

Éditorial

Mardi 15 décembre 2015, 8 heures du matin. Je quitte mon domicile à Mérignac Capeyron pour rejoindre le centre de Bordeaux. La température est douce, le ciel est clair. Je me dis qu'à cette heure, avec un temps aussi clément, je vais certainement rencontrer de nombreux cyclistes sur le parcours.

8 h 15, j'atteins les boulevards (4 km) : j'ai aperçu en tout et pour tout 4 cyclistes ! D'ordinaire, quelle que soit l'heure de la journée j'en vois entre 10 et 20 !

Je suis étonné et déçu. Trois jours plus tôt les médias se sont extasiés sur les résultats de la COP21 avec la signature d'un accord mondial sur le climat, essentiellement basé sur la réduction des émissions de carbone.

Visiblement, le passage à la pratique ne va pas aller de soi... D'accord pour le changement... mais pas touche à mes habitudes. Que « l'autre » commence à changer d'abord !

Pourtant, ce jour-là, la file des voitures pratiquement immobiles atteignait près d'un kilomètre à l'approche des boulevards ! Autant dire qu'un automobiliste parti de Mérignac en même temps que moi aura mis au bas mot une heure pour rejoindre Bordeaux centre, alors que j'étais rendu en 25 minutes, stationnement compris.

Aujourd'hui, nombre d'aménagements permettent de se déplacer correctement à vélo. Il reste à développer des aspects qualitatifs permettant d'agir sur les mentalités, par exemple : encourager



Dossier

Tram D, section de Bordeaux

Samedi 19 mars

Réseau express vélo

Association Vélo-Cité

16 rue Ausone 33000 Bordeaux • 05 56 81 63 89

<http://velo-cite.org>

courriel : bordeaux@fubicy.org

Bloc-notes

● Samedi 5 mars

Apéro du mois (p. 2)

● Samedi 19 mars

Réseau express vélo (p. 2)

● Dimanche 3 avril

Bourse aux vélos (p. 3)

les déplacements domicile-travail et domicile-école, les petits déplacements de proximité, etc.

Car il semble malheureusement que citoyens et citoyennes sont encore bien rares à accepter de changer leurs habitudes afin d'éviter perte de temps, gaspillage, énervement et autres maux !

● Alain Guérineaud

LES REMISES EN SELLE DE VÉLO-CITÉ

Faire du vélo en ville sans peur de la circulation

Vélo-Cité vous propose une remise en selle en toute confiance



Entretenez votre forme, remontez en selle, facilitez vos déplacements, prenez plaisir à pédaler en ville, venez vous exercer et (re)prendre confiance à vélo : les remises en selle vous attendent.

Elles ont lieu un samedi par mois : les **samedis 5 mars, 2 avril, 7 mai, 4 juin, 2 juillet, de 9 h 30 à 12 h 30**. C'est gratuit mais il faut être adhérent pour des questions d'assurance ; les inscriptions se font par téléphone. Et une nouveauté à l'arrivée : si vous lisez bien notre bulletin, vous la découvrirez !

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 131

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

18 et 19 mars

VÉLO-CITÉ INAUGURE LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO (OÙ ÇA, OÙ ÇA ?)

En octobre 2012, l'ancienne CUB annonçait un ambitieux plan vélo pour la prochaine décennie, avec un réseau de pistes cyclables structurantes : le REV, réseau express vélo.

Depuis, plus de nouvelles ! Les cyclistes de la métropole, de plus en plus nombreux, attendent pourtant des aménagements permettant des déplacements rapides, à l'image de ce qui se fait pour l'automobile.

Foi de vélo-citoyens, nous allons donc aider la métropole bordelaise en mettant la main à la pâte : nous allons créer nous-mêmes un tronçon

du REV sur les quais, au niveau des hangars, là où il n'y a plus de piste cyclable.

Dans un premier temps, le **vendredi 18 mars à 10 h 30**, nous présenterons à la presse notre modeste réalisation, première pièce du futur REV. Si vous voulez y participer, merci de nous contacter rapidement.

Ensuite le lendemain, **samedi 19 mars à 15 heures**, nous vous invitons à nous rejoindre nombreux sur le parking du hangar 14 d'où nous partirons pour une « masse critique », rassemblement de cyclistes pédalant paisiblement sur les quais pour montrer la nécessité d'aménagements.

VOUS, ADHÉRENTS DE VÉLO-CITÉ,

pouvez porter la parole des cyclistes lors des réunions de concertation organisées dans votre quartier par votre commune ou la métropole. Vous êtes pratiquants (du vélo), vous connaissez les lieux, vous êtes les mieux à même d'évoquer lors de ces réunions les besoins des cyclistes.

Bien sûr, vous pouvez prendre contact avec nous avant la réunion pour que nous nous concertions sur les points à aborder. Tout comme il est souhaitable que vous nous fassiez connaître vos interventions ensuite.

En faisant cela vous servirez grandement la cause du vélo et aiderez votre association, car il n'est pas possible aux membres du conseil d'administration d'être présents à toutes ces réunions à Bordeaux et dans les 27 autres communes.

VOUS FAITES QUOI, SAMEDI MIDI ? UN APÉRO SOUS L'ARCHE DU PUMA

Ça pétillait dans nos locaux tout frais rénovés et tout beaux ! Alors une nouvelle formule s'imposait pour nos permanences, avant de repartir dans les quartiers. Nous vous invitons à une « Perm'apéro », **un samedi par mois, entre 11 h 30 et 13 h**. Nous commençons le **samedi 5 mars**, après la remise en selle, laissez vous tenter... il n'y en aura pas toute l'année. Venez découvrir la pierre apparente, le sol des années 50, les meubles décorés, le coin lecture, l'espace ouvert et accueillant des trois structures réunies AIR Roller, Citiz et Vélo-Cité. Au plaisir de vous y retrouver !



BONNE ANNÉE, PENSEZ À COTISER !

Bon d'accord, c'est un peu brutal, comme enchaînement. Mais à l'heure où les subventions ont tendance à baisser, le soutien de nos adhérents est de plus en plus décisif.

Pour mémoire, les cotisations couvrent une année civile, donc c'est maintenant qu'il faut réadhérer. En plus, vous pouvez désormais le faire en ligne en quelques « clics » via une interface sécurisée. Et si vous n'êtes pas adepte du procédé, poster un chèque nous va toujours trrrrrrrs bien !

Les tarifs figurent sur la dernière page du bulletin. Grand merci à vous !

LE PAMA, C'EST POUR MOI (ET POUR VOUS)

Quelques mesures intéressantes dans ce PAMA, plan d'actions pour les mobilités alternatives

Le code de la route évolue encore, et nous avons parcouru du chemin depuis que Napoléon 1er décida d'organiser la circulation sur la chaussée en imposant de rouler à droite. Et ce bien avant la voiture ! Depuis, tout cela s'est bien compliqué, souvent pour faciliter la circulation desdites voitures. Même si les vélos ont les mêmes droits et devoirs, ils restent portion congrue sur les routes. La différence de gabarit, de vitesse et de besoins, surtout en milieu urbain, ainsi que les nouvelles préoccupations environnementales, ont conduit le législateur à mieux écouter les associations de piétons, cyclistes et handicapés, ainsi que des organismes comme le Cerema (ex-Certu) qui étudie, expérimente et propose des améliorations pour les usagers de l'espace public.

Le plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) est récent. Voté en mars 2014 (décret n°2015-808 du 2 juillet 2015), il intègre de nouvelles dispositions au code de la route pour favoriser le retour des « mobilités actives » dans l'espace public et, mécaniquement, amoindrir l'impact de la circulation motorisée en donnant moins de place à la voiture. Les fiches sont téléchargeables gratuitement sur le site du Cerema après création d'un compte, n'hésitez pas !

Revue des troupes

Voyons un peu quelles mesures figurent à ce PAMA.

Désormais, on systématise la mise en double sens cyclable des rues limitées à 30 km/h. Si le maire s'y oppose, il doit motiver son refus.

Les cyclistes peuvent et doivent adapter leur position sur la chaussée en fonction de la « qualité » de celle-ci. On les attend trop souvent collés à droite

alors que le stationnement des voitures leur fait courir un gros risque (ouverture intempestive de portière).

On pourra désormais trouver en ville un « chaudiou » ou voie centrale banalisée. Là, Vélo-Cité n'est pas très enthousiaste, surtout pour des raisons de compréhension. Les collectivités feraient mieux de communiquer très lourdement sur l'existant : les cédez-le-passage-cycliste-au-feu-rouge (CPCFR), les doubles sens cyclables, les zones de rencontre, avant de se lancer dans ce type d'aménagement.



Chaussée à voie centrale banalisée

Les cyclomoteurs de moins de 50 cm³ ne sont plus autorisés dans les sas vélo, sauf panneau spécifique. Les autres deux-roues motorisés étaient déjà interdits et le restent (90 € d'amende).

Les CPCFR sont désormais utilisables sur tous les feux, même ceux qui gèrent une simple traversée piétonne ou les entrées de zones gérées par feux. Lorsqu'une traversée vélo est à côté d'une traversée piétonne (il faut que ce soit bien matérialisé, attention !), les cyclistes doivent respecter le bonhomme vert.

Il est possible de matérialiser des itinéraires vélo ailleurs que sur la droite de la chaussée pour, d'une part, bien signifier aux autres usagers que

le vélo y a sa place, d'autre part, guider le cycliste vers des itinéraires plus pratiques et sécurisés (par des chevrons par exemple).

Le stationnement gênant à 35 € passe à 135 €, désormais considéré comme « très gênant ». Halte aux voitures sur les bandes cyclables, les trottoirs et les passages piétons !

Les voitures peuvent maintenant dépasser les vélos en chevauchant une ligne blanche continue, pour laisser une bonne distance de sécurité.

Lors de rénovations, les collectivités doivent supprimer les places de stationnement auto à proximité directe d'une sortie de rue (on crée alors un « cône de visibilité »). Vélo-Cité demande que ces places neutralisées soient automatiquement équipées d'arceaux vélo en étudiant au cas par cas les sites concernés (commerces, bureaux, résidences proches...).

Autre bonne nouvelle, le PAMA 2 est déjà en préparation. Nous sommes impatients de voir l'impact des débats de la COP21 sur ces nouveaux choix. C'est Sylvie Banoun, qui devrait être nommée coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et du vélo, qui va porter les échanges et veiller à nos intérêts. Espoir.

● Muriel Sola-Ribeiro



BOURSE AUX VÉLOS DE PRINTEMPS

Pour bien préparer le printemps et le plaisir de pédaler aux premières floraisons (non, pas les mimosas, ça c'est maintenant), reprenez bien la date du **dimanche 3 avril** pour vendre et/ou acheter un vélo. Comme d'habitude, nous nous trouverons sur les quais à Bordeaux, près des Quinconces.

Petit rappel des modalités : le dépôt des vélos se fait entre 9 h 30 et 11 h, la vente ensuite, de 11 h à 16 h. Comme il y a beaucoup de demande et que nous ne pouvons pas faire rentrer tout le monde en même temps, nous vous encourageons à passer prendre un numéro d'ordre (comme au rayon fromage du supermarché, oui oui) avant que ne commence la vente, le plus tôt possible à partir de 9 h 30 : plus vous prendrez votre ticket tôt, plus vous rentrerez tôt dans le parc à vélo, et plus vous aurez de choix... Plus de détails, notamment pour les vendeurs, figurent sur notre site web.

Et si vous souhaitez donner un coup de main durant cette journée, faites-le nous savoir, nous en serons ravis.

DES VÉLOCISTES QUI NOUS SOUTIENNENT

Un certain nombre de vélocistes nous soutiennent, et proposent des réductions aux membres de l'association (sur présentation d'une carte, que nous enverrons désormais à tous les adhérents). N'hésitez pas à aller leur rendre visite !

Esprit Cycles, 27 rue Nancel Penard 33000 Bordeaux 05 56 58 78 36

Vehrts Bleu Company, 65 rue Judaique 33000 Bordeaux 06 64 88 91 87

Cycles et passion, 4 cours Aristide Briand 33000 Bordeaux 06 33 34 40 32

Atelier du vélo, 94 cours Gambetta 33 400 Talence 09 64 49 00 88

Cyvéa, 28 cours du Chapeau Rouge 33000 Bordeaux 05 56 81 59 98

Ecocycles, 36 Avenue Aristide Briand 33700 Mérignac 05 56 96 07 50

Mais que fait le CA ?

Octobre

- **19** Rencontre à la mairie de Bordeaux sur l'organisation de la bourse aux vélos
- **23** Rencontre avec Alain Anziani, maire de Mérignac
- **30** Rencontre avec Émilie Kuziew, adjointe au maire de Bordeaux, pour un tour d'horizon des projets du quartier Bordeaux-sud (p. 6)

Novembre

- **02** Rencontre avec des adjoints au maire de Pessac (p. 7)
- **03** Vélo-école à Mérignac Beaudésert (p. 7)
- **05** Manifestation « Cyclistes brillez »
Conseil d'administration
- **06** Réunion de chantier à notre local du PUMA et ce, chaque vendredi durant toute la durée des travaux
- **07** Remise en selle
- **09** Rencontre avec Michel Duchène, vice-président de Bordeaux Métropole en charge des grands projets d'aménagement urbain
- **10** Visite de terrain à Mérignac, secteur Chemin-Long
- **13** Rencontre avec Christophe Duprat, maire de Saint-Aubin-de-Médoc (p. 5)
- **16** Conseil d'administration de la MNE (maison de la nature et de l'environnement)

Décembre

- **04** Conseil d'administration
Rencontre avec Thierry Leblond, adjoint au maire de Saint-Médard-en-Jalles, sur un éventuel prolongement du tram D
- **05** Mini-spectacle sur la mobilité par le CREPAQ place de la Victoire (p. 4)
- **06** Véloration (p. 4)
- **11** Les lumières de la ville (p. 4)
- **15** Réunion d'information sur la ligne D du tram

Janvier

- **07** Conseil d'administration de la MNE
Entrevue avec Brigitte Terraza, vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge des modes doux (p. 6)
- **08** Réunion de travail à Bordeaux Métropole pour étudier la faisabilité d'un aménagement cyclable du boulevard de l'Entre-Deux-Mers à Cenon
- **12** Conseil d'administration
- **13** Réunion de préparation de la fête du vélo (prévue en juin)

LES PROMENEURS ÉTAIENT LUMINEUX CE SOIR-LÀ..

Une soirée bien clémente cette année pour notre balade des « Lumières de la ville », et de très nombreux participants scintillant sous leurs guirlandes lumineuses de Noël. Un grand regret cependant : notre super conteur Yves Simone était malheureusement bloqué chez lui par une lombalgie. Nous avons pris la relève comme nous avons pu, et plusieurs anecdotes nous furent révélées par les uns et les autres. Suivirent un buffet et du vin chaud au centre d'animation St-Pierre. Et, surprise, c'était l'anniversaire d'une adhérente qui avait choisi de le fêter avec ses amis (et nous tous) lors de cette soirée. Elle a soufflé sa bougie, eu droit à

une sonnette Vélo-Cité, et on a chanté... et même dansé pour les derniers qui sont restés.



UNE VÉLORUTION POUR LE CLIMAT

Le vélo c'est bon pour la planète, c'est une évidence ! En fait, nous, cyclistes, nous vélorationnons tous les jours, et on ne s'en rend même plus compte tellement c'est une deuxième nature. Alors pour faire partager notre quotidien de cycliste et tous ses bienfaits, avec plusieurs associations et collectifs nous avons concocté un grand circuit urbain à bicyclette. Les dring dring de 150 vélos ainsi que les slogans de bonne humeur ont résonné pour encourager les citoyens à privilégier les modes actifs de déplacement, et rappeler que ces formes de mobilité doivent être au cœur de la politique d'aménagement urbain.

LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ EN SPECTACLE

Depuis que l'homme se tient debout, il a cherché les moyens de se déplacer plus vite et plus loin. Avec l'invention de la roue, les choses se sont accélérées. Le XX^e siècle a été marqué par l'émergence de la voiture individuelle, provoquant embouteillages, insécurité routière, sédentarité, pollution... Des solutions alternatives existent : la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage... Les solutions sont multiples pour transformer la ville du « tout auto » en une ville apaisée.

C'est ce que nous ont montré la troupe de théâtre du Lys et le CREPAQ (centre de ressource d'écologie pédagogique d'Aquitaine) lors d'un spectacle sur la place de la Victoire en ce samedi de « pré COP 21 ». Une autre façon, pleine de rires et de bon sens, de dénoncer quelques absurdités de « mobilité statique » que l'on vit chaque jour en voiture, quand piétons et cyclistes avancent tout autour.

● Catherine Joanlanne



CAMPUS : AVEC L'AIDE DE VÉLO-CITÉ, L'IMS OBTIENT UN NOUVEAU PARKING À VÉLOS

Comme d'autres salariés et étudiants du campus de Pessac/Talence/Gradignan, les personnes qui travaillent au laboratoire IMS sont sensibles aux questions environnementales, et aux solutions alternatives, comme le vélo, qui permettent d'éviter les bouchons du matin et du soir.

Or, la plupart des parkings à vélos sur le campus ne sont ni assez grands, ni assez bien protégés. Les parkings couverts ou sécurisés (boxes) sont quasiment inexistantes. C'était le cas à l'IMS avant que Barna Keresztes, un des chercheurs, ne contacte Vélo-Cité.

Ce sont les vols de deux vélos, pendant les heures de travail au printemps 2015, qui ont déclenché un débat sur la sécurité du parking à vélos au sein de l'unité. Après quelques échanges avec sa direction, qui a fait preuve de bonne volonté, Barna nous a contactés et je lui ai proposé une rencontre sur le terrain. Nous avons fait ensemble un état des lieux : râteliers inadaptés (pas d'attache du cadre) et en nombre insuffisant. Vélo-Cité a mis à la disposition de Barna et de ses collègues la documentation technique et une liste de fournisseurs. Ainsi, peu de temps après notre ren-



contre, le projet d'agrandissement et l'installation d'arceaux a été présenté et voté par le conseil de laboratoire. Deux mois plus tard, le nouveau parking était installé.

Le coût de l'installation reste raisonnable : moins de 5 000 euros pour l'achat et la pose de 40 arceaux, soit 80 places de stationnement.

Il faut souligner la réactivité de la direction du laboratoire, qui a même doublé le nombre de places demandées et a envisagé de construire un box sécurisé dans un deuxième temps.

Après quelques semaines, il y a de plus en plus

de personnes de l'IMS qui prennent leur vélo, y compris en hiver. Elles sont aussi plus motivées pour en prendre soin, et achètent des antivols de meilleure qualité. Plus aucun problème n'a été signalé concernant le stationnement des vélos.

Nous sommes très heureux de cette réussite que nous partageons avec Barna, grâce à l'écoute positive de sa direction et au professionnalisme de la société Déclic Mobilier Urbain qui a réalisé l'installation.



● Pascal Derache pour Vélo-Cité
● Barna et Noémi Keresztes pour l'IMS

LES TRAVAUX PROPREMENT TU TERMINERAS

Un commandement à inclure dans la charte des chantiers propres de la métropole !

Un (mauvais) exemple récent nous avait mis en rogne : après des travaux sur l'avenue de l'Hippodrome à Eysines, la bande cyclable avait été restituée dans un état déplorable : trous, bosses, gravillons... On ne parle pas ici d'inconfort mais bien de sécurité : il était dangereux d'y rouler. Aussitôt connue cette situation, nous avons émis une de nos cyclo-fiches en direction de la métropole. Résultat de la fiche, ou prise de conscience des responsables ? Les deux peut-être. En tout cas la bande cyclable est à nouveau utilisable. Mais il aura fallu attendre plus de deux mois alors qu'un travail terminé proprement n'aurait pas causé de tels problèmes.

Pour tout vous dire, nous étions prêts à aller manifester sur place...



Après réparation

Avant : à quoi ressemblait la bande cyclable...

BORDEAUX SUD

Nous avons rencontré en octobre Emilie Kuziew, maire adjointe, à la mairie de quartier Bordeaux-sud. Cette rencontre, à l'initiative de Vélo-Cité, faisait suite aux nombreuses sollicitations reçues de la part de collectifs qui œuvrent pour une vie de quartier apaisée, avec comme objectif principal le développement des mobilités douces



Nous avons d'abord envoyé un dossier présentant nos attentes et nos propositions dans le quartier, notamment de nombreuses demandes de stationnement vélo et de création de zones de rencontre.

Rue Montfaucon

La mairie ne voit pas d'objection à classer la rue en zone de rencontre, mais aucuns travaux lourds ne sont à l'ordre du jour, compte tenu de la refonte du cours de la Marne à l'étude (possibilité d'y installer le bus à haut niveau de service Bordeaux - Saint-Aubin-du-Médoc). Mme Kuziew indique que ce classement s'intègre dans une réflexion plus large de création de zones 30 autour de l'église du Sacré-Cœur et qu'il devrait s'accompagner de la reprise d'une vie de quartier animée.

Rue Kléber

La mairie confirme que le projet d'aménagement en rue jardin (lire notre bulletin n°126) ira jusqu'au bout en deux ans (projet acté et budgétisé), et qu'elle reprend à son compte l'entretien des jardinières, sauf demande expresses des habitants. Des problèmes techniques sur les réseaux ont retardé les travaux. Nous insistons pour avoir plus d'arceaux vélo.

Trame douce de Sainte-Croix à Saint-André

Face à notre demande de zone 30 à large échelle sur ce secteur, il nous est répondu qu'une demande de repenser complètement la circulation sur tout le quartier a été faite à Bordeaux Métropole, dans le but de supprimer les « grandes traversées automobiles » qui existent un peu partout et nuisent à la vie de quartier.

La rue Permentade n'est pas inscrite pour réfection pour le moment, contrairement à la rue des Menuts dont la rénovation est la prochaine priorité, mais aucun projet précis n'existe à l'heure

actuelle (intégration à la zone de rencontre de Saint-Michel ?).

Sainte-Croix

Face à notre souhait de voir le square Dom Bedos ouvert en continu en journée, nous sommes renvoyés vers les gestionnaires du conservatoire, à l'origine des fermetures pour motif de sécurité. Nous alertons sur la récurrence du stationnement automobile (et cycliste) sauvage dans le quartier les soirs de théâtre, et demandons de faire respecter le code de la route, et d'installer un nombre conséquent d'arceaux vélo. La mairie confirme qu'un projet de création de secteur à contrôle d'accès existe pour les quartiers Saint-Michel et Sainte-Croix, mais sa mise en œuvre n'est pas vraiment une priorité. Dommage... Enfin, Mme Kuziew confirme que le futur parc André Meunier sera entièrement ouvert (sans grilles) pour un usage continu.

Cours de l'Yser

Travaux prévus en 2017 après interventions sur les réseaux, idéalement en même temps que le réaménagement de la place Nansouty. Pour mémoire, Vélo-Cité est déjà intervenue sur des études préliminaires réalisées par la CUB (devenue BM) : il s'agit de pacifier le tronçon compris entre le cours de la Marne et la rue Lafontaine.

Débouché du pont Saint-Jean rive gauche

Nous devons contacter Stéphane De Faille, nouveau directeur d'Euratlantique.

Suite à cette réunion, nous devrions recevoir une invitation pour intégrer la commission permanente de Bordeaux-sud, et avons proposé à Mme Kuziew d'organiser notre prochaine visite de terrain à vélo avec elle, pour suivre tous ces projets.

● Ludovic Fouché

DES ARCEAUX RUE DE CURSOL

Pourquoi parler ici des arceaux à vélo de la rue de Coursol, vous demanderez-vous ? Des arceaux à vélo sont assez régulièrement mis en place aux quatre coins de la métropole sans que cela fasse chaque fois l'objet d'un article. Même s'il serait utile de rappeler régulièrement que le déficit en arceaux est toujours flagrant et pas près d'être comblé, au rythme où vont les choses !

La raison de cet article est la suivante. La rue de Coursol, qui prolonge le cours Victor-Hugo, est assez étroite. La circulation dans les deux sens y est importante et les trottoirs ne sont pas larges. La dizaine d'arceaux qui y ont été installés se distinguent par leur positionnement : ils ont été fixés sur des places de stationnement de voitures, et parallèles au trottoir. Ils en sont toutefois suffisamment éloignés pour permettre d'accrocher un vélo de chaque côté, sans empiéter sur la chaussée. Regardez les photos et vous comprendrez !

Cette implantation montre qu'il peut être simple et peu coûteux d'installer des arceaux. C'est juste une question de choix : trois à quatre places de stationnement automobile en moins, et c'est de la place pour douze vélos ! Mine de rien, cet aménagement est très symbolique : il rappelle que l'espace public n'est pas réservé à l'usage exclusif de la voiture, même si elle y règne encore en maître. Les vélos peuvent très bien occuper une place de stationnement comme une voiture ! Au premier abord ça surprend mais c'est seulement parce qu'on a été déformé par les décennies du « tout voiture ». Cela valait bien un petit encart et quelques photos. Bon, mais les voitures ne sont pas complètement perdantes : la chaussée refaite a été légèrement élargie.

● Georges Chounet



À LA RENCONTRE DES MAIRES DE LA MÉTROPOLE

Ces derniers mois, nous avons rencontré les maires de Mérignac, Saint-Aubin et Bruges, des adjoints à Bordeaux, Pessac, Cenon, St-Médard... Objectifs : mieux faire connaître l'association ; connaître les projets de la municipalité (ou du moins sa sensibilité) en termes de déplacements doux. Idéalement, définir ensemble quelques actions à mener.

Nous espérons donner lors de ces rencontres l'image d'une association solide, organisée et volontaire. Nos interlocuteurs nous écoutent, certains nous entendent, d'autres moins. Cela nous permet de juger (un peu) de la volonté des municipalités à faire évoluer les modes de déplacement.

En parallèle à ces entretiens, nous continuons naturellement à rencontrer lorsqu'il le faut les responsables municipaux (élus ou techniciens) sur des sujets plus techniques... ou plus polémiques.

● Alain Guériteaud

À L'ÉCOLE DU VÉLO À SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC



Le 13 novembre dernier, nous avons rencontré M. Duprat, maire de Saint-Aubin-de-Médoc et vice-président de Bordeaux Métropole chargé des transports et des déplacements. Nous avons d'abord rappelé nos missions, notre agrément comme association locale d'utilisateurs, ainsi que

notre désir de voir le système de vélobus de la commune mieux connu des autres communes. Vélo-Cité, elle, le connaît bien, pour avoir participé à sa création en 2006 ! Nous sommes heureux que la commune ait choisi de pérenniser cette action lors du départ des parents accompagnateurs : ce sont désormais des agents municipaux qui gèrent les groupes d'enfants et les lignes. Bravo !

Voici ce qu'en dit Quentin Balducchi, chargé de mission Agenda 21.

« Le vélobus fait désormais partie du paysage saint-aubinois, et est unique dans la métropole. Divisé en deux sessions, une au printemps et une à l'automne, il comprend trois lignes d'environ 2 km. Chacune est

pilotée par un agent municipal et encadrée par des accompagnateurs bénévoles issus pour la plupart de l'association de seniors de la commune. Partie intégrante de l'agenda 21 communal, le vélobus véhicule des notions de santé, de sécurité, de sociabilité et de lien intergénérationnel. Le vélobus s'adresse aussi aux adultes. En effet, toute personne intéressée par la pratique du vélo et disponible à un moment de la semaine peut devenir accompagnateur. En incitant les jeunes et les moins jeunes à la pratique du vélo, ce ramassage scolaire économique, écologique et sportif permet également de valoriser les pistes et de bandes cyclables de la commune. »

● Muriel Sola-Ribeiro

Rencontre avec le maire de Saint-Aubin

Vélo-Cité est partie à la rencontre des élus de Saint-Aubin dans le but de renforcer les coopérations entre la commune et l'association. Malheureusement, nous manquons de représentants actifs dans ce secteur. Si vous lisez ces colonnes, que vous habitez Saint-Aubin et que vous profitez tous les jours des chouettes aménagements cyclables qui quadrillent la commune, rejoignez-nous !

En septembre prochain, le vélobus de Saint-Aubin fêtera ses 10 ans. Les employés municipaux qui le font vivre au quotidien célébreront cet événement pendant la semaine de la mobilité. Vélo-Cité sera de la partie et devra se faire l'écho au sein de la métropole de la réussite de ce projet, histoire de convaincre d'autres municipalités de se lancer.

Grâce aux aménagements cyclables sécurisés et au vélobus, **le collège de la commune est celui qui dispose, pour la Gironde, du plus fort pourcentage d'élèves venant à vélo : près de deux tiers !** Les habitudes prises avec le vélobus perdurent et les pistes en site propre rassurent les parents qui laissent volontiers leurs enfants aller seuls à vélo (de simples bandes cyclables tracées sur la chaussée ne procureraient pas la même sensation de sécurité). La mairie confirme que la commune sera structurée en 2017 par des pistes cyclables est-ouest et nord-sud. Reste un point noir : le cheminement vers l'aéroport, inexistant. Et pour cause, il fait partie du REV (sic), le célèbre, mais discret, réseau express vélo. Il faut d'urgence se mobiliser pour qu'il soit réalisé !

Concernant le stationnement, un abri sécurisé a été installé dans le centre-bourg, mais il n'inspire pas confiance et reste sous-utilisé (faut-il y installer une vidéo-surveillance ?). D'autre part, la mairie voudrait bien de l'aide pour déterminer des emplacements judicieux d'arceaux (écoles, sports, commerces...) ; dans la limite de ses moyens, Vélo-Cité tâchera de répondre présent. Là aussi, cyclistes saint-aubinois, vous êtes les bienvenus pour aider à la cause !

Enfin, retenons que la mairie de Saint-Aubin organise annuellement une journée du vélo, sur sa seule volonté, ce qui est assez rare pour être souligné.

● Ludovic Fouché

LE TRAM D À ST-MÉDARD-EN-JALLES ?

Dans le cadre de la construction du tram D, nous avons été sollicités par Thierry Leblond, adjoint au maire de Saint-Médard-en-Jalles en charge du développement durable, pour recueillir notre avis sur l'hypothèse d'un prolongement de ce tram depuis son futur terminus (Cantinolle) jusqu'à Saint-Médard-en-Jalles (4 km en pleine forêt). Il s'agit de ce fameux prolongement qui utiliserait les emprises de l'ancienne voie ferrée Bordeaux-Lacanau, aujourd'hui reconvertie en piste cyclable. En cycliste averti et utilisateur régulier de cette piste, M. Leblond, en quête de soutien pour ce projet, nous a d'emblée rassurés, plans à l'appui, quant au maintien de la piste en parallèle de cet éventuel prolongement du tram D (prévu en voie unique sans station intermédiaire, sur une emprise d'environ 11 m de large). Nous avons cependant émis deux réserves, pour lesquelles nous attendons des réponses de la part des promoteurs du projet :

- nous demandons que la piste cyclable puisse également être maintenue sur l'emprise dans le cas où ce prolongement de tram vers Saint-Médard-en-Jalles serait porté à deux voies ferrées, par exemple 15 ou 20 ans après sa mise en service ;
- il faudrait d'abord se convaincre qu'il n'existe pas de tracés alternatifs proposant une desserte plus fine de zones urbanisées, propres à augmenter la fréquentation de ce prolongement ; la recherche de tracés alternatifs est de toutes façons indispensable avant de soumettre ce projet à une enquête publique.

Enfin, puisqu'au PUMA tous les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle sont représentés, nous avons évoqué le projet voisin de BHNS (bus à haut niveau de service) Bordeaux - Saint-Aubin-du-Médoc. Optimiser de ces deux projets pourrait peut-être permettre la desserte des deux communes avec une seule ligne. Soit que l'éventuel prolongement du tram D aille jusqu'à Saint-Aubin, soit que le BHNS passe par Saint-Médard.

● Ludovic Fouché

PESSAC : LE VÉLO AU CŒUR DE L'INTERMODALITÉ ?

À notre demande, Alain Guérineaud et moi-même avons été reçus, le 2 novembre dernier, par Jérémy Landreau (élu) et Stéphane Pierrot (directeur du domaine public)

Il nous a semblé utile de rappeler les contraintes particulières de la commune, qui doivent déterminer les choix et les priorités pour le vélo :

- Pessac ne fait pas partie de la première couronne et couvre un territoire très large, avec des quartiers au delà de la rocade très éloignés du centre de Bordeaux. Les déplacements dans ces quartiers s'articulent souvent autour des établissements scolaires et des commerces. Le vélo n'est pas le moyen de transport privilégié, y compris pour les collégiens et les lycéens. Des aménagements cyclables ont cependant été réalisés autour des établissements pour en faciliter l'accès à bicyclette (doubles sens cyclables par exemple). Néanmoins, la voiture demeure le mode de transport privilégié des familles, y compris pour se rendre dans les commerces et les équipements de loisirs, de culture ou de sport.

- Pessac a sur son territoire la plus grande partie du campus bordelais : ce secteur a fait l'objet d'un travail de réflexion concerté (auquel nous avons participé) et on nous a promis les premières propositions d'aménagement qui devraient permettre de faciliter les déplacements à l'intérieur du campus mais aussi de désenclaver ce quartier universitaire pour mieux l'intégrer dans le territoire communal.

- Pessac a un bassin d'emploi important constitué de deux entités : la zone industrielle et commerciale de Bersol, hétéroclite, sans itinéraires cyclables et peu de transports en commun (TC), et les sites du CHU (Haut-Lévêque et Xavier Arnoz), proches des TC (tram, train, bus) et jouxtant des pistes ou bandes cyclables.

- Pessac est une commune qui a, par ses équipements culturels et de loisirs (cinéma, zoo, écosite du Bourgaillh) ou des événements majeurs (festivals de cinéma, Vibrations urbaines, Reggae Sun Ska), vocation à accueillir de très nombreux visiteurs métropolitains, et de bien plus loin.

Dans ce contexte, tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture ont leur place et c'est donc au sein de cette intermodalité que le vélo doit prendre une place plus importante car il en est encore trop souvent le parent pauvre. C'est pourquoi, alors qu'on nous annonce l'abandon du projet de création d'une Maison du vélo, nous proposons aux élus d'envisager un lieu de toutes les mobilités actives, au service d'une partie des communes de la métropole.

Ouvrir l'œil

En tant qu'association d'usagers, Vélo-Cité doit assumer son rôle de veille et de lanceur d'alerte, comme le préconise notre convention avec la métropole. Ce sont nos adhérents et patrouilleurs

qui nous permettent, via nos cyclo-fiches, de signaler des problèmes : comme nous l'avons fait pour la passerelle Monbalon dont la réfection est enfin terminée. Plus récemment, grâce à l'un d'eux, nous avons demandé à la Mairie de revoir l'aménagement de l'îlot central créé avenue du Pont de l'Orient, car il rend dangereuse la circulation des cyclistes. Nous attendons toujours la rencontre sur le terrain qu'on nous avait proposée pour fin novembre !

Nouveau fonctionnement

On nous a présenté la métropolisation comme la possibilité de traiter le dossier « vélo » au plus près du territoire, au sein du « pôle territorial ouest » qui deviendrait notre interlocuteur privilégié. La désignation d'un référent vélo sur le pôle serait pour nous la réponse la plus adaptée. En même temps, le regroupement des personnes chargées de la politique « vélo » au sein d'une même direction des mobilités actives, à la métropole, nous est présentée comme un gage d'efficacité. Le contrat de co-développement (Codev) passé entre la commune et la métropole fixe les objectifs et les priorités pour les infrastructures cyclables et comporte un calendrier prévisionnel des différentes phases. La prolongation de l'itinéraire cyclable vers Toctoucau se fera en plusieurs tranches car il représente un investissement considérable. Des projets pour supprimer des discontinuités, comme la traversée du pont de Saige, ou sur Arago-Châtaigneraie, nous ont été soumis pour avis et les travaux ne devraient pas tarder. Par contre, aucun calendrier pour l'importante zone de Bersol, alors que de nombreux salariés se déplacent à vélo à leurs risques et périls. Depuis de nombreuses années, des entreprises, comme Thales (certes sur le départ), demandent des aménagements cyclables sécurisés.

Pour faire avancer ce dossier, à l'heure où le principe d'une indemnité kilométrique (insuffisante selon nous) est validé par le législateur, nous sommes prêts à rencontrer les entreprises et les salariés concernés. Sans l'appui des élus, cette démarche est vouée à l'échec.

Plus de subvention

Lors de cette rencontre, il nous a aussi été confirmé que nous ne recevrons plus de subvention de la ville. Ce n'est certes pas un encouragement mais nous restons persuadés que, comme dans d'autres communes, la prise en compte du vélo dans l'intermodalité est inéluctable.

● **Pascal Derache**

L'ATELIER RUSTINE ET CAMBOUIS À BLANQUEFORT

Dans le cadre de l'agenda 21 de Blanquefort, et avec le concours des habitants de la commune, l'Atelier des mobilités modernes avait vu le jour le 11 mai 2011 sous forme de régie municipale. En 2013, un projet de partenariat avec la Poste (récupération et remise en état de ses vélos sortis du circuit) a conduit l'Atelier à opter pour une gestion associative, et à déposer des statuts pour devenir une association loi 1901 nommée « Atelier rustine et cambouis ».

Ses objectifs sont les suivants :

- mise en œuvre d'actions nécessaires à la promotion du vélo, à la « vélonomie » (autonomie dans l'entretien et la réparation de son vélo et au réemploi des vélos usagés),
- aide à tous les projets ou manifestations ayant pour but de sensibiliser aux avantages et à la promotion des modes de transport alternatifs ;
- organisation d'ateliers d'aide à la réparation destinés aux particuliers et aux groupes, d'animations en direction du grand public (bourse aux vélos par exemple), de cours de vélo et de remises en selle à destination du public novice.

L'atelier pratique également la location de vélos (VTC) à la semaine à prix abordables, et organise chaque premier dimanche du mois une balade familiale ouverte à tous et gratuite. Le départ à lieu à 10 heures du local de l'atelier, pour une durée de deux heures environ, en ville et à la campagne.

Contact : Atelier rustine et cambouis

Allée de l'Ancienne Poste 33290 Blanquefort

Tél : 05 56 05 72 48

Courriel : rustine.cambouis@gmail.com

Ouvert mercredi et vendredi de 14 h à 19 h, et samedi de 10 h à 12 h.

● **Paul Commet**

C'est dit !

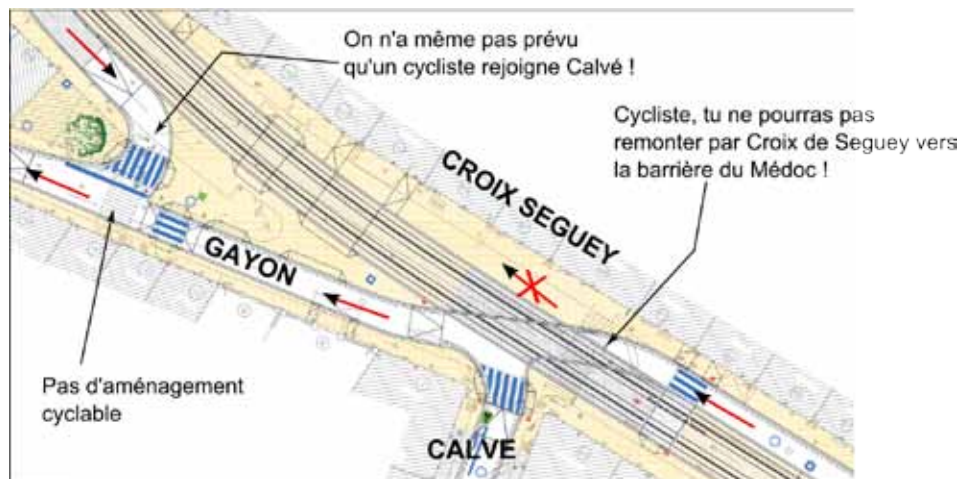
« Je suis pour le retour de la voiture en ville et contre les mesures de contraintes envers les usagers de la voiture »

Alain Anziani, maire de Mérignac.

Si quelqu'un trouve un coin de ville vidé de voitures, qu'il nous le signale d'urgence !
Surtout à Mérignac...

TRAVAUX DU TRAM D, SECTION DE BORDEAUX

Des réunions publiques se sont tenues en novembre et décembre à propos du lancement des travaux de la ligne D du tramway sur sa partie bordelaise



La zone Croix-Seguey/Calvé/Ulysse Gayon. Avec un peu d'astuce et en regardant un peu aux alentours on peut vraiment faire mieux. Les flèches rouges indiquent les sens de voirie. La flèche barrée indique que les vélos ne peuvent plus remonter au-delà dans le cadre actuel du projet !

Les travaux sur les réseaux – il s'agit de libérer le sol sous la plate-forme du tramway – commenceront début 2016. La mise en service de la ligne est prévue pour 2019. Les réunions concernaient essentiellement la gestion des travaux : maintien de la circulation, des accès aux commerces, du stationnement de livraison... Des cyclistes ont néanmoins pu faire entendre leur voix, et leur chant était – à juste titre – très critique.

À chaque fois que nous avons pu nous exprimer sur les études présentées, nous avons fait remonter des objections. Elles portent essentiellement sur le fait que l'axe Fondaudège/Croix-Seguey ne va pas rester cyclable en sens sortant (est-ouest) sur toute sa longueur (pas au delà du carrefour Seguey/Gayon) et qu'aucune solution pour le sens ouest-est n'est envisagée. À ce jour, les obser-

vements de Vélo-Cité n'ont pas été considérés – on a vraiment l'impression de parler dans le vide — quand bien même de nombreux citoyens ont fait des critiques similaires lors de l'enquête et des réunions publiques.

Nous sommes certains, compte-tenu des évolutions des mentalités, que s'il était conduit dans quelques années, un tel projet serait conçu avec une solution cyclable bidirectionnelle (et donc au détriment du stationnement de surface). Il faudrait anticiper cette évolution.

Vélo-Cité a tenu une réunion publique, rue Fondaudège, sur le thème « Tram D et vélos » le 19 janvier dernier. Une délégation de Bordeaux Métropole et du maître d'ouvrage tram D était là et nous l'en remercions. Nous avons exposé une série de revendications très ciblées. En voici un résumé :

- le cours Tournon doit être en double sens cyclable (comme on l'avait vu dans des projets initiaux !) et le stationnement en bataille (c'est-à-dire perpendiculaire à la chaussée) y est à proscrire ;
- rue Croix-Seguey, entre les rues Paulin et Gayon, il faut installer une vraie bande cyclable le long du stationnement, sur la portion où la circulation automobile est sur la voie de tram ;
- prévoir la jonction cyclable dans le sens descendant (ouest-est) entre le carrefour Seguey/Gayon et le carrefour Seguey/Calvé (la rue Calvé sera en double sens cyclable) ;
- équiper la rue Ulysse-Gayon d'une bande cyclable sortante et d'un débouché cyclable correct sur les boulevards ;
- élargir un peu le regard, prévoir un itinéraire cyclable descendant (ouest-est) vers le centre ville, côté sud du projet et repenser l'aménagement cyclable de la rue David-Johnston.

Il a été convenu que Vélo-Cité serait reçue par Bordeaux Métropole et la maîtrise d'ouvrage d'ouvrage du tram D autour de propositions concrètes sur tous ces points, dans les semaines à venir. Nous avons évidemment insisté pour qu'on comprenne bien que les solutions retenues devront être intégrées au calendrier de réalisation de la ligne D.

● **Ludovic Fouché**

PS. À propos de la rue David-Johnston, les rues Matignon et Barada qui y débouchent sont désormais en double sens cyclable. Prendre la rue Lagrange depuis la rue David Johnston est interdit aux autos depuis de longues semaines, mais pas aux vélos, le double sens vélo a été préservé.

VÉLO-ÉCOLE : BILAN 2015

Vous connaissez bien sûr les buts de notre vélo-école : apprendre à faire du vélo et à se déplacer correctement en ville

L'année 2015 a vu la vélo-école se développer et se professionnaliser, aussi bien en termes de communication et de visibilité que sur la capacité d'accueil et la pédagogie du vélo en ville.

En deux ans, le nombre de stagiaires est passé de 15 à 54. En 2014 les stages sont passés de trois à six par an, et 2015 a vu naître une septième session et même une huitième à l'extérieur. La vélo-école est encadrée par un salarié et un membre du conseil d'administration, soutenue par trois bénévoles et par les jeunes en service civique d'Unis-Cité. L'association Récup'R entretient les vélos à la fin de chaque stage. L'aide du conseil général permet d'offrir un tarif spécial aux personnes bénéficiaires du RSA, et Bordeaux Métropole aide aussi à la réalisation.

La vélo-école favorise en premier lieu l'accès à la mobilité et donc indirectement à l'emploi. Plusieurs participantes sont aussi là pour réaliser un rêve d'enfant. Il apparaît que la vélo-école

est un levier favorisant la réinsertion. En effet, apprendre (et réussir !) à faire du vélo donne aux stagiaires une certaine confiance en soi, et favorise leur développement personnel. Ces nouveaux cyclistes deviennent ensuite des ambassadeurs de la bonne pratique du vélo en ville auprès des autres usagers qui n'ont pas forcément tous les codes du bon comportement à vélo. Nul doute qu'avec le « climat » actuel la vélo-école a encore de belles années devant elle.

En 2015, la vélo-école c'est :

- 7 stages sur l'année (13 séances de 2 heures par stage)
- 1 stage à l'extérieur au centre social de Beaudésert à Mérignac
- 100 séances de formation à l'usage du vélo en ville
- 54 sourires : 52 femmes, 2 hommes
- 12 circuits évolutifs et adaptés dans la métropole

- 600 kilomètres parcourus dans la métropole
- 3 bénévoles actifs
- 12 services civiques volontaires d'Unis-Cité
- 4 partenariats : avec Bordeaux-Métropole, le conseil général, Unis-Cité et Récup'R.

● **François Nora**



LE CYCLISTE INDIEN A-T-IL DU SOUCI À SE FAIRE ?

A priori, oui. Comme dans tout pays « émergent », les véhicules motorisés remplacent rapidement les autres modes de transport, qu'il s'agisse de traction animale ou de bicyclette. C'est un phénomène bien connu que j'ai pu observer en Inde, dans la province du Rajasthan, que j'ai parcourue dernièrement



Comme partout en Inde la chaussée est très partagée, on y trouve tous les types de véhicules, et au milieu, des cyclistes, mais aussi des piétons et des animaux. Bien sûr, parmi ceux-ci on pense immédiatement aux vaches (qui peuvent être des taureaux !) mais il ne faut pas oublier cochons, singes, poules, chiens et corbeaux. Ceci aussi bien en ville qu'à la campagne. Sauf qu'en ville la densité est beaucoup plus forte ! Conséquence : on a toujours l'impression d'être noyé dans un flot perpétuel de circulation. Enfin, de circulation... cela dépend des moments, car les Indiens s'équipent très vite en automobiles, la taille et la durée des bouchons commencent à être proportionnels à la population du pays, c'est-à-dire énormes. Et parfois inextricables

comme aux passages à niveau fermés où tous les véhicules s'agglutinent sur toute la largeur de chaque côté de la barrière. Que croyez vous qu'il advient lors de son ouverture ? Un affrontement ! Un magma automobile klaxonnant et désagréablement odorant !

Dans ces situations, pensez vous, le cycliste s'en tire bien, il se faufile. Et vous avez raison : d'ores et déjà, en ville, le cycliste indien est probablement plus rapide que son homologue envoituré. Sans parler du stationnement : difficile, voire impossible pour les autos alors qu'il y a toujours une petite place pour un vélo. De plus les indiens attachent peu leur bicyclette, heureux pays où le vol est rare et l'affaire de vrais bandits !

Dans de telles conditions, pourquoi donc le cycliste indien devrait-il être inquiet de son avenir ? Tout simplement parce que tous les aménagements actuels sont conçus et réalisés pour l'automobile. Les chaussées s'élargissent pour accroître la fluidité et la vitesse, les entreprises s'installent en dehors des villes, des cités émergent au milieu de nulle part... Un phénomène que nous avons connu il y a quelques décennies et que l'on tente de corriger aujourd'hui. L'allongement des distances va rendre le vélo inopérant pour de nombreux déplacements, renforçant ainsi la place des motorisés (j'ai oublié de dire

qu'outre les voitures il y a aussi de plus en plus de motos et scooters, tous thermiques).

N'oublions pas les aspects sociologiques : les Indiens aiment montrer leur réussite et leur richesse et la voiture en est un marqueur fort comme chez nous (même si son aura a tendance ici à s'estomper). Il est d'ailleurs probable que les cyclistes indiens, dans leur grande majorité, ne rêvent que d'une chose : changer leur vélo contre un véhicule plus « évolué ».

Mais des signes positifs (pour que le vélo garde sa pertinence) existent :

- l'extrême pollution des villes par les gaz d'échappement pose dès aujourd'hui des problèmes de santé publique, les autorités vont bien devoir les résoudre,
- les difficultés de circulation et de stationnement croissent de manière exponentielle, la saturation est proche,
- les transports en communs restent privilégiés économiquement et se développent.

Cela suffira-t-il pour que les cyclistes ne disparaissent pas totalement des villes indiennes comme cela a pratiquement été le cas en France ? Gardons l'espoir pour eux.

● Marc Aupolot

LISBONNE À VÉLO, À L'ASSAUT DES SETE COLINAS

Lisbonne (*Lisboa*), capitale du Portugal, est appelée la ville aux sept collines (comme d'autres, soit). La juxtaposition de quartiers (*bairros*) anciens, rescapés du tremblement de terre de 1755, et d'autres très modernes, a créé des axes de circulation très disparates, une sorte de répertoire de tout ce qui peut exister en termes de voirie : depuis la petite rue pavée d'un mètre de large pleine d'escaliers (*escadinhas*) au sein de l'Alfama, à l'avenue à deux fois trois voies en passant par la place du Commerce, gigantesque giratoire recevant tout à la fois les tramways (le vieux modèle traditionnel prisé des touristes, ou la version moderne qui file jusqu'à Bélem), les bus (simples, à soufflet, navettes), les voitures particulières, les taxis, la police. N'oublions pas les pentes à 15 % en pleine ville qui ne facilitent pas la pratique du vélo, ni même du VAE. D'ailleurs le smic est à 560 € et un VAE d'entrée de gamme est à 1200 €.

Le vélo, à vrai dire, nous le cherchons encore. Pourtant les initiatives ne manquent pas : la *câmara municipal* (mairie) a créé près de 40 points de stationnement vélo pour inciter à l'usage de la *bicicleta*, et mis en ligne une carte cyclable de Lisbonne

(<http://lisboaciclavel.cm-lisboa.pt/>).

Les *vias ciclaveis* (devinez !) y sont visibles ainsi que celles en projet et les *parquês de estacionamento* (devinez encore) à venir. Un des avantages de la crise dans un pays où la voiture est reine, c'est de forcer les usagers à repenser leurs déplacements même si c'est pour des raisons économiques. Un cabinet d'architecture et d'aménagement paysager a lancé un projet « *Lisboa horizontal* » : une étude topographique qui recense les rues de la ville en fonction de leur inclinaison. Et là, bonne nouvelle ! 63 % des 1 096 kilomètres de voies ont une pente comprise entre 0 et 4 %, soit 691 km pour pédaler facile. Une application permet d'identifier ces routes : <http://app.lisboahorizontal.pt/pt/>

Cerise sur le guidon, une cousine de Vélo-Cité existe à *Lisboa* : c'est en fait un café où l'on peut déguster des *pasteis de nata com um cha verde* (un thé vert) tout en faisant réparer sa *bicicleta* ou en regardant leurs nouveaux vélos et autres *acessorios*. Nous avons « liké » leur page Facebook, c'est peut-être le début d'une collaboration européenne !

<https://www.facebook.com/VelociteCafe>

● Muriel Sola-Ribeiro



Une cousine de Vélo-Cité



40 points de stationnement vélo

LES ENDORPHINES

Parler d'endorphines dans un journal consacré à la pratique cycliste ? Quelle drôle d'idée...

Et pourtant pas si originale que ça, car, comme vous ne le savez peut-être pas, les endorphines – ou morphines endogènes – sont sécrétées par notre organisme lors de tout exercice physique. Donc aussi, bien sûr, en faisant du vélo !

Ces analgésiques et euphorisants naturels nous regonflent le moral et nous aident à lutter contre l'anxiété et le stress. Cerise sur le gâteau, ils diminuent le risque de développer un tas de maladies : dépression, diabète de type 2, maladie d'Alzheimer, maladies cardio-vasculaires, voire certains cancers.

Les médecins, pour faire entendre la nécessité d'une activité physique journalière, ont pris l'habitude d'exprimer celle-ci en nombre de pas. Ainsi conseillent-ils d'effectuer au moins 10 000 pas chaque jour. Pas très simple à calculer, à moins d'être équipé en permanence d'un podomètre !

Mais pour les cyclistes le calcul se simplifie : une minute de vélo équivaut à 150 pas.

Bref, en une demi-heure vous avez presque rempli la moitié du contrat. Vous reprendrez bien un peu de marche à pied pour compléter !

● A.G.

BLUECUB

Les voitures Bluecub offre un service supplémentaire pour la mobilité en ville ? Admettons...

Outre un abonnement annuel de 100 €, l'utilisateur paie 20 centimes la minute. Ça paraît rien mais ça fait quand même 6 € la demi-heure.

Je m'amuse beaucoup quand j'apprends par Sud Ouest que les trajets durent en moyenne 35 minutes pour parcourir 8 km. Soit à peu près le même temps qu'à vélo, qui lui, est pratiquement gratuit. Et je rigole d'autant plus en pensant qu'il faut amener le véhicule à la station Bluecub la plus proche alors qu'un cycliste se garera directement là où il veut aller.

Vous avez raison d'avoir choisi le vélo !

● Alain Guérineaud

LE PRÉSIDENT RENVERSÉ !



Il ne s'agit pas d'une révolution, ni même d'un coup d'état à la tête de Vélo-Cité, mais le président est indisponible pour quelques semaines suite à une mauvaise chute de vélo... Nous soupçonnons qu'il s'est fait renverser par une cycliste alors qu'il était en goguette dans les rues de Bruxelles !

Solution du n° 61

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

MOTS CROISÉS n° 62 par Anne Dicky

Horizontalement I. Maire de Bordeaux (deux mots). — **II.** Drôle de harde. — Bois. — **III.** Protubérance. — Et ainsi de suite. — **IV.** Maire de Bordeaux. — **V.** Diplôme d'aéronautique (sigle). — Tranche de bavette. — **VI.** Tel l'âne de Samson. — Sécurité informatique (sigle).

— **VII.** Prénom oriental. — Salut étranger. — En Suède. — **VIII.** Maire de Bordeaux (deux mots). — **IX.** Hypothèques. — Désir. — **X.** Maire de Bordeaux. — Prisonnier. — **XI.** Masse à la masse. — Consonne doublée. — **XII.** Langues rares. — **XIII.** Surveillée avant l'heure ? (trois mots)

Verticalement 1. Viticulteurs indéclicats. — **2.** Adressage dispersé. — Voyelles. — Salut étranger. — **3.** Maire de Bordeaux (deux mots). — **4.** Pagaille belge. — Terre indépendante (vieux mot). — **5.** Mal tamisé. — Tomate en vrac. — **6.** Procédure de recouvrement (sigle). — Des chimères chimériques. — **7.** Coup de poing. — Un allemand. — Label de protection (sigle). — **8.** Renversée par une pluie d'or ? — Dortoir (sigle). — Préfixe. — **9.** Phonétiquement amoureuse. — Maire de Bordeaux. — **10.** Armée quand elle est grande. — Graminée. — Désinence verbale. — **11.** Méthode. — Volée. — **12.** Restriction militaire.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I												
II												
III												
IV												
V												
VI												
VII												
VIII												
IX												
X												
XI												
XII												
XIII												

Sommaire du n° 131

1	Éditorial
2,3	Rendez-vous. Actualités
4,5	C'est passé. C'est gagné.
6	Bordeaux
7,8	Communes
9	Dossier
10	Ailleurs
11	Brèves. Mots croisés

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

Le numéro 131 a été tiré à 460 exemplaires
(+ 800 diffusés par mail).

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.

Pour les vélos épaves qui restent attachés aux arceaux ou autre mobilier urbain, il suffit de faire une demande à Allô Proximité au 05 56 10 33 33 (pour Bordeaux seulement... pour l'instant)

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 (année civile)

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

Date de naissance

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 ?