que, nom d'une jante en bois, je fais-z-erreur, car la conversion au déplacement doux n'est point le but premier de ce genre de cycliste occasionnel. Certes, il se déplace, se meut d'un point à un autre, mais via un moyen de transport qui s'apparente au jouet. Sur une bicyclette, on peut fendre l'air d'été en tricotant gentiment des gambettes. Cela peut être fun, jouissif comme un tour de manège. Mais il suffit parfois d'un coup de vent, d'une côte pour que le charme se rompe. Moult vacanciers-pédaleurs apprécient à donf les naseaux ce que le dessinateur Jacques Faizant appelait le vélo de plaisance, comme on dit navigation de plaisance, maison de plaisance. Pour le plaisir, tout simplement. Sauf que Jacques Faizant, le cycliste à la pipe, savait pédaler 100 km en prenant son pied, ailleurs que dans ses rayons ! Qui peut le plus, peut le moins, dixit Machin. Mais qui peut le moins, ne pourra pas forcément plus contre le zéphyr ou les courbes de niveau, dixit Bibi.

Ce qui interpelle un max, c'est de savoir que le Gaulois parcourt en moyenne 85 km de vélo par an contre 300 pour le Belge ou 1000 pour le Danois. En revanche, il est champion du monde de la consommation d'antidépresseurs. Et on a aussi, dans notre patrimoine génétique, le Tour de France, avec ses hordes de dopés-lycrés-moulés que le pays entier, ou quasi, encourage devant la téloche, voire in situ, sur les pentes mêmes de l'Olympe. C'est peut-être ça le problème de la culture vélocipédique en France. Entre le touriste en tongues pédalant à la Lucky Luke, jambes arquées sur sa monture, et le coureur drogué qui veut entrer dans la Légende des Cycles, y'a pas forcément pléthore d'aspirants-cyclistes. Tout le monde aime le vélo, tout le monde a un vélo, mais qui sait se servir d'un vélo, dans une côte, sous la pluie, pour aller au boulot, à la bibliothèque ?

Comme disait aussi feu Jacques Faizant : « Le moral est le quart du cycliste, un autre quart étant son postérieur ». Et pour roder icelui, une seule solution : prendre le guidon par les cornes et... abandonner définitivement le régime sans selle ! Avec l'aide de nos édiles, tous passionnés comme on le sait par la transformation de nos cités en véritables villes de plaisance. L'instauration d'un vrai Code de la rue national, privilégiant la mobilité douce, y aiderait grandement. Plein d'idées sur le site de la Rue de l'Avenir.com !

Et maintenant, une minute de silence pour la tragique chute des ventes de voitures neuves, en France et en Europe. Snif !

■ **MaRiE SzToR**

(Toute reproduction, même partielle, interdite sur la toile. Hors la toile, contacter l'auteur, *por favor*)

marysia.sz&sfr.fr (remplacer & par @)

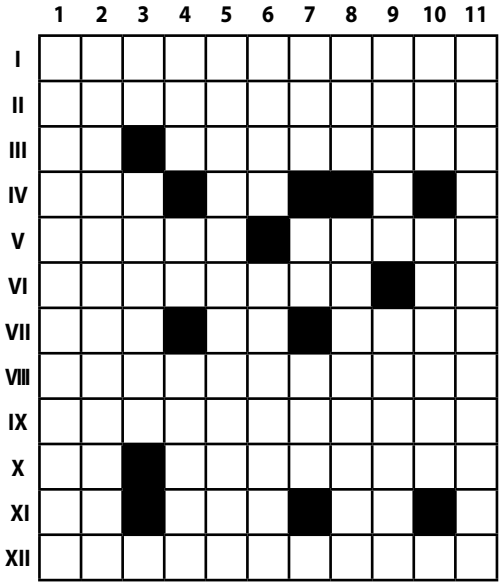
MOTS CROISÉS *Grille n° 51 par Anne Dicky*

HORIZONTALEMENT

I. Tête de tour (deux mots). **II.** Dopait. **III.** Note. — Blinda. **IV.** Train de banlieue parisienne. — Dans la baie de Douarnenez. **V.** Éléments. — Compartiments. **VI.** La fin des Jacobites. — Bougé. **VII.** Pour économiser du papier (sigle). — Lettres de Nerval. — Prénom arabe. **VIII.** Coureur cycliste italien (deux mots). **IX.** Manque de conscience pathologique. **X.** Vieux dieu. — Boulance chamboulée. **XI.** Pronom. — Apparue. — Plutôt vache. **XII.** Femme à Pépin.

VERTICALEMENT

1. Première tête de tour (deux mots). **2.** Prend de la hauteur. **3.** Phonétiquement élevé. — Vieux fax. **4.** Village suisse. — Capacité (abréviation). — De l'audace ! **5.** Coureur cycliste français (deux mots). **6.** Réservoir renversé. — Curer. **7.** Jet. — Démonstratif. — Lettres de Renard. **8.** Allocation (sigle). Asie Mineure. **9.** Havre du désert. — Réplétion astronomique. **10.** Situé. — Prénom féminin. **11.** Ricaine.



Solution du n° 50

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I	S	O	U	S	P	R	O	G	R	A	M	M	E
II	A	S	S	A	I	■	C	A	H	U	Z	A	C
III	U	E	■	M	E	■	E	T	O	N	■	R	A
IV	T	■	C	O	R	P	S	■	D	E	S	I	R
V	A	U	S	T	R	A	L	I	E	■	F	A	T
VI	L	A	C	H	E	R	■	U	S	B	■	G	D
VII	E	X	T	R	A	F	O	L	I	A	C	E	E
VIII	L	E	■	A	N	I	S	E	E	S	■	P	C
IX	A	S	■	C	G	T	■	■	■	I	G	O	O
X	S	E	L	E	U	C	I	D	E	S	■	U	N
XI	T	R	E	■	L	A	P	E	■	T	A	R	D
XII	I	■	M	A	A	R	S	■	P	E	N	T	U
XIII	Q	U	A	S	I	M	O	D	O	■	O	O	I
XIV	U	L	C	E	R	E	■	I	N	C	L	U	T
XV	E	M	I	N	E	N	C	E	G	R	I	S	E

Sommaire du n° 119

1	Éditorial
2, 3	Rendez-vous. Actualité. C'est passé
4	C'est passé
5, 6, 7	Aménagements Bordeaux
8, 9	Aménagements
10	Courrier
11	Biclette. Mots croisés.

Le numéro 119 a été tiré à 700 exemplaires (+ 700 diffusés par mail).

Étiquettes, mode d'emploi

Si votre adresse est incorrecte, changée ou en passe de l'être, merci de nous le faire savoir… Vous ne voudriez pas que votre gentil facteur se déplace pour rien !

Expéditeur : **Association Vélo-Cité**
16 rue Ausone 33000 BORDEAUX
05 56 81 63 89

ISSN : 1954 - 9032

ÉTIQUETTE

Prenons notre sort en mains, il suffit d'un téléphone ou d'un mail

Un trou dans la chaussée, une piste envahie par un arbuste, un feu pour cyclistes qui ne fonctionne pas, des débris de verre : il faut désormais contacter le CGEP (centre de gestion de l'espace public) concerné. Voici les numéros de téléphone. Les « DT » sont des directions territoriales.

Soyez très précis (nom de la rue, numéro de la maison la plus proche, repère particulier à proximité). Soyez courtois : la personne à laquelle vous vous adressez n'est pas responsable du problème ; et quand il est résolu, n'oubliez pas de dire merci. Pensez à nous signaler votre appel (bordeaux@fubicy.org), ça ne peut pas faire de mal.

État des chaussées et pistes

CGEP Rive Droite, DT1 : **05 57 80 79 00** (Ambarès, Ambès, Carbon-Blanc, St Louis de Montferrand, St Vincent de Paul)

CGEP Rive Droite, DT2 : **05 56 40 64 00** (Artigues, Bouliac, Floirac, Lormont, Cenon)

CGEP Sud, DT3 : **05 56 87 75 50** (Bègles, Talence, Villenave d'Ornon)

CGEP Sud, DT4 : **05 56 07 74 00** (Gradignan, Pessac)

CGEP Ouest, DT5 : **05 57 92 79 50** (Mérignac, Le Haillan)

CGEP Ouest, DT6 : **05 56 70 69 50** (Eysines, Le Taillan, St Aubin de Médoc, St Médard en Jalle)

CGEP Ouest, DT7 : **05 57 93 60 00** (Blanquefort, Le Bouscat, Bruges, Parempuyre)

CGEP Bordeaux, DT8 : **05 57 19 62 00** (Bx Nord, Caudéran, délimitation axe Judaïque/Intendance jusqu'aux quais)

CGEP Bordeaux, DT9 : **05 57 19 62 00** (Bx Sud, Bastide, St Augustin)

Et ce qui va avec

(boutons-poussoirs et boucles de détection) :

0800 32 05 33 (appel gratuit depuis un fixe)

Propreté des pistes et bandes

Bandes : **la mairie**
Pistes en site propre : **CGEP comme ci-dessus**

À vos plumes et claviers

Vélo-Cité se réjouit par avance de recevoir vos remarques, vos idées, vos protestations sous forme d'un petit mot, d'une lettre ou mieux encore, d'un article.
L'idéal serait de nous adresser votre texte sans aucune mise en page en utilisant l'une des deux voies suivantes :
- par courrier à l'adresse de Vélo-Cité ;
- par courrier électronique à **bordeaux@fubicy.org**

Êtes-vous à jour de votre cotisation ?

Vélo-Cité Bordeaux
16 rue Ausone • 33000 Bordeaux

Cotisation annuelle

Individuelle	15 €
Étudiants, chômeurs…	5 €
Famille, association	20 €

Dons (déductibles à 66 % de vos impôts)
20 € 30 € 50 € Autre

(Chèque à l'ordre de* Association Vélo-Cité*)

Nom
Prénom
Adresse électronique
Adresse courrier

Je souhaite recevoir le bulletin en version :
électronique (PDF) ❑ papier ❑
Êtes-vous déjà adhérent ?
Boîte à lettre accessible par nos facteurs ?
Si l'adhésion est familiale, combien de cyclistes regroupe-t-elle ?

Facultatif
Téléphones domicile
travail
portable

Quelques mots sur Vélo-Cité ?