

Éditorial

Vélo-Cité souhaite remercier le Piéton* qui a rendu hommage aux cyclistes courageux qui continuent de rouler tous les jours d'hiver malgré la pluie, le vent ou le froid.

Quant à moi, je voudrais remercier tous les automobilistes qui ont redoublé de prudence pour me doubler, ceux qui ont ralenti au moment de traverser les flaques, ceux qui m'ont cédé leur priorité pour que je sois moins mouillée.

Je voudrais remercier cette automobiliste qui, s'arrêtant comme elle le devait pour céder le passage à la pauvre cycliste que je suis, a servi de réceptacle à un de ces automobilistes, il en reste hélas, qui roulent trop vite ou font autre chose, ou s'en fichent, ou tout à la fois.

Pourtant, à chaque fois que les statistiques nous rappellent que la route est dangereuse, notamment pour les cyclistes, ce sont eux que l'on stigmatise, sous prétexte qu'ils ne respectent pas scrupuleusement les signaux routiers. Nous le nous déplorons en général, mais rappelons toutefois que certaines infractions sont devenues récemment légales.

Le CERTU** remet les pendules à l'heure dans un article publié sur son site : « La variation entre 2011 et 2012 (+14 cyclistes tués sur l'ensemble du territoire) a une valeur statistique faible au regard de la tendance générale pour les cyclistes (-30 % en 10 ans). En effet on peut rapprocher 2011 (141 tués) de 2007 (142 tués) et constater que 2009 (162 tués) avait constitué un pic



Sur une piste cyclable du bord de mer de Sète - photo Max Clogenson

• Le plan cyclable de la CUB : première analyse

Dimanche 7 avril

• La bourse aux vélos

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

● Samedi 16 mars

Remise en selle (p. 3)

● Dimanche 7 avril

Bourse aux vélos (p. 2)

● Samedi 13 avril

Remise en selle (p. 3)

supérieur à 2012. Par ailleurs, au cours des dix dernières années, l'usage du vélo s'est fortement développé. » En clair, le battage médiatique autour de l'augmentation dramatique du nombre de cyclistes tués ne vise probablement qu'à fournir de belles excuses à ceux qui ne veulent pas se mettre au vélo.

Il est clair cependant que si on n'apaise pas la circulation automobile d'une façon ou d'une autre, on ne pourra pas augmenter la circulation des cyclistes sans augmenter leur tribut à l'insécurité routière.

Donc, merci aux automobilistes prudents et respectueux ; sans eux, nous ne pourrions rouler ni même exister.

■ Danielle Cassagne

* Journal Sud-Ouest

** Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques www.certu.fr

Cotisations 2013

La lecture du compte-rendu de l'assemblée générale, et particulièrement de son volet financier, ne vous laissera guère de doute sur l'urgence de renouveler votre adhésion pour cette année aussi vite que possible...

Grand grand merci à vous.

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 117

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

La bourse aux vélos de printemps

Dimanche 7 avril, notre bourse aux vélos s'installe comme d'habitude sur les quais, à hauteur des Quinconces. Le dépôt des vélos à vendre se fait de 9 h 30 à 11 h. Vous pouvez pré-remplir la feuille du règlement ainsi que la fiche vélo qui se trouvent sur notre site web (velo-cite.org/spip.php?article334). Tous les types de vélos en bon état sont bienvenus. La vente aura lieu de 11 h à 16 h.

Vous trouverez également sur les quais un stand Vélo-Cité pour vous informer sur le vélo, répondre à vos questions et proposer un choix d'accessoires bien pratiques ainsi qu'une gamme de tee-shirts colorés (velo-cite.org/spip.php?article40). En face, un atelier de la Maison du vélo pour le marquage Bicycode (3 €) et un vélociste pour équiper votre monture d'un bon antiviol.

Vous êtes disponible et vous voulez donner un coup de main pour l'organisation ? Contactez nous, nous serons heureux de vous retrouver et de passer un bon moment ensemble.



La petite boutique de Vélo-Cité



Pour pédaler chic et briller de tous vos feux, équipez vous chez nous !

Vous trouverez les articles suivants au local de la rue Ausone et sur nos stands :

- sur-sac à dos fluo et rétro réfléchissant (5 €)

- gilet fluo rétro réfléchissant (5 €)

- écarteur de danger (5 €)

- sonnette (2 €)

- tee-shirt (10 € adulte, 8 € enfant, 15 € les deux)

Et pour les balades, le guide des véloroutes et voies vertes de France (8 €), et l'itinéraire Bordeaux-Toulouse par le canal latéral à la Garonne (ou du moins ses berges, 7 €).



Respectez les cyclistes !



À l'occasion de la « Semaine internationale de la courtoisie sur la route » et de la campagne nationale de la FUB « Respectez les cyclistes », Vélo-Cité se mobilise avec le PUMA (pôle urbain des mobilités alternatives) du 18 au 24 mars.

À l'heure où l'utilisation de la bicyclette se développe fortement en milieu urbain, nous revendiquons un meilleur respect des aménagements

cyclables (pistes et bandes, sas cyclistes, doubles-sens). Il faut par exemple dénoncer le stationnement illégal et dangereux des voitures sur les voies cyclables et les trottoirs, et rappeler aux automobilistes qu'ils doivent respecter une distance minimale de 1 m pour dépasser un cycliste en ville (1,5 m hors agglomération).

Un matin de cette semaine, des adhérents de Droits du piéton, du réseau Mille Pattes et de Vélo-Cité iront à la rencontre des automobilistes pour parler de l'apaisement de la circulation, du respect des piétons, des handicapés, des enfants et des cyclistes. Cette action aura lieu dans le quartier des écoles de la Bastide à Bordeaux (jour précisé ultérieurement). Une autre action similaire sera menée à Talence.

Nous vous attendons pour participer à ces actions ou en monter une dans votre commune. Prenez l'initiative de faire entendre la voix des piétons et des cyclistes, contactez nous, et nous vous aiderons pour l'organisation.



■ Catherine Joanlanne

Saint-Médard-dare

Nos remerciements et nos félicitations à la ville de Saint-Médard-en-Jalles qui a mis moins d'une semaine à répondre à une demande d'aménagement pour éviter que des automobilistes n'empruntent une piste cyclable comme raccourci.

Nous espérons que nos autres demandes, certes plus compliquées, visant à rendre prioritaires les traversées de pistes qui ne le sont pas encore, trouvent rapidement un dénouement.

■ DC



Merci Shirley, et bonne route

Comme nous l'avons expliqué à l'AG, les difficultés financières ponctuelles de Vélo-Cité liées au versement tardif de subventions, mais aussi l'impossibilité de faire rentrer suffisamment d'argent, nous ont contraints à licencier économiquement Shirley malgré ses bons et loyaux services au bénéfice de la vélo-école. Nous tenons à la remercier chaleureusement et à lui souhaiter bonne route.

Remise en selle

Nous proposons des séances de « remise en selle » sur une demi-journée, pour reprendre confiance et se rappeler les bons principes à adopter à vélo. Tout y passe : le cycle, le cycliste, le code de la route, les autres usagers de la chaussée... Parlez-en à vos collègues et amis ! L'expérience le prouve, il suffit parfois d'un accompagnement ponctuel pour devenir un cycliste urbain, en sécurité dans la circulation.

Prochaines dates au choix : **samedi 16 mars, samedi 13 avril, samedi 25 mai, samedi 8 juin, de 9 h 30 à 12 h 30**. Le rendez-vous (avec votre vélo ou un VCub) se fait sur le quai Richelieu, devant la Maison éco-citoyenne. Ces sessions sont ouvertes à tous et sont gratuites pour les adhérents (mais l'adhésion est obligatoire pour des raisons d'assurance). Attention, il faut dans tous les cas s'inscrire au préalable auprès de Vélo-Cité !

Pont François-Mitterrand

Vous l'avez sans doute lu dans la presse : un vent menaçant est passé sur les pistes cyclables du pont François-Mitterrand. Aussitôt, Vélo-Cité s'est associée au comité départemental Gironde de la FFCT (Fédération française de cyclotourisme), à l'AF3V et l'Ufolep Gironde en envoyant un courrier à M. Feltesse, président de la CUB.

Celui-ci nous a répondu dans une lettre plutôt rassurante qui précise que lesdites pistes font partie du réseau express vélo principal. On suppose donc qu'il n'est pas question de les supprimer.

Malgré tout, le même courrier mentionne l'amélioration nécessaire de l'échangeur de la rocade et donc une étude en cours, dont chaque suggestion devra « autoriser le maintien d'une voie cyclable, allant jusqu'à envisager une passerelle en encorbellement ».

Nous attendons le résultat de l'étude et veillerons en tout cas que l'itinéraire ne soit pas supprimé pendant les travaux comme c'est trop souvent le cas dans notre agglomération.

■ Danielle Cassagne

Du nouveau sur les bus TransGironde

Lutter contre le tout voiture, c'est aussi améliorer le réseau des transports en commun. Le Conseil général a mis en place plusieurs nouveautés sur son réseau TransGironde : augmentation des fréquences, meilleur cadencement, tarification unique à 2,50 €. Résultat : une augmentation de la fréquentation de 70 % en trois mois.

En janvier ont été mis en service 14 cars grand confort appelés « e-c@r » (plus moderne on fait pas) sur la ligne 601 Bordeaux/Cap-Ferret : wi-fi, magazines, espaces de convivialité avec tables et fauteuils en vis-à-vis, prises électriques, vitres panoramiques, sièges inclinables... Ils sont de plus accessibles aux fauteuils roulants.

Autre innovation pour l'été prochain : un rack à vélos à l'arrière de ces véhicules permettra de charger 8 vélos. Une caméra sécurisera le dispositif. Le rack à vélos, déjà installé sur certains autocars TER (Pays de Loire) durant les vacances ou sur certaines lignes de bus empruntant des rues à forte déclivité (Chambéry) facilite bien sûr l'intermodalité.

Mais il faut aller plus loin et mettre en place une complémentarité entre vélos et transports publics au quotidien pour les trajets domicile-travail et pas seulement dans une perspective touristique saisonnière. Des études devraient être menées pour estimer le nombre de clients potentiels et décider des équipements à installer. Il faut pouvoir emporter facilement un vélo, un fauteuil roulant ou une poussette dans les transports collectifs, car ils font partie de la vie quotidienne d'un bon nombre de personnes. À Bordeaux, cela faciliterait notamment la vie des habitants des hauts de la rive droite.

■ Catherine Joanlance



Un nouveau parking place André Meunier à Bordeaux

Il est si nouveau qu'à l'heure où ces lignes sont écrites il n'est pas référencé dans les sites Internet de la ville ou de la CUB ! Qu'à cela ne tienne, Vélo-Cité est allé le visiter : vous y trouverez 15 arceaux (soit 30 places de stationnement) accessibles à tous. Ils sont bien situés, près de la sortie, face au local de gardiennage. Hélas ni leur existence ni leur accès ne sont signalés. On s'en occupe...

■ Alain Guérineaud

La piste Bordeaux-Lacanau coupée pendant un an

Non, il ne s'agit pas d'un poisson d'avril mais de la conséquence des travaux du tram-train du Médoc (TTM) qui vont débiter ce mois-ci pour une durée d'un an. Nous en avons été informés par la CUB.

La piste Bordeaux-Lacanau sera fermée entre l'allée de la Réserve (échangeur 5) et l'avenue Charles-de-Gaulle (échangeur 6) à Bruges, en raison de la construction des ouvrages de franchissement de la rocade par la nouvelle voie ferrée qui double celle du Verdon. La piste parallèle à l'avenue Charles-de-Gaulle sera également fermée entre l'avenue de Terrefort et l'échangeur 6.

Les mesures de compensations sont les suivantes :

- un itinéraire de déviation jalonné va être établi entre l'allée de la Réserve et l'avenue Charles-de-Gaulle, par Fieuzal et Bacchus (pistes cyclables bidirectionnelles existantes), Réduit, Fleuranceau, dans les deux sens ;
- entre Terrefort et l'échangeur 6, les cyclistes devront circuler sur la chaussée où la vitesse sera limitée à 30 km/h avec marquage de figurines vélo. Des panneaux d'information à l'attention des usagers motorisés indiqueront la présence des cyclistes sur la chaussée, et la gestion de la sortie de la piste en provenance du giratoire Majolan sera réalisée par feux tricolores.

Coup de sang

PLU de trottoir !

Et plus de piste cyclable par ricochet.

Pour lutter contre l'hégémonie automobile, les pouvoirs publics réglementent, à travers les PLU (plans locaux d'urbanisme), le nombre de places de stationnement par logement, en réduisant celui-ci dans les zones desservies par les transports en commun. Ça paraît de bon sens.

Mais comme personne ne s'occupe par ailleurs d'empêcher les gens d'avoir deux voitures par famille, voici ce que cela donne, avec la complicité des mêmes pouvoirs publics, qui tolèrent les voitures sur les trottoirs, envoient les piétons sur les pistes cyclables et font ensuite des gorges chaudes des conflits qu'il y aurait entre piétons et cyclistes.

■ DC



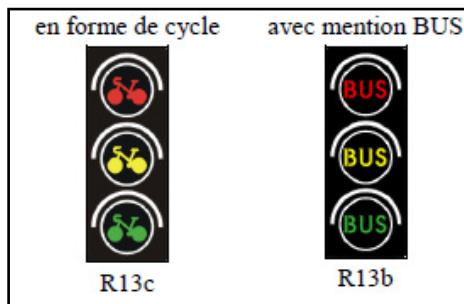
Verbalisations injustifiées aux feux des couloirs bus

Des adhérents avaient signalé à Vélo-Cité qu'ils avaient été verbalisés pour être passés au feu avec les bus dans des couloirs de bus autorisés aux cyclistes. Votre association préférée a aussitôt réagi en envoyant un courrier à la direction départementale de la sécurité publique (DDSP) afin de soutenir les initiatives individuelles que certaines victimes avaient prises.

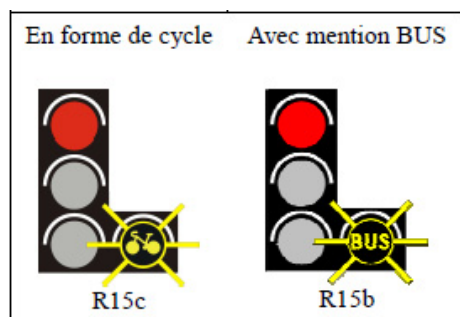
La DDSP nous a répondu, et on la remercie, en indiquant qu'elle avait d'ores et déjà rappelé les règles à ses fonctionnaires, et procédé au classement des « infractions » des cyclistes qui s'étaient signalés ; elle invite ceux qui n'auraient pas encore contesté à le faire.

Il faut reconnaître que ce n'est pas simple ; le texte réglementaire est rédigé de façon quelque peu absconse. Voici donc quelques rappels. Il y a deux types de feux s'adressant aux bus (et c'est la même chose pour les feux avec des figurines vélo) :

- les feux tricolores fixes (« feux modaux bus » dans le jargon) ;



- les feux jaunes clignotants (« feux d'anticipation modaux »).



Les premiers autorisent le passage des véhicules concernés tant qu'ils sont verts. Ils sont utilisés quand il serait risqué ou compliqué d'admettre les bus avec le reste de la circulation, par exemple parce qu'il n'y a qu'une voie en aval (voir la première photo ci-dessous).

Les deuxièmes permettent aux véhicules concernés de passer quand ils clignotent ; le feu de la circulation générale est alors rouge. On les qualifie « d'anticipation » car ils clignotent juste avant le passage au vert de la circulation générale et permettent aux bus de démarrer avant les autres véhicules. Contrairement au cas précédent, les

bus, vélos et autres taxis peuvent continuer de passer lorsque le feu clignotant s'éteint (si le feu normal est au vert, ce qui est généralement le cas).

Ce qui est nouveau dans la réglementation, c'est que ces feux s'adressent aux bus mais aussi à tous les véhicules qui sont autorisés dans la voie. C'est logique, sinon les taxis ou, on peut rêver, des hordes de vélos, bloqueraient les bus.

Résumons

Cas n°1 : je suis à vélo dans une voie de bus autorisée et il y a des feux tricolores pour les bus. Je passe quand c'est vert pour les bus, je m'arrête quand c'est rouge pour les bus. Si je veux passer avec les voitures, je dois d'abord changer de file en prenant toutes les précautions nécessaires. Seul problème, le feu ici photographié ne passe jamais au vert s'il y a seulement un vélo ! Nous le signalerons à la CUB.



Cas n°2 : je suis à vélo sur une voie de bus autorisée ; au carrefour un feu bus jaune clignote, je passe. Le feu bus clignotant s'éteint et le feu fixe passe au vert, je passe. Le feu bus clignotant s'éteint et le feu est rouge, je ne passe pas.



Ajoutons que le feu clignotant « vélo » au carrefour du CHU est un feu d'anticipation ; il permet d'aller tout droit et pas seulement de tourner à droite comme semblent le croire certains cyclistes et policiers, et bien sûr on n'est pas obligé de s'arrêter quand il s'éteint. C'est juste qu'il faut faire attention aux très nombreuses voitures qui tournent à droite. C'est la raison pour laquelle il a été installé : permettre aux vélos de démarrer avant le flot des voitures et d'aller tout droit pour regagner la piste qui longe l'hôpital.

■ Danielle Cassagne

Un bout d'galette ?

Quatre lutins encapuchonnés, annoncés par la banderole de Vélo-Cité et leur grand sourire, proposaient en cette fin d'après-midi d'un 18 janvier bien froid et pluvieux de quoi requinquer les cyclistes qui passaient par là : galette briochée OU à la frangipane, cidre et chocolat chaud. Beaucoup de cyclistes semblaient très pressés de rentrer se sécher chez eux et se sauvèrent après un « bravo pour l'initiative ! ». Heureusement, quelques autres prirent le temps de s'arrêter pour causer des joies du vélo (de préférence par temps sec), de leurs bons plans en termes d'éclairage ou de protection contre la pluie. Ceux qui ne connaissaient pas Vélo-Cité sont repartis avec notre dernier bulletin. Espérons que nous les retrouverons prochainement !

■ CJ

Assemblée générale 2013

Jeudi 24 janvier, 18 h. Un peu frisquet, mais il ne pleut pas, et les arceaux devant la Maison éco-citoyenne sont pris d'assaut. De quoi de quoi ? Mais c'est l'AG de Vélo-Cité, bien sûr !

Danielle Cassagne, présidente de l'association, présente le programme de la soirée et enchaîne avec le rapport d'activité : aménagements, stationnement, animation, communication, relations avec les adhérents... Vous l'avez eu dans le dernier bulletin, on ne va pas vous le refaire ici. Elle signale des difficultés financières qui nous ont conduits à licencier Shirley Spies, employée à mi-temps pour la vélo-école. Elle souligne l'importance de l'implication de chaque adhérent, que ce soit par l'envoi de doléances qui deviendront des cyclofiches, d'un article pour le bulletin, la distribution dudit bulletin, ou un coup de main lors d'une séance de remise en selle ou de vélo-école.

William Bouramoul, trésorier, prend le relais pour présenter le **rapport financier** et le budget prévisionnel pour 2013. Les finances sont au plus bas, avec un compte de résultat de -26 647 €. Situation toutefois moins dramatique qu'il n'y paraît, car la CUB doit toujours à Vélo-Cité sa subvention de 2012 (24 000 € par an, dont 70 % versés automatiquement, les 30 % restants selon les dépenses effectives ; la subvention a été versée depuis l'AG, ouf). Cette subvention forme le gros de nos recettes (à comparer avec les 4 000 € venant des cotisations) et correspond à peu près au salaire de Muriel Sola. Le budget 2013 réduit logiquement la voilure, avec la disparition du poste de Shirley.

Les deux rapports sont votés à l'unanimité. Sont également votées une augmentation des cotisations (on passe de 5-12-18 € à 5-15-20 €), et la création d'une adhésion pour personnes morales. En revanche, l'idée de faire payer un supplément de cotisation aux adhérents qui reçoivent le bulletin sur papier est repoussée : ça ferait vraiment une grosse augmentation pour eux, et puis nos adhérents dépourvus d'internet ou d'imprimante ne sont pas forcément les plus fortunés... sans compter que pour beaucoup, Vélo-Cité c'est le bulletin. On se contentera d'inciter à adopter la version électronique, qui passera du noir et blanc

Le nouveau CA

Rozenn Bauer-Lavolley
Emmanuelle Bayer
Yves Bonnenfant
William Bouramoul (trésorier)
Mireille Bousquet-Mélou
Danielle Cassagne (présidente)
Georges Chounet
Max Clogenson
Ludovic Fouché
Alain Guérineaud
Catherine Joanlanne
Éric Leroy (secrétaire)
Jean-François Perrin
Patrick Roulleau
Jasmine Thomas

à la couleur, et on essaiera d'attirer quelques nouveaux adhérents vers le beau métier de facteur.

On passe ensuite à la phase de **questions et de discussion**, notamment autour du projet de rapport d'orientation paru dans le précédent bulletin. La description qui suit n'est pas exhaustive, mais tout a été noté ! Logiquement, on retrouve dans ces débats les grands thèmes de Vélo-Cité, à commencer par les aménagements. Certains déplorent la lenteur de la mise en place des tourne-à-droite au feu rouge (devenus des « cédez le passage cyclistes au feu rouge », on reprend son souffle). Malgré tout, la CUB projette d'équiper en quatre ans 900 carrefours sur les 1000 qu'elle compte, et c'est rassurant. L'un des projets du rapport d'orientation, à savoir l'obtention de nouvelles réglementations, paraît un peu flou : Jean-François Perrin l'illustre par le cas des giratoires, qui ont fait l'objet de l'envoi d'un dossier au CERTU. Quid du fléchage et de la signalisation pour les vélos ? Afficher des temps de parcours (forcément courts à l'intérieur d'une ville concentrée comme Bordeaux) pourrait faire réfléchir... non pas les cyclistes actuels, déjà convaincus de l'efficacité de leur machine, mais les futurs cyclistes ! De fait, la chose a été envisagée, puis écartée car les disparités d'un cycliste à l'autre étaient trop importantes. En revanche, un jalonnement en km est prévu sur le futur REV (réseau express vélo). On enchaîne avec un problème aussi central que cuisant : le stationnement des autos sur les voies cyclables. Nous avons eu plusieurs réunions avec la Mairie de Bordeaux sur ce difficile sujet, sans grand succès hélas.

Les adhérents s'intéressent aussi à la promotion du vélo en général (affichage, stands, demandes aux mairies) et de Vélo-Cité en particulier, par exemple au travers d'un partenariat avec VCub. Les relations avec nos partenaires, et la CUB en premier lieu, ne sont pas oubliées : Vélo-Cité a-t-elle pris position sur le plan vélo de la CUB ? Oui, c'est en cours, avec un premier épisode dans ce bulletin. N'a-t-on pas passé trop de temps sur l'étude des carrefours à équiper d'une tourne-à-droite ? Peut-être... mais désormais les principes sont bien posés, c'était important d'être là au démarrage, et on va passer la main. Hans Kremers propose d'évaluer la politique cyclable chaque année, du moins sur un thème choisi (stationnement, voies cyclables, par exemple). « Comme le guide Parker pour le pinard », dit-il.

Ce qui nous mène directement au dernier épisode de la soirée, le pot final (ah, les quiches de Catherine), tout de même précédé de la réélection de deux membres sortants du CA, et de l'élection d'un « p'tit nouveau » : Ludovic Fouché, architecte de son état, et particulièrement intéressé par les aménagements et le stationnement. Tchîn-tchîn, bienvenue à lui !

Mais que fait le CA ?

Novembre

- **09** Réunion avec J.-L. David, adjoint au maire de Bordeaux, et la société Domofrance au sujet d'un itinéraire cyclable vers les deux campus
- **14** Promotion de la zone de rencontre de la rue Notre-Dame
- **16** Réunion-débat sur la mobilité active et la qualité de vie dans les quartiers avec l'association Yakafaucou
- **19** Conseil d'administration de la MNE Réunion SNCF-Mission vélo à Paris
- **20** Opération « Cyclistes brillez » à Pessac
- **22** Réunion à la mairie de St Médard en Jalles pour un possible partenariat Réunion avec Mme Walryck, adjointe au maire, et les services techniques de Bordeaux au sujet des aménagements cyclables
- **28** Conseil général, réunion « Movable » Conseil de mobilité (CUB / Région / CG33) : évolution des modes de déplacements
- **29** Parution du bulletin

Décembre

- **4** Réunion avec les services techniques de la mairie de Bordeaux
- **5** Réunion du groupe de travail vélo à la mairie de Talence
- **6** Réunion à la maison de quartier du Tauzin (Bordeaux) pour la préparation du Cité-Run de septembre 2013 Conseil d'administration
- **8** Remise en selle
- **11** Réunion sur le plan vélo du Bouscat (p. 11)
- **13** Les lumières de la ville : circuit commenté et pot au centre St-Pierre (Bordeaux)
- **14** Réunion des associations du PUMA
- **18** Formation sur l'organisation d'une manifestation éco-responsable
- **19** Réunion « re-centre » autour du réaménagement des places Mabit et Pressensé (Bordeaux)
- **20** Matinée « Vers le campus » organisée par Vélo-Cité (p. 10)

Janvier

- **7** Conseil d'administration de la MNE
- **8** Conseil d'administration de Vélo-Cité
- **10** Préparation de l'animation Vélo-Cité à Cité-Run
- **12** Remise en selle
- **12** Participation au comité directeur de la Fub
- **16** Réunion sur la révision du PLU à Talence
- **17** Réunion à la mairie de Bordeaux et programmation des actions à mener avec la Maison éco-citoyenne
- **18** Galette et boissons chaudes offertes aux cyclistes place Stalingrad (p. 5)
- **24** Assemblée générale de Vélo-Cité (p. 6)
- **31** Rencontre avec la DIRA sur l'entretien des pistes des ponts (p. 11)

Février

- **4** Réunion PUMA
- **7** Conseil d'administration
- **11** Rencontre avec Alain Juppé

Concertation à la girondine

Mobilité 2030, tel est le nom de la réflexion menée par le Conseil général de la Gironde pour réfléchir à l'évolution de la mobilité sur son territoire



Rappelons les bases de notre géographie administrative des déplacements : la CUB gère le réseau urbain d'autobus et de trams et la quasi-totalité de la voirie de son territoire ; en Gironde, il existe deux autres réseaux de transports urbains, Baia sur le Sud Bassin, et Libus dans l'agglomération libournaise. La région organise, elle, l'offre TER de trains et autocars régionaux. L'État gère encore quelques routes nationales, notamment la rocade bordelaise et les différentes autoroutes non concédées (à Vinci).

Le département, lui, a trois compétences principales :

- entretenir, sécuriser, moderniser ses 8000 kilomètres de routes (dont 500 destinées aux vélos),
- organiser les liaisons interurbaines routières,
- en complément de la mission précédente, assurer le ramassage scolaire en dehors des zones où existent des réseaux urbains.

Jusqu'à présent, les conseils généraux s'acquittaient avec diligence de ces missions. Selon leur richesse, ils entretenaient plus ou moins bien les routes existantes, les élargissaient, en créaient de nouvelles et ponctuaient le tout de ronds-points : ils répondaient ainsi à la demande automobile, et accompagnaient tranquillement l'étalement urbain. Quant aux autocars, ils vivotaient, avec des missions assez mal définies, le scolaire d'abord, la desserte des bourgs ruraux ensuite, et en dernier lieu les « grandes » distances, puisque les parcours étaient à la fois longs et chers.

Sous l'impact de différentes préoccupations (prise de conscience de l'étalement et de la saturation des voiries, développement durable, limites budgétaires, exemples extérieurs), l'optique change, et on commence à s'interroger sur le sens et les objectifs de ces missions.

En témoignage deux décisions récentes du conseil général de la Gironde :

- la refonte, depuis septembre, de l'offre TransGironde, avec plus de dessertes, certaines étant cadencées, de l'information multimodale, et surtout une tarification très attractive, tant en billets unitaires qu'en abonnements. L'idée est d'essayer de drainer dans les autocars une partie des migrants quotidiens entre la CUB et le péri-urbain

plus ou moins lointain ;

- l'autre est de mener une réflexion sur la finalité de l'ensemble : **où voulons-nous aller à long terme ?**

Ainsi est née la réflexion TransGironde Mobilités 2030. Démocratie participative oblige, la procédure prévoit des phases de consultation citoyenne. Une première étape, au printemps dernier, avait permis d'identifier quatre enjeux :

- intégrer la mobilité dans une stratégie de développement durable du territoire,
- mieux répondre à la diversité des besoins,
- diminuer l'impact environnemental des déplacements en réduisant la dépendance à la voiture,
- agir sur les temps de déplacement au service de tous.

La seconde étape de concertation s'est déroulée le 20 octobre, avec une grosse centaine de participants. L'objectif de cette journée était de faire émerger des propositions d'actions, et de voir lesquelles semblaient le plus intéresser les participants.

Les sous-groupes du matin étaient invités à plancher sur les deux orientations suivantes :

Moins utiliser la voiture

- Plus de 80 % des kilomètres parcourus en Gironde se font en voiture, notamment pour les petits trajets de moins de 2 km. Que proposeriez-vous pour rendre les autres modes de déplacements plus attractifs ?

- Jusqu'ici, on a surtout aménagé l'espace au profit de la voiture. 81 % des girondins sont favorables à un réaménagement de la voirie afin de laisser plus de place aux autres modes (vélo, marche, TC) dans les centres-bourgs. Que peut-on proposer pour aller dans ce sens ?

Déplacements et aménagement du territoire

- On a beaucoup construit sans se préoccuper de la façon dont les habitants allaient se déplacer. Aujourd'hui, la tendance doit s'inverser. Qu'est ce qu'il faudrait changer dans les villes et les bourgs pour que vous ayez moins besoin de vous déplacer ?

- Qu'est ce qui vous donnerait envie d'habiter

dans des zones plus urbaines ou plus denses ?

Les animateurs retirent des échanges un catalogue de suggestions. L'après-midi, quatre ateliers étaient proposés, un par enjeu. Les animateurs avaient plus ou moins synthétisé les propositions des différents groupes. Ainsi, dans le groupe « Mieux répondre aux besoins », une trentaine de propositions étaient définies, par exemple :

- mise en place de navettes fluviales, pour les passagers et le fret,
- amélioration des arrêts de transport en commun (abribus, parcs vélo sécurisés, hauteur des quais),
- covoiturage organisé,
- mise en place d'abonnements multimodaux,
- un meilleur maillage entre les bourgs et leurs pays,
- développement du VAE et du vélo pliant.

Et ainsi de suite. Un grand déballage d'attentes, sans se préoccuper du coût et sans hiérarchiser. Des grands principes voisinent avec des demandes hyper pratiques ou très locales. Chacun devait voter pour deux propositions. Les acteurs du projet s'engageaient à analyser de plus près celles arrivées en tête.

Voilà une forme de concertation. Le même jour, Bordeaux faisait ses Participiales. À la même période s'achevait le Grenelle des mobilités organisé par la CUB. Une organisation très différente, impliquant des groupes sur une longue durée, avec un haut niveau d'information, des discussions construites, des contributions d'experts... Comment associer la population à des décisions complexes, sur des sujets très vastes ? Comment construire des politiques publiques, ici la mobilité à l'échelle d'un territoire ? Au final, qu'est ce qui restera de l'étape de concertation, une fois que seront passés les avis des experts, des élus, des techniciens, et surtout les arbitrages budgétaires ?

■ Yves Bonenfant



Politique vélo de la CUB, le volet « aménagements »

Voici l'analyse critique, transmise à la CUB, que fait Vélo-Cité du très imposant et important document « politique vélo » adopté cette fin d'automne par la CUB. Les lignes qui suivent traitent du seul volet « aménagements ». Les autres volets, « stationnement », « communication »... seront traités dans un prochain bulletin

Vélo-Cité se félicite de l'adoption d'une politique vélo par la CUB et les remarques qui vont suivre se veulent avant tout constructives pour passer d'une belle idée, d'une étude amorcée (un gros plus par rapport à maintes agglomérations) à un projet concret, assorti d'un calendrier et d'un budget, et qui ne recule pas devant les obstacles qu'il ne manquera pas de rencontrer. Ce serait dommage d'avoir autant investi, d'avoir autant suscité d'espoir, pour ne pas poursuivre dans cette voie (cyclable).

Vélo-Cité comptait trouver dans le rapport adopté par la CUB des leviers utiles à ses actions de promotion du vélo urbain. Nous attendions des éléments précisément décrits et planifiés, mais nous avons été déçus par l'approche trop générale des chapitres traitant des aménagements cyclables. Nous aurions souhaité que le plan s'appuie sur un diagnostic du réseau existant avec une cartographie précise, un inventaire complet des points noirs, un descriptif détaillé du stationnement... Nous aurions souhaité des engagements détaillés et accompagnés d'un calendrier précis.

Rapport diagnostic

1) Analyse territoriale

Le bilan (p. 23) dit que les réseaux de transport et les particularités géographiques sont des contraintes et des atouts à considérer, mais nous ne trouvons aucune description précise de ces contraintes et atouts.

2) et 3) Analyse de l'offre et des pratiques cyclables sur la CUB, et bilan de la politique cyclable de la CUB (Ces deux chapitres sont ici groupés en raison du grand nombre de redites dans les contenus.)

Le « bilan des aménagements cyclables en regard des pratiques » (p. 92) ne traite curieusement pas de ce sujet. Il traite des liaisons prioritaires et des pôles générateurs à desservir et malheureusement, les liaisons sont illisibles sur la carte.

Ce qui manque cruellement dans ce diagnostic est une approche qualitative précise, localisée, notamment pour :

- l'analyse et la cartographie du schéma directeur des itinéraires cyclables de la CUB en vigueur : historique, qualités, défauts ;
- l'analyse et la cartographie du schéma de résorption des discontinuités cyclables : historique, intérêt, résultats ;
- la lecture qualitative de TOUT le réseau existant avec une cartographie précise, au lieu de : « parfois un aménagement de qualité », « certains aménagements s'interrompent », « plusieurs points ne sont pas aménagés » ;
- l'inventaire des points noirs et leur cartographie ; une explication et un avis concernant le Guide des aménagements cyclables ;

- l'inventaire quantitatif de l'offre de stationnement vélo sur voirie et sa localisation (au lieu de « les chiffres sont approximatifs ») ;
- l'analyse des parkings publics (qualité de l'offre, accessibilité, répartition...).

Plan d'actions : d'abord un REV

Vélo-Cité se félicite de l'annonce du REV (réseau express vélo). Les seuls critères qualitatifs précis que nous avons pu noter sont « 2,5 m minimum pour une piste bidirectionnelle ou plus pour les voies vertes ». Pour Vélo-Cité, les piétons n'ont pas leur place sur un vrai REV, qui ne devrait donc pas inclure de voie verte.

On peut d'ailleurs s'interroger : s'agit-il vraiment d'un REV quand il est dit (p. 9) que « son haut niveau de service dépendra d'emprises foncières et de la place accordée à la voiture » ? Vélo-Cité aurait souhaité un cahier des charges précis.

Ainsi, les 137 km de REV méritent très prochainement plus d'explications (choix des itinéraires, densité du maillage). Vélo-Cité se félicite des 37 km de REV à créer mais souhaite des indications de localisation, d'objectifs et de priorités. Concernant les 100 km existants qui feront l'objet d'une amélioration qualitative : où et comment ? Les boulevards à Bordeaux font partie du REV proposé, bel objectif. C'est d'ailleurs le seul itinéraire du REV qui est vraiment développé en annexe dans « Les liaisons étudiées » (mais le terme REV n'est pas utilisé dans cette annexe). La solution proposée pour les boulevards est une piste cyclable au niveau du trottoir. Vélo-Cité se demande si cette solution a vraiment été étudiée : la suppression du stationnement et la réduction importante des largeurs des trottoirs sont-elles réalistes ? A-t-on envisagé une opposition forte des riverains ? Les risques de conflits entre piétons et cyclistes ?

Le réseau structurant intercommunal et intermodal complète le REV

Il est vraiment surprenant de découvrir que le niveau d'attente pour ce réseau est qualifié de « faible ». Pour Vélo-Cité, le niveau d'attente est très fort. Nous notons que dans le rapport, aucune distinction qualitative n'est fournie concernant les caractéristiques de ce réseau par rapport à celles du REV. Il paraît pourtant essentiel de distinguer les deux composantes du réseau cyclable projeté. Au sujet de ce réseau structurant, Vélo-Cité se pose des questions analogues à celles concernant le REV : choix des itinéraires, densité du maillage... 112 km sont à créer : où, avec quels objectifs, quelles priorités ? Les 135 km existants feront-ils l'objet d'une amélioration qualitative ?

La carte « Hiérarchisation du réseau cyclable de la

CUB » (p. 13) amène les deux critiques suivantes :
 - toutes les potentialités du territoire pour le REV ne nous semblent pas avoir été explorées ;
 - le réseau structurant comprend des itinéraires dont la capacité structurante nous semble discutable et il exclut des tronçons aménagés qui nous paraissent jouer un rôle structurant évident.

Résorption des discontinuités cyclables, « priorisation » des aménagements (pp. 17 et 18)

En matière de planning, de calendrier et de priorités, rien n'est bien clair : « un premier calendrier [...] constitue une première base de travail entre la CUB et ses communes, sujette à évolution, selon les évolutions urbaines et budgétaires ». Vélo-Cité aurait aimé pouvoir s'appuyer sur un calendrier précis.

Constitution d'une ville apaisée

Pour Vélo-Cité, il est regrettable que la CUB n'ait pas lié le plan vélo et l'approche de la ville apaisée. Ainsi, le constat fait dans le rapport (p. 20) que « la mise en place d'une zone apaisée sur un quartier résidentiel présente un moindre intérêt » nous trouble. Nous espérons qu'il s'agit d'une coquille et pas d'une négation des potentialités des zones 30 et des zones de rencontre pour les cyclistes, potentialités auxquelles nous croyons.

Constitution de stationnements attractifs (p. 42)

« La réalisation d'un plan de stationnement permettra de programmer et de localiser les futures installations ». Nous aurions souhaité qu'un tel plan soit intégré dans la politique vélo présentée dans ce rapport.

Le coût des actions

Vélo-Cité porte un grand intérêt à la question des coûts. Il s'agit pour nous d'expliquer à un large public que le rapport bénéfices collectifs/prix des aménagements cyclables est très supérieur par exemple à celui de travaux routiers sur la rocade. Beaucoup des coûts présentés appellent des demandes d'informations complémentaires et des coûts non présentés nous intéressent vivement :

- les 15 millions d'euros de coût d'investissement pour le REV et le réseau structurant ne comprennent pas le foncier et les réseaux. L'information serait intéressante ;
- la résorption des discontinuités cyclables sur le réseau de desserte locale (p. 17) ne comprend aucun coût ;
- le coût approximatif du jalonnement n'est pas clair (p. 23) ;
- la mise en cohérence des aménagements et la sécurisation ne sont pas chiffrées.

Enfin, pour un grand nombre d'actions il est précisé que leurs coûts approximatifs ne comprennent pas les frais de personnel de la CUB (pages 45, 59, 76, 78, 81, 88, 93, 97...). On pourrait envisager de communiquer ce coût aux citoyens et aux associations.

Annexe : Pistes de travail sur le volet infrastructures

L'annexe permet enfin de découvrir l'explication, sommaire, de la hiérarchisation proposée du réseau cyclable (p.4). Mais elle engage finalement peu la CUB puisque « *les aménagements proposés [...] restent ouverts à toutes modifications* » !

Sur les 13 liaisons étudiées, une seule (les boulevards) comprend une précision d'échéance (« *le long terme* », ce qui fera plaisir aux usagers de cet itinéraire). Vélo-Cité aurait souhaité des calendriers précis.

La question se pose de savoir si les solutions et leurs variantes ont vraiment été validées par la CUB. En effet, certaines propositions nous paraissent douteuses quant à la force de l'engagement CUB, leur réalisme et/ou leur pertinence. Par exemple :

- boulevards : suppression partielle du stationnement latéral mais plantation d'un terre-plein de 3,5 m ; réduction de trottoirs de 2,5 m à 1,5 m ;
- route de Toulouse : elle est traitée très facilement alors que tout y est complexe et demande certai-

nement des solutions à une échelle élargie à la barrière ;

- l'avenue d'Eysines « *pourrait passer en sens unique avec réorganisation du plan de circulation* » ;
- cours de la Marne, de la Somme, d'Albret, Balguerrie-Stuttenberg : suppression de stationnement « *tout en recherchant des alternatives à proximité* »... ;
- cours d'Albret : suppression de tous les arbres ;
- avenue Roul (Talence) : déplacement des rails du tram et expropriation des riverains.

Annexe 2a : financement

Le plan de financement du programme d'actions complet pour la période 2012–2020 représente un total de 33,99 millions d'euros (dont 30,37 M d'investissement et 3,62 M de fonctionnement). Cela correspond à une moyenne de 5 millions d'euros par an. Tout le monde connaît le Guide vélo de la CUB (petit document bleu). Ses éditions de 2008 et de 2010 annoncent que le budget vélo s'élève à 8,5 millions d'euros par an. Une explication sera nécessaire, car Vélo-Cité est incapable de bien comprendre l'ampleur de l'effort « vélo » de la CUB.

CONCLUSION ET DEMANDES

Le rapport identifie à plusieurs reprises (pp. 83, 126, 157) le réseau d'infrastructures cyclables comme la première des priorités. Vélo-Cité par-

tage ce point de vue mais demande des compléments concernant les objectifs précis (par exemple au sujet du maillage du territoire de la CUB et des caractéristiques des aménagements) et les phasages détaillés pour les tronçons à réaliser et à réhabiliter.

Vélo-Cité propose à la CUB de compléter le rapport par des informations donnant une lecture qualitative de tout le réseau existant avec une cartographie précise, l'inventaire des points noirs, l'inventaire du stationnement sur domaine public...

Vélo-Cité formule aussi quelques autres demandes basées sur l'analyse du plan vélo :

- une carte « Hiérarchisation du réseau cyclable de la CUB » revue et complétée ; une définition précise des deux composantes du réseau cyclable proposé, REV et réseau structurant ;
- un plan de stationnement complet ;
- un programme détaillé et clairement chiffré, par année, pour les trois ans à venir, accompagné d'informations concernant les moyens humains mobilisés par la CUB pour le plan vélo ;
- un document de synthèse qui résume clairement le plan vélo en quelques pages ; ce document aura son utilité pour la communication autour du plan.

■ Vélo-Cité

Il est possible de consulter les différentes pièces de l'étude « politique vélo de la CUB » à l'adresse suivante : <http://www.lacub.fr/politique-velo>

Travaux dans les parcs-relais du tram

Alors que le groupe de « patrouilleurs stationnement » de Vélo-Cité s'intéressait de près aux stationnements dans les parcs-relais et s'interrogeait sur le devenir des propositions d'améliorations élaborées en 2011, voilà que la CUB nous informe que les travaux viennent justement de démarrer.

Ces travaux seront effectués dans les parcs-relais suivants : Fontaine d'Arlac, Quatre Chemins, Peixotto, Arts et Métiers, Bognard, Buttinière, Dravemont, La Gardette, Ravezies, Les Aubiers, et seront terminés à la fin du mois de mars.

Les locaux concernés seront clos et contrôlés par des valideurs (comparables à ceux qui équipent l'accès des voitures) qui ouvriront les portes d'entrée.

Seuls les usagers titulaires d'un abonnement TBC pourront accéder à ces locaux.

On peut regretter que les cyclistes ne jouissent pas des mêmes facilités que les automobilistes, qui, eux, n'ont nul besoin d'être abonnés TBC pour se garer dans ces parcs. Ce choix a été fait dans une optique de sécurisation. Les abonnements permettent en effet une traçabilité : le gestionnaire peut savoir qui a accédé au local en cas de vol ou de dégradation. Ce n'est évidemment qu'une garantie partielle : profiter d'une porte ouverte par un usager par une personne mal

intentionnée restera malheureusement toujours possible.

De manière à ne pas léser les usagers occasionnels, des arceaux vont être implantés en complément, si nécessaire, à l'extérieur des abris.

De plus, une station de gonflage et des prises électriques pour la recharge des VAE compléteront l'équipement de chaque site.

■ Alain Guérineaud



Gare à la patrouille des arceaux !

Un groupe d'adhérents de Vélo-Cité a constitué une équipe de « patrouilleurs » dédiée au stationnement. Cette équipe de 9 personnes a commencé ses activités en novembre dernier.

Dans un premier temps, notre activité consiste à recenser les stationnements et leur utilisation dans divers lieux de la CUB : les stations de tram, les parcs-relais, les organismes de santé, les parkings de la CUB, certains quartiers...

Ces recensements vont naturellement alimenter les dossiers de Vélo-Cité. Bien entendu, ils devront également déboucher sur des actions concrètes. Mais de cela nous vous parlerons plus longuement dans le prochain numéro...

Bientôt un stationnement de qualité au CHU

Depuis 2010, Vélo-Cité étudie les possibilités de stationnement sur les différents sites du CHU : Pellegrin, Haut-Lévêque, Xavier-Arnoz et Talence. Un dossier de propositions a été remis à la direction du CHU en mai 2011 et, depuis, hormis quelques promesses, comme sœur Anne nous ne voyions rien venir...

Eh bien nous venons d'apprendre qu'une soixantaine d'arceaux vont être prochainement installés sur ces sites ! C'est une bonne nouvelle, d'autant que d'autres implantations (vraiment nécessaires) devraient suivre pour un total d'environ 200 arceaux fin 2013.

Nous nous impatientons parfois devant la lenteur de certaines réalisations, et ça a été le cas avec le CHU où les besoins sont tellement flagrants. Gageons que dorénavant la situation va doucement s'améliorer pour les cyclistes salariés ou usagers de l'hôpital et que, bientôt, nous ne verrons plus ça :



■ Alain Guérineaud

Liaisons cyclables entre le centre de Bordeaux et les campus



L'axe Dandicolle vers les deux campus proposé par Vélo-Cité

Le 20 décembre, Vélo-Cité a organisé une deuxième table ronde sur les accès cyclables aux campus TPG (Talence, Pessac, Gradignan) et Carreire. Elle faisait suite à celle du mois de juin. Il s'agissait cette fois de prendre connaissance des résultats des études faites à partir de nos propositions pour l'amélioration des liaisons entre l'hypercentre de Bordeaux et les campus. Nous étions accueillis dans les locaux de l'équipe « Opération campus » dont nous saluons les engagements en faveur du vélo.

La piste bidirectionnelle de l'axe Saint-Genès n'a pas reçu d'avis de non-faisabilité (on appréciera la double négation). La CUB va donc lancer l'étude technique détaillée. La section Costedoat pourrait être traitée par deux bandes cyclables. Le secteur Costedoat/Tanesse est actuellement à l'étude par les services techniques de Bordeaux.

Axe Dandicolle vers les deux campus

Malgré nos interventions incessantes auprès des élus de Bordeaux, toujours rien au sujet de l'aménagement des rues Mestrezat et Lauradey alors que le chantier Domofrance – qui va conditionner fortement cet aménagement – a démarré. Si ce point critique n'était pas convenablement traité, l'itinéraire proposé par Vélo-Cité perdrait sa continuité et donc son intérêt. La situation reste très floue sur Dandicolle : réflexions en cours autour d'alternatives via Mouneyra et Ornano (Vélo-Cité y croit peu), rien de précis sur les modifications de

circulation qui seront nécessaires, ni sur la franchissement de la rue de Belfort. Nous vanterons très fortement « l'axe Dandicolle vers les deux campus » à M. Juppé qui doit nous recevoir le 11 février.

Drain cyclable entre Victoire et Pey-Berland

Il s'agit d'un ensemble d'aménagements susceptible d'« aspirer » les cyclistes, à l'ouest du cours Pasteur et de la rue Duffour-Dubergier. La CUB annonce des solutions sur la rue Henri IV (double sens cyclable). L'aménagement des rues Burguet et Joffre et de la place de la République ne pose pas de problème.

Nous regrettons vivement l'absence de représentants de Talence ; cette commune aurait dû être mobilisée par nos propositions de juin. Ainsi, les propositions sur les axes « 14-Juillet/Paul-Bert » ainsi que « rue Lafon / pont de la rue de Peybouquey » n'avancent pas comme elles le devraient malgré le regard intéressé qu'y porte la CUB. C'est vraiment inadmissible.

La municipalité de Pessac était représentée, bien que les itinéraires examinés ce jour-là la concernent peu. Vélo-Cité a été très sensible à cette participation. Il faudra que nous travaillions à de nouvelles propositions sur des itinéraires pessacais.

■ JFP

Le plan cyclable du Bouscat : quoi de neuf ?

Le 11 décembre dernier, la mairie du Bouscat organisait une réunion sur le plan cyclable en cours dans sa commune. Il s'agissait de faire le point sur l'avancement de sa mise en œuvre. Étaient conviés des représentants des services techniques de la ville et de la CUB, ainsi que Vélo-Cité, qui a participé à l'étude des TAD (tourne-à-droite au feu rouge) et à plusieurs animations dans la commune. Les trois « ambassadeurs du vélo » qui interviennent au Bouscat étaient aussi là pour parler de leurs projets.

La réunion a commencé par un rappel des réalisations déjà engagées. La plus récente est un itinéraire cyclable qui vient d'être matérialisé (photo) et qui relie le centre du Bouscat et la place Ravezies. Ainsi, le voyageur qui arrive par train ou tram place Ravezies peut prendre un VCub ou son vélo laissé au parc-relais, et rouler tranquillement jusqu'au centre du Bouscat par cet itinéraire à circulation « douce ».



Des panneaux jalonnent un itinéraire qui permet d'aller du centre du Bouscat à la place Ravezies

Un itinéraire semblable va voir le jour de l'autre côté du Bouscat selon un axe grosso-modo Est-Ouest. Ainsi, le valeureux cycliste qui arrive d'Eysines par la piste cyclable le long de l'avenue de l'Hippodrome, piste qui malheureusement s'arrête à l'entrée du Bouscat, pourra bifurquer et arriver par des rues à circulation apaisée à proximité de la barrière du Médoc. Circulation apaisée certes, mais il y a encore des progrès à faire. Récemment un conducteur modérément « apaisé » a percuté un poteau à proximité d'un carrefour. Bilan : le poteau détruit et les airbags du véhicule déclenchés. Heureusement il n'y avait personne sur le trottoir. Cyclistes, restez vigilant sur ces itinéraires ! Vous n'avez pas d'airbags, vous.

La vitesse est bien une des préoccupations de la municipalité. Malgré les efforts de signalisation, certains véhicules roulent encore trop vite. Problème d'autant plus difficile que la commune est traversée matin et soir par un flux de voitures provenant de communes plus éloignées et se rendant à Bordeaux. La municipalité cherche des idées pour mener des campagnes de sensibilisa-

tion sur ce sujet. C'est dans ce but que des radars « pédagogiques » ont été installés sur quelques axes assez passants, où la vitesse est limitée à 30 km/h. Si vous avez un moment, placez-vous près d'un de ces équipements et observez. Vous ferez certainement deux constats : rares sont les voitures qui roulent à 30 km/h (mais les vélos sont en général réglés !), et la grande majorité des conducteurs freinent quand ils voient leur vitesse s'afficher en rouge avec la mention « trop vite ». Nous avons parlé de la manifestation conduite par Vélo-Cité, en novembre, rue Notre-Dame à Bordeaux. Rappelez-vous : une large banderole avait été tendue à l'entrée de la rue. Elle rappelait à l'automobiliste stressé et pressé qu'il rentrerait dans une zone de rencontre où piétons, vélos et voitures doivent partager la chaussée. Ce principe d'intervention a semblé plaire aux participants. Au cours de cette réunion, le représentant de la CUB a présenté la politique vélo de la CUB qui fixe l'objectif ambitieux de 15 % des déplacements à vélo à l'horizon 2020. Un réseau cyclable de « connexion intercommunale » de 225 km doit être mis en place et englobera Le Bouscat. Mais de quoi sera fait ce réseau ? Pistes, bandes, « itinéraires apaisés » ? Cela reste flou. Mentionnons enfin que la mairie du Bouscat a mentionné la possibilité d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de la voie ferrée à l'occasion des travaux du tram-train du Médoc. Ce projet est une demande forte de Vélo-Cité.

Les ambassadeurs du vélo qui interviennent sur la commune ont présenté à leur tour les projets d'animation qu'ils préparent pour les beaux jours, en lien avec Vélo-Cité. Voir des jeunes s'impliquer avec l'enthousiasme de leur âge dans des projets qui visent à développer l'usage de cette bonne vieille bicyclette est bien encourageant !

Une prochaine réunion sera programmée par la Mairie en milieu d'année.



Le radar pédagogique ne se contente pas de donner la vitesse. Il indique au conducteur, en cas de dépassement, qu'il roule « trop vite ».

■ Georges Chounet – Jean-François Perrin

Des ponts bien nettoyés

Huit mois après notre première rencontre, nous avons revu M. Saint Marc de la DIRA (direction interdépartementale des routes Atlantique), responsable de l'entretien du pont d'Aquitaine et du pont François-Mitterrand. La DIRA a tenu ses promesses et l'état des pistes des deux ponts est bien meilleur, bravo !



Il faut savoir que les pistes du pont d'Aquitaine récoltent tous les rejets sableux projetés par les pneus et tous les objets évacués par les conducteurs indisciplinés ; elles se salissent très vite et la fréquence de balayage (désormais mécanique) est mensuelle, nocturne. Nous avons discuté principalement des fermetures nécessaires à l'entretien. La DIRA va essayer de réaliser les balayages en mode successif sens par sens afin d'éviter les fermetures systématiques dans les deux sens. Les jalonnements seront donc modifiés en cours d'entretien. Évidemment il restera certains travaux nécessitant la fermeture dans les deux sens (entretiens lourds du pont, travaux de cordistes...). Pour ceux là, la DIRA va améliorer le jalonnement (dur, de repartir vers le pont de Pierre pour traverser quand on n'a pas anticipé la fermeture !) et la communication grâce aux nombreux outils d'information des usagers de la route (outils CUB notamment et journaux).

■ JFP

Rive droite

Les sorties de terrain avec les élus, les services techniques de la ville et de la CUB et des habitants du quartier sont vraiment utiles. De nombreux aménagements proposés il y a quelques mois lors d'une de ces sorties rive droite sont maintenant réalisés.

Ainsi dans le triangle Benauge/Trarieux/Joliot-Curie : le débouché de la rue Cheyron en double-sens cyclable sur le lycée Mauriac est terminé, le double-sens de la rue Promis est aménagé comme celui des rues Fauré et Tregey. Bravo pour la signalisation du virage serré de la rue Fauré ! C'est un plaisir de pédaler apaisé dans ces rues.



Aménagement du virage serré rue Fauché

L'accès au boulevard Joliot-Curie puis au pont St-Jean est bien avancé ; manque encore la terrible section entre Tarieux et la bifurcation à droite, 200 m plus loin, pour descendre vers le quai Deschamps et le pont St-Jean. Des cyclistes ont créé un cheminement « tout-terrain » tellement ces 200 m sont épouvantables (c'est le bon qualificatif), mais c'est vraiment du grand bricolage ! Il faut absolument que l'aménagement de ces 200 m intervienne très rapidement. Cette discontinuité ruine l'accès au pont St-Jean alors que la suite de l'itinéraire est aménagée et que la traversée par le pont est finalement assez agréable.



Sur 200 m entre Tarieux et la descente vers St Jean, les cyclistes préfèrent toujours le sentier de terre, et sur place, on comprend pourquoi !



Le nouvel accès au pont St Jean est plutôt pratique. Y'a plus qu'à déplacer le panneau de jalonnement !

Toujours rive droite, les gros travaux au niveau du pont « baba » (j'aime bien cette appellation) transforment les bandes du quai de Brazza en plage de sable et graviers. Pas terrible pour les cyclistes. Un effort de nettoyage s'impose !



Quai de Brazza, on roule sur sable et graviers !

Rive gauche

L'avenue d'Ares est aménagée. Tantôt en bande cyclable, tantôt en couloir de bus cyclable sur sa portion débouchant sur les boulevards. On attend avec impatience la poursuite de l'itinéraire rue Georges-Bonnac (on a vu des plans depuis plusieurs années déjà...).



Boulevard d'Ares quand la bande cyclable débouche sur le couloir de bus.

À Bacalan, la rue Blanqui est désormais aménagée. Les travaux rue de Gironde sont en cours. Un itinéraire qui devrait intéresser de nombreux cyclistes dans l'avenir.



Aménagement de la rue Blanqui.

■ Jean-François Perrin

Bordeaux, nouvelles zones 30

En novembre et décembre, Vélo-Cité a rencontré la municipalité de Bordeaux lors de réunions avec les services techniques et d'une réunion organisée par Mme Walryck, adjointe au maire chargée de la politique du développement durable, pour discuter aménagements.

Un point très important se dégage de ces rencontres au sujet des zones 30 et des zones de rencontre : la ville s'oriente enfin de façon claire vers une programmation à l'échelle de quartiers ou de secteurs. Il s'agit là d'un point très important pour Vélo-Cité : on peut ainsi aller vers la ville 30 selon une démarche lisible et cohérente. Les aménagements ponctuels donnent en effet parfois un sentiment d'irrationalité et de faible volonté politique. Il nous faut évidemment maintenir la pression pour obtenir des aménagements dans des délais brefs.

On peut retenir, pour les zones 30, que le secteur de la rue des Treuils est en cours (fin prévue au printemps), que les secteurs Palais-Gallien, cœur de Bastide et Montfaucon sont en programmation. La sortie de terrain du 18 janvier dans le quartier Bordeaux-maritime a été annulée, mais ce n'est que partie remise pour ce quartier où la circulation doit être largement repensée.

La zone historique Victor Hugo/Intendance/Chapeau-Rouge/Bouffard sera à terme une seule et même zone de rencontre. Lors de ces réunions nous avons évidemment parlé du serpent de mer des discontinuités cyclables et de notre demande d'une carte de stationnement compatible TBC et Parcub.

■ JFP

Brèves de Mérignac**Les tourne-à-droite au feu rouge**

Nous en avons bien vu un à l'intersection Verdun/Mendès-France, pour rejoindre la piste cyclable ; et sans doute un autre, au coin Montesquieu/rue du Jard. Mais cette mise en route est un peu lente. On en signalera un dernier, proche de Mérignac, au croisement de l'avenue de la Pelouse-de-Douet et de la rue Robert-Laurent en direction de Saint-Augustin. Allez, qu'on parsème la ville de TAD, du nerf !

Tramway

Les travaux du tram gagnent du terrain en centre ville. Nous avons demandé à la municipalité de ne pas oublier les cyclistes et de leur faciliter le passage.

Couloir de bus

Deux couloirs de bus autorisés aux vélos sont en cours d'achèvement, le premier de Mondésir à la barrière d'Ares, le second sur l'avenue du Général-Leclerc jusqu'au carrefour des Quatre-Chemins. Ce n'est pas un gain puisqu'il y avait des bandes cyclables sur ces axes, mais nous avons quand même bien gagné en largeur !

■ Max Clogenson

Les TAD à Bruges et Eysines

On a beau savoir que la pluie est nécessaire, certains jours on a un peu de mal à s'en convaincre ! C'était le cas un jour de décembre dernier où Vélo-Cité accompagnait les représentants de la mairie de Bruges pour une étude de terrain. Objectif : repérer, parmi les carrefours à feux de la ville, ceux qui pourraient être équipés des fameux panneaux autorisant les cyclistes à tourner à droite ou à aller tout droit au feu rouge. La méthode utilisée est celle, désormais bien rodée, qu'a établie Vélo-Cité en collaboration avec la CUB. Il s'agit d'appliquer une grille d'analyse standardisée qui passe en revue divers critères comme la visibilité, la vitesse, la lisibilité des panneaux, etc. Ainsi huit carrefours ont été passés en revue sous une pluie drue et continue. Pas facile de prendre des notes ! Notre visite a donné lieu à un document transmis à la CUB et aux représentants de la municipalité. L'affaire est dans le tuyau.

Un travail similaire avait été mené à Eysines par la CUB et Vélo-Cité. Les conclusions validées par les services techniques de la CUB ont été transmises à la mairie d'Eysines. Fin janvier, les élus qui suivent ce dossier ont organisé, avec des représentants d'associations locales et les institutionnels concernés, un tour des carrefours sélectionnés. L'objectif était de faire une présentation de ce travail sur le terrain. À Eysines aussi le dossier TAD suit son chemin !

■ Georges Chounet

Extension des zones 30 à Mérignac



La ville de Mérignac initie, en collaboration avec la CUB, l'aménagement de quartiers à déplacements apaisés. Il s'agit, à l'échelle d'un quartier, de limiter la vitesse à 30 km/h dans toutes les rues, hormis les voies principales et structurantes qui restent à 50 km/h. Mais

aussi de développer les doubles-sens cyclables. Après Arlac et le Parc du Château, déjà réalisés, c'est maintenant le tour du secteur de Capeyron où les panneaux (encore masqués) font leur apparition. Les quartiers des Eyuquems et du Burk devraient suivre rapidement, Bourran et Arlac 2 clôturant la liste actuelle. Le centre ville, extension de la ligne de tram oblige, sera aussi concerné. Enfin, nous avons été informés qu'un code de la rue est en cours d'élaboration. Les cyclistes mérignacais, de plus en plus nombreux, mais aussi les piétons, trop souvent ignorés, ne peuvent que se réjouir de ces aménagements... surtout s'ils sont respectés !

■ Alain Guérineaud

Une jolie petite promenade

Mardi 22 janvier, il ne pleut pas, du moins pas encore, aussi je décide de partir me balader vers le quartier du Lac à Bordeaux. Un petit tour me fera le plus grand bien après quelques jours d'inactivité...

Tout guilleret, me voici parti sur les pistes cyclables de Ravezies. Le feu pour les cyclistes au carrefour des Aubiers est un peu long... mais bon, pas grave. Courageusement, j'attaque le Lac par la face Nord. Arrivé à l'éco-quartier Ginko, surprise : il faut traverser l'avenue, la piste est en face, pas du côté de ce nouvel ensemble. Pas de connexion directe en vue. Pratique pour les éco-résidents !

Deux cents mètres plus loin la piste est coupée et en partie défoncée. « On » a juste oublié que le tram devait aussi passer par là. Les peintures de la piste sont à peine sèches qu'on en casse une partie ! Réjouissant ! Ce qui l'est tout autant c'est que le cycliste, s'il veut continuer son chemin, va devoir se mêler à la circulation automobile sur l'avenue Marcel-Dassault, à la largeur réduite en raison des travaux. Autant dire qu'il n'y est pas le bienvenu et certains automobilistes ne manquent pas de le lui signifier. Déviation, route dégradée, trous, boue, gravillons, les distances paraissent s'allonger...

Je parviens cependant sur le cours Charles-Bricaud qui passe devant l'entrée principale du Parc des expositions. Pas le moindre équipement cyclable. La voie est large, voitures et poids-lourds roulent hardiment à 90 km/h au lieu des 50 autorisés. Puis vient le rond-point du Stadium... où je me sens tout petit : trois files de circulation, une armada de poids-lourds qui entrent et sortent du chantier du futur grand stade Chaban-Delmas (le nom n'est pas encore officiellement choisi mais il se dit que...).

Certains chauffeurs ne me « voient » pas, c'est évident, je suis trop petit... et puis d'abord qu'est ce que je fais là ?

Je m'échappe aussi vite que je peux par le cours Jules-Ladoumègue et comme ce cher Jules je prends mes jambes à mon cou... si j'ose l'expression pour un cycliste. Car ici aussi les panneaux 50 km/h paraissent être perçus comme une vitesse minimale. De plus un poids-lourd arrêté sur la voie de droite et quelques bus mal garés devant les antennes sportives viennent pimenter le parcours... Je suis content d'en voir le bout et de rejoindre la piste qui longe l'autre côté du Lac. De cette expérience, outre quelques émotions, je retire deux conseils :

- le tour du Lac de Bordeaux n'est pas une bonne idée de promenade. N'y amenez jamais des enfants et évitez le vous-même !
- avant d'aller vous balader dans ce secteur consultez la carte des itinéraires cyclables de la CUB sur le site internet de celle-ci ou la version papier disponible à Vélo-Cité.

Et aussi un vœu : que bientôt ces discontinuités soient résorbées pour que ce bassin important d'emplois soit connecté correctement à la ville.

■ Marc Opaulau



La piste cyclable évite le quartier Ginko



La nouvelle piste cyclable disparaît sous les travaux. Va t-elle renaître de ses cendres ou s'arrêter définitivement ici ?



L'avenue Marcel-Dassault sans circulation ; mais imaginez la avec voitures, camions et bus en double sens...

Sur la toile

Le vélo a le vent en poupe, et on en parle forcément souvent sur la toile ! Voici quelques articles ou vidéos récents, souvent signalés par des adhérents

10 conseils pour faire du vélo en hiver, sur le blog d'Olivier Razemon, journaliste au Monde. Son blog s'intitule « L'interconnexion n'est plus assurée, chronique impatiente de la mobilité quotidienne ». Ses conseils contre le froid sont presque inutiles sous les latitudes bordelaises, mais on est preneur de tout ce qui concerne la pluie ! On trouve aussi une belle vidéo exotique d'un bout d'chou québécois que son papa balade dans la neige, à vélo bien sûr.

<http://transports.blog.lemonde.fr/2013/01/13/10-conseils-pour-faire-du-velo-en-hiver/>

Dans la même direction géographique, on peut rendre visite au site « **Deux roues, quatre saisons** », un joli nom !

<http://wiki.2roues4saisons.org/>

Le meilleur du pire (des pistes cyclables) : il s'agit d'un concours de photos dénonçant les plus atroces bâtons dans les roues des cyclistes (<http://www.terraeco.net/Concours-le-meilleur-du-pire-des-48174.html>).

D'ailleurs, nous aussi on lance un concours (voir encadré).

Conseillé par Biclette

Livrer à vélo une centaine de pains posés en équilibre sur la tête ? Facile !

<http://vimeo.com/55766348>

Et une émission de France Culture consacrée à l'usage modeste (le nôtre, donc) de la bicyclette, qu'on peut écouter à l'adresse suivante :

<http://www.franceculture.fr/emission-l-atelier-de-la-creation-en-roue-libre-2013-02-05>



Le meilleur du pire... chez nous



De beaux logos interdisent l'accès aux piétons et cyclistes

Pistes envahies de voitures, bandes cyclables faméliques, cratères surprise, saut d'obstacles variés... qui n'a jamais souhaité faire partager son indignation à ses congénères cyclistes ? C'est désormais possible, en envoyant une photo à Vélo-Cité. Les plus renversantes seront publiées dans le bulletin (pour l'adrénaline) et feront l'objet d'une cyclo-fiche (pour aller de l'avant).

On commence tout de suite par une photo prise par une adhérente qui travaille au CHU Pellegrin. Elle s'alarme de la dégradation des conditions d'accès des piétons et cyclistes au domaine du CHU depuis la mise en place du stationnement payant. Les barrières qui souhaitent la bienvenue aux automobilistes ont provoqué aux entrées une perte de perméabilité très dommageable pour les autres usagers. Les aménagements mis en place ont le niveau « bricoleur du dimanche », catégorie débutant...

MOTS CROISÉS Grille n° 49 par Anne Dicky

HORIZONTALEMENT

I Sorte de malais. — **II** René Caillé en est revenu, lui aussi. — **III** Phonétiquement élevé. — **IV** Footballleur espagnol. — **Morin** et ses potes. — **V** Année désordonnée. — Langue construite. — **V**. De robe et d'épée. — **VI** Vieille abréviation postale. — Diminutif. — **VII** Huissier. — **VIII** Vieux serfs. — Un peu plus de trois. — **IX**. Fleur. — Caves à vin. — **X** Tel un castrat. — **XI** Physicien américain.

VERTICALEMENT

1 Trajets. — **2** Le mariage pour tous. — Rustre. — **3** Vieille monnaie. — Penchons n'importe comment. **4** Examineur. — **5** Liai. — Note. — Adverbe. — **6** Possédés. — Avant la mise en bière. — **7** Marquent des points. — Footballeur autrichien. — **8** Pronom anglais. — Sens. — Tranche de raifort. — **9** — Travesti. — Obtus. — **10** — Faire la bombe.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III			■					■		
IV						■			■	
V										
VI		■			■					
VII										
VIII							■	■		
IX					■					
X										
XI										

Solution du n° 48

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

À vélo chez les Cro-Magnon

On vit une époque formidable. Toute info, surtout émotionnante pour Bidochon, est bonne à être délayée avec n'importe quoi. Quand un pauvre cycliste se fait zigouiller par un gros cul, les journaliers font une pseudo enquête pour conclure que le vélo c'est hyper dangereux et faut, nom d'un chien écrasé, former les pépé-daleurs à l'angle mort...uaire.

Si en un an dans la contrée, y'a eu 12 morts au lieu de 10 d'habitude, les grands penseurs du chiffre déclarent solennellement que la mortalité à biclette a augmenté de 20 %, quelle hécatombe ! Faut réagir, donc... ben... cyclistes faites gaffe, nom d'un hérisson suicidaire, arrêtez de stresser les chauffeurs de camion ou de bus qui vous rasent. Cycleurs aventuriers, convivez en bonne intelligence avec les ogres à roues des villes, équipés bien sûr d'un bon Coyote communautaire indiquant les « zones de danger »... pour le portemonnaie ! Dieu merci, ce monde reste humain, le chauffeur du gros cul tueur, très choqué, a été pris en charge par un psychologue. For-mi-da-ble.

Moi, cette semaine, j'ai augmenté ma conso de chocolat de 100 %, vu qu'au lieu de deux carrés, j'en ai mangé quatre. Ouais, 100 %, tu vois la flambée, le boom ! Va falloir prendre des mesures drastiques, du genre stage de formation intensive à la diététique et avis d'un expert-psychologue. Quand je suis partie sur biclette pour éliminer mes calories, j'ai croisé dans mon quartier du Aie-hi-han le camion-poubelle. Pendant qu'au sol les cueilleurs de conteneurs faisaient la course en rigolant d'un portail à l'autre (ouah ! doivent avoir des corps d'éphèbes, à force), leur pote conducteur, perché dans son engin broyeur, roulait hilare à gauche toute, en s'amusant à accélérer brutalement dans le virage où j'arrivais. Coup de volant du primitif pour m'épargner et gros cris débiles pour répondre à mon indignation. Ben quoââ, on est une bande de Cro-Magnon, on se fend la gueule ! Z'ont une formation, ces fauves-éboueurs ? Et ils osent venir mendier des étrennes ! Faut voir, après la collecte, leur benne passer à donf les intersections du lotissement, où la vitesse, en sus, est limitée à 30. Donner le volant d'un camion à un être acivilisé qui déliré sur la route, c'est juste criminel. Qu'attend-on pour les éduquer ET les contrôler ? À chaque accident de gros cul, on pleure, on refait le monde et *nada* ! rien ne change dans les comportements. Mais, chouette, on va p'têt' mettre des autocollants sur les gros engins pour informer les cyclants du danger.

Comme je n'avais pas été transformée en *roadpizza*, j'ai pu pédaler jusqu'à Mérignac, autoproclamée « ville verte ». Y'a pourtant mieux comme ville verte, avec son aéroport qui t'envoie ses grondements et ses gouttes de kérosène sur la tronche, son circuit automobile qui délivre ses décibels puants jusqu'aux communes voisines, surtout le dimanche.

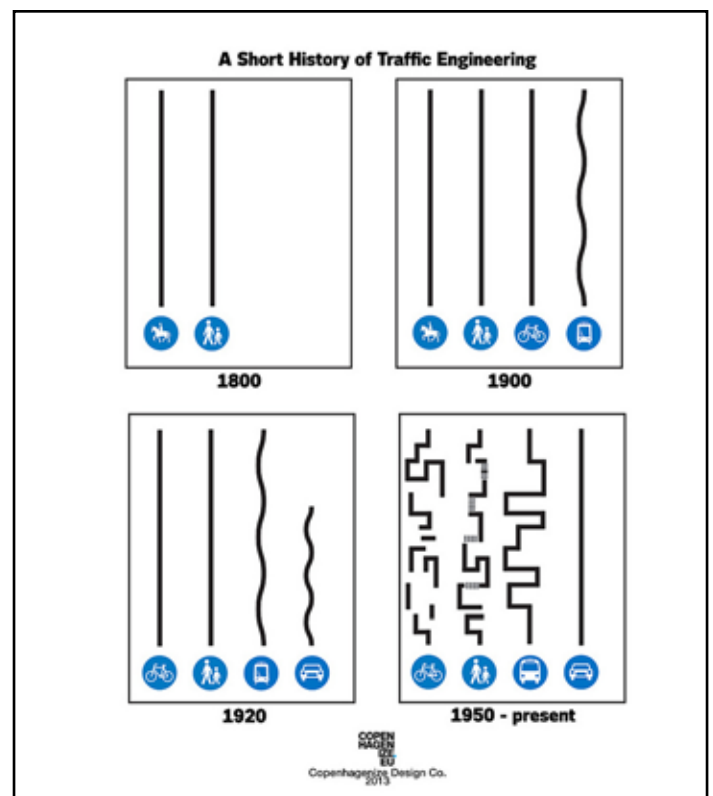
Dans cette ville vachement verte, j'emprunte régulièrement la bande cyclable de l'avenue de la Forêt (sans verdure aucune) proposant aux cyclistes de remonter légalement un sens interdit par la droite, face aux voitures qui roulent donc en sens unique. Sympa, n'est-il point ? Sauf que. Je te passe tous les travaux obstruant ta voie, sans panneau pour te sécuriser, tous les morceaux de verre et autres cochonneries, à éviter autant que les larges rétros des motorisés d'en face prêts à t'éborgner, car z'ont qu'une file. Et 99,14 fois sur cent, devant le garage L.T. Compétition (poétchic hein ?), t'as une ou deux voitures, garées peinard sur ta bande cyclable, t'obligeant à te déporter dans la voie des motorisés qui arrivent pour te décapiter. Bref, un exemple valable d'aménagement cyclable chez les Cro-Magnon de Silex and the City of Mérignac ! Il doit exister un code de la route spécial dans les villes vertes.

Finalement, en ces temps de chômage, voilà des métiers en voie d'apparition : du genre policier non primitif sachant policer des êtres primitifs, ou formateur de conducteurs de moins de cinquante neurones, ou contrôleur des Cro-Magnon pilotant des poids-lourds. Voire défenseur des droits du plus faible dans la cité. À grands coups de gourdin, bien sûr !

■ MaRiE SzToR

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

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



Sommaire du n° 117

1	Éditorial
2 - 5	Rendez-vous. Actualité
6, 7	C'est passé
8 - 12	Aménagements
13	Courrier
14, 15	Brèves. Mots croisés. Roue libre

Le numéro 117 a été tiré à 700 exemplaires (+ 700 diffusés par mail).

ISSN : 1954 - 9032

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

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 Montferand, 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

Bordeaux : **0800 39 33 33** (appel gratuit)
Ailleurs : **la mairie**

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 ?