Vélo.Cité 120

Décembre 2013

ISSN : 1954 - 9032 – 2 €

Éditorial

Un PAMA pour le PUMA ?*

On nous l'a annoncé en juin, l'État relance l'élaboration d'un « plan national d'action mobilités actives » (PAMA) pour promouvoir la marche et le vélo, mais aussi (je cite, et on prend son souffle) « l'intermodalité transports collectifs/modes actifs, le partage de l'espace public et la sécurisation des modes actifs, la création d'un cadre fiscal et financier favorable aux modes actifs dans les déplacements domicile-travail, la prise en compte des politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social, le développement des itinéraires de loisir et le tourisme à vélo, la communication autour des bienfaits du vélo. »

Ouf ! Mais ce PAMA accouchera-t-il d'une souris comme le plan vélo précédent ?

D'évidence, les politiques, et même souvent nos propres militants, craignent que la population (sous-entendu automobiliste) ne soit pas prête à accepter de nouvelles contraintes pour faciliter la vie des piétons, cyclistes, auto-partageurs ou autres co-voitureurs.

Mais n'est-ce pas le rôle des politiques de devancer l'opinion, en s'appuyant sur une partie de la population, certes minoritaire, mais qui comprend de fait une proportion non négligeable de ces

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

Serions-nous des animaux sauvages égarés ?

13 décembre

- **Les lumières de la ville**

24 janvier

- **Assemblée générale**

Bloc-notes

● **Jeudi 28 novembre**

Conférence Portland-sur-Garonne (p. 6)

● **Vendredi 13 décembre**

Les lumières de la ville (p. 2)

● **Vendredi 24 janvier**

Assemblée générale (p. 2)

automobilistes qu'on se plaît à décrire comme incapables de changement ? Nouvelles règles de circulation adaptées aux cyclistes, normes de stationnement dans les résidences ou les bureaux, aides fiscales, campagnes de communication (pas seulement sur les bienfaits du vélo mais aussi sur les nouvelles règles de circulation, voire sur les anciennes, comme le double sens cyclable…), les leviers ne manquent pas pour pousser, inciter, motiver, récompenser les anciens ou nouveaux adeptes d'une mobilité alternative.
Alors n'ayons pas peur, avançons autrement !

■ **Danielle Cassagne**

** Le pôle urbain des mobilités alternatives est une association locale qui travaille au quotidien pour développer une vision transversale et concertée des questions de mobilité urbaine. Les membres du PUMA sont :*
• Autocool, structure de promotion de l'autopartage,
• AiRoller, à la fois association sportive et de promotion de ce mode de déplacement
• Vélo-Cité, association de promotion du vélo et de défense de ses usagers
• Les Droits du piéton 33, association engagée pour améliorer la condition des piétons en ville.

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux
ISSN : 1954 - 9032
Mise en page du numéro 120
Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreau

Assemblée générale 2014

Notre assemblée générale se tiendra le **vendredi 24 janvier 2014 à partir de 17 h 30** (début de l'émargement) à la maison éco-citoyenne, sur les quais à Bordeaux (au bas du cours d'Alsace-Lorraine). Le stationnement des vélos y est prévu bien sûr.
Ne manquez pas ce rendez-vous annuel ! C'est le moment de prendre des nouvelles fraîches de l'association et de discuter ensemble des actions à mener pour la nouvelle année – et également, de papoter vélo autour d'une boisson et de quelques gâteaux.

Vous trouverez en pages 12 et 13 le rapport d'activité de 2013 ainsi qu'une proposition de rapport d'orientation pour l'année 2014.

L'association a toujours besoin d'adhérents motivés pour jouer un rôle actif. Pourquoi ne pas rejoindre le conseil d'administration ? Quatre membres au moins sont sortants cette année. Si vous souhaitez vous présenter, merci de nous contacter le plus tôt possible et au plus tard deux semaines avant l'assemblée générale. Vous pouvez aussi venir assister à un conseil d'administration « live » : il en reste deux d'ici l'AG, début décembre et début janvier.

Ordre du jour : rapport d'activité, rapport financier, élaboration du rapport d'orientation pour 2014, renouvellement partiel du CA, questions diverses.

Le présent avis tient lieu de convocation. Si vous ne pouvez être présent, faites vous représenter en remplissant le bon pour pouvoir que vous trouverez en page 13.

Les lumières de la ville

L'édition 2013 de la balade à vélo « Les lumières de la ville » aura lieu le **vendredi 13 décembre**. Rejoignez nous en famille ou entre amis ! Le rendez-vous est fixé à **18 h 30 en haut du cours du Chapeau-Rouge**, à côté du Grand Théâtre. Notre guide culturel favori Yves Simone nous fera l'honneur et le plaisir de nous accompagner. En une heure et demie environ (pauses comprises), notre parcours nous promènera d'une rive à l'autre. Puis nous rejoindrons l'accueillant centre d'animation St-Pierre pour partager un vin chaud et nous régaler des spécialités apportées par chacun. Parlez en autour de vous, invitez vos voisins, et surtout, que votre vélo soit lumineux !

Remise en selle

Chaque samedi de remise en selle est un vrai plaisir pour nous, encadrants : nos « stagiaires » font, au cours de la séance, des progrès remarquables et s'attachent ensuite à revenir régulièrement afin de s'entraîner, et de se familiariser avec l'environnement urbain jusqu'à partir confiants seuls à vélo en ville.
C'est un grand succès pour eux et une grande satisfaction pour notre association. Bien accompagné, chacun peut dépasser son appréhension à rouler en ville. Il nous faut donc amplifier cette action. Nous avons besoin de vous, cyclistes chevronnés, pour participer à l'accompagnement de ces séances. C'est pourquoi nous démarrons des mini formations de deux heures, avec en première partie des rappels sur les aménagements cyclables et les règles de conduite, et ensuite un tour à vélo pour les exercices de maniabilité et la pédagogie. Si vous êtes tentés par cette expérience, contactez nous. Nous serons ravis de vous y accueillir et de vous compter ensuite dans notre équipe.
Dates des prochaines remises en selle : les **samedis 23 novembre et 7 décembre de 9 h 30 à 12 h 30.** Reprise ensuite les **samedis 18 janvier, 15 février, 15 mars.**

■ **Catherine Joanlanne**

Bordeaux va-t-il perdre son triple A ?

Les randonneurs qui ont emprunté la piste cyclable Bordeaux-Lacanau cet été ont dû avoir une bien piètre opinion de la soi-disant quatrième ville cyclable mondiale… Petit récapitulatif des mésaventures rencontrées dans le sens Océan – Entre-Deux-Mers.

Bruges : piste coupée entre l'avenue du Général-de-Gaulle et le Lac pour cause de nouvelle ligne de train-tram avec des déviations peu évidentes au travers d'une circulation automobile dense.

Bordeaux-Lac : travaux liés à l'extension de la ligne C du tram. Ici la continuité existe mais la piste est parfois couverte de boue et de graviers.

Un peu plus loin : inondations sous un pont. Au moindre orage c'est 20 à 30 cm d'eau qui s'accumule et interdit le passage. Des panneaux de déviation sont régulièrement mis en place mais rapidement vandalisés. De toute façon la déviation n'a rien d'évident et renvoie les cyclistes vers des bretelles routières où ils n'ont pas leur place.

Enfin, ceux qui ne s'étaient pas encore définitivement perdus et souhaitaient monter par le pont d'Aquitaine auront eu la grande chance de se heurter à une piste fermée. S'ils ont été assez perspicaces, ils seront montés par la seule piste ouverte, mais il fallait la trouver…

Avouez qu'en quelques kilomètres cela fait beaucoup. Et ceci sans parler des travaux ponctuels qui ont coupé la piste quelques temps comme ce fut le cas à Saint-Médard-en-Jalles, ni des orages qui ont causé quelques dégâts.

Certes on peut relativiser et se dire qu'en période estivale il y a de nombreux travaux sur toutes les chaussées et que les automobilistes, eux aussi, subissent des contraintes du même genre. Sauf que… Outre le fait que les coupures de la piste cyclable ne se limitent pas à l'été, on peut s'interroger sur la réaction des randonneurs qui arrivent dans la région sur la foi de documentations vantant une liaison cyclable Lacanau-Bordeaux et se trouvent confrontés, parfois avec des enfants et des remorques, à des conditions inattendues et dangereuses.

Les « décideurs » n'ont pas vraiment pris en compte les déplacements à vélo, et les moyens dont disposent les techniciens chargés de faire en sorte que « cela fonctionne quand même » semblent dérisoires, si on en croit ce plan des déviations monté sur un carton et accroché à un tronc par une ficelle !

■ **Alain Guérineaud**

On aime la nature, mais…

C'est la piste qui est mal positionnée ou la haie mal taillée ?

Nous aimons bien circuler sur des pistes agrémentées d'arbustes, de fleurs ou autres végétaux. C'est un des avantages du vélo que de pouvoir bénéficier d'un environnement agréable, naturel et même parfois parfumé.

Ce que l'on aime moins c'est que, sous prétexte de naturel justement, les plantations soient tellement négligées que la circulation en devienne difficile. Comment se croiser sur une piste quand elle est réduite de la moitié de sa largeur ?

On ne compte plus les aménagements qui disparaissent sous la végétation, ni les branches d'arbres à hauteur de visage qui mériteraient d'être sérieusement élaguées. Parfois il s'agit de végétation « échappées » de propriétés riveraines, ce qui n'est pas une excuse : il existe des règlements pour éviter l'invasion, que les municipalités les fassent respecter !

Quant aux arbres qui chutent, ils sont dégagés dans l'heure s'ils barrent une route ; mais il a fallu plusieurs jours pour en tronçonner un sur la piste du Lac à Bordeaux. Et à Pessac, deux mois après les orages de juillet les branches étaient toujours là…

■ **AG**

Mais que fait le CA ?

Septembre

■ **04** Conseil d'administration du PUMA
■ **05** Conseil d'administration
■ **07** Forum des associations à Talence
■ **08** Ouvre la voix (p. 7)
■ **09** Conseil d'administration de la MNE (Maison de la nature et de l'environnement)
■ **12** Campus accueil étudiants à la Victoire (p. 4)
■ **13** Parcours vélo-école pour le Tauzin - Cité Run (p. 4)
■ **15** Circuit de maniabilité pour enfants, enfants école Loucheur
■ **17** Réunion de préparation des 30 ans de la MNE
■ **19** Inauguration du carrousel vélos à Talence (p. 9)
■ **20** Eysines : journée mobilité inter-entreprises ; Stand à la mairie de Mérignac pour la semaine de la mobilité
■ **23** Réunion « plateforme des mobilités, V&Co » à Bordeaux
■ **28** Roulidor de Récup'R (p. 7)

Octobre

■ **01** Conseil d'administration
■ **05** Remise en selle
■ **06** Bourse aux vélos
■ **07** Réunion pour la campagne « Être vu »
■ **09** Réunion avec la FNAUT
■ **10** Conseil d'administration de la MNE
■ **13** Réunion de concertation sur la rue Costedoat (p. 10)
■ **15** Réunion CUB sur le projet de couloir de bus avenue Kennedy à Mérignac
■ **16-17** Colloque à Strasbourg : le piéton dans la ville (p. 5)
■ **22** Journée « Voirie pour tous » à Limoges : intervention sur les aménagements, la sécurité à vélo, le stationnement des vélos
■ **23** Remise en selle
Réunion CUB sur les aménagements
■ **24** Réunion sur le stationnement avec la CUB et la ville de Bordeaux
■ **26** Parcours de maniabilité enfants devant la MEC

Novembre

■ **05** Conseil d'administration ;
Réunion pour la convention CUB avec Richard Gessner
■ **06** Échanges entre acteurs de la mobilité et tables rondes avec « plateforme des mobilités » ;
Talence : réunion sur les déplacements à vélo
■ **09** Parcours de maniabilité enfants devant la MEC

Campus accueil étudiants

Place de la Victoire, rien que des jeunes autour des stands de conseil et d'information sur leur nouvelle vie d'étudiants. Notre stand lui aussi était tenu par une étudiante, habituée du vélo, qui vantait les mérites de la bicyclette en ville et conseillait aux étudiants intéressés de venir s'équiper à notre bourse aux vélos.

Rencontres de la mobilité, club des entreprises d'Eysines

Cités Run

Belles journées de rencontre, d'échanges et d'action lors de la traditionnelle manifestation organisée par la maison de quartier du Tauzin à Bordeaux et le groupe hospitalier Pellegrin-Perrens. Toujours la même équipe dynamique avec laquelle il fait bon agir et avancer. Cette année, le colloque et les animations portaient sur le thème « sport et handicap ». Vélo-Cité et les Droits du piéton étaient présents pour insister sur le respect des aménagements réservés aux piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes. Nous avions avec nous notre ami malvoyant Gérard, le brillant mécanicien de nos bourses aux vélos, venu sur un tandem construit par sa femme et lui-même. Furent aussi évoqués les bienfaits que représentent la pratique régulière de la marche et du vélo pour entretenir sa forme physique et sa santé.

Nous avons animé des ateliers de maniabilité avec obstacles et handicaps pour des enfants d'une école et d'un collège du quartier. Pour l'occasion, nous avions emprunté à la Maison éco-citoyenne un vélo monopousseur très pratique pour transporter des personnes ayant des difficultés à se déplacer. L'emprunt est gratuit, accessible à tout particulier qui en fait la demande, et permet de faire une promenade en famille le long des quais avec des personnes âgées, handicapées ou convalescentes. Le dimanche, Vélo-Cité a encadré la course de découverte du quartier, et Christophe, dont on peut voir sur la photo le tee-shirt militant, a fièrement couru aux couleurs de notre asso. Deux jours d'action dans une bonne ambiance, avec un public très à l'écoute et enrichissant. Et, comme chaque année, une bonne organisation : bravo à l'équipe coordonnatrice !

■ Catherine Joanlanne

Le PUMA en action à la maison éco-citoyenne

« Dans la famille écomobile… » C'est le titre d'une exposition de photos visible à la Maison éco-citoyenne jusqu'au 15 décembre, qui fait le portrait de 24 Bordelais adeptes de l'écomobilité au quotidien.

Et dans cette famille, on trouve notamment deux associations du PUMA, AiRoller et Vélo-Cité, que la Maison éco-citoyenne a sollicitées pour apprendre à tous, et en jouant, que le roller et le vélo permettent de se déplacer au quotidien sans polluer, en gardant la forme, de façon conviviale et économe. Durant deux samedis, nous avons installé des parcours de maniabilité pour développer réflexes et souplesse, convaincre que ces modes actifs peuvent devenir naturels, et rappeler au passage quelques bons principes. Les enfants accrochent tout de suite et les parents se prennent vite au jeu. On leur souhaite d'intégrer ces habitudes à leur mode de vie et de profiter de la ville à ciel ouvert !

Pour le programme de la maison éco-citoyenne : **http://maisoneco.blog.bordeaux.fr/**

■ CJ

Bourse aux vélos

Un temps magnifique, un monde fou, et 115 vélos qui ont trouvé un nouveau propriétaire. Le cycle du vélo continue, c'est « l'heureux cyclage » ! Retrouvons-nous à la bourse du printemps, le dimanche 6 avril 2014.

Le piéton au cœur de la ville

Un colloque tenu en octobre à Strasbourg. Forcément, on n'y parlait pas que des piétons !

Strasbourg est connue comme pionnière en matière de mobilité active. Son plan piéton 2012-2020 prévoit un réseau favorable aux piétons reliant le cœur des différents quartiers. Un parcours piétonnier partant de la gare centrale vers la banlieue sud, baptisé « la Magistrale », est en cours d'aménagement. Strasbourg est aussi depuis longtemps tournée vers les déplacements à vélo. Chaque jour aux heures de pointe, un flot continu de cyclistes emplit les rues. La cohabitation des cyclistes et des piétons est constante. Avec le développement de ces modes actifs, là et ailleurs, il est important de réfléchir à un bon partage de l'espace entre ces deux catégories d'usagers, qui restent, avec les personnes à mobilité réduite, les plus vulnérables de la route.

La cohabitation piétons-cyclistes

Une partie du colloque a été consacrée à ce thème, notamment grâce à la présidente de la FUB, Geneviève Laferrère. Je cite la présentation écrite du livret remis, qui donne bien le sens de la réflexion : « Les associations cyclistes ne revendiquent pas de prendre la place des piétons, dont l'espace est déjà trop réduit. Elles réclament un partage équitable de la voirie pour remplacer l'automobile solo sur des moyennes distances. Les doubles sens cyclables sont un outil pour lutter contre la circulation des cyclistes sur les trottoirs ». La cohabitation entre cyclistes et piétons peut être perçue comme dangereuse et créer des tensions : les cyclistes sont plus rapides que les piétons, silencieux, et pas toujours respectueux des règles ; les piétons sont distraits, imprévisibles (téléphone portable, discussion), et… pas toujours respectueux des règles. Il y a une grande médiatisation de ces préoccupations, mais il faut plutôt se pencher l'accidentalité. Celle-ci n'est connue que très partiellement car ce sont les accidents graves, heureusement rarissimes, qui sont recensés : en 2011, deux piétons ont eu un accident mortel dû à un conflit avec un cycliste, et un cycliste est décédé suite à un conflit avec un piéton. Ces chiffres sont à rapprocher des 4 000 usagers de la route tués dans la même période. Mais le sujet est tout de même à prendre en compte. Une partie de la solution réside dans la mise en place d'un aménagement adapté (type et traitement du sol) en fonction de critères tels que la densité de piétons et de cyclistes et leurs besoins. On pourra alors choisir la mixité ou au contraire la séparation entre piétons et cyclistes.

Mais pour le piéton, le cycliste est-il bien le problème ?

L'automobile occupe encore trop de place dans l'espace public, et notamment une place qui ne lui est pas réservée : trottoirs, passages protégés, voies cyclables… Pour réduire cette emprise, il faut notamment régler la question du cheminement vers l'école, d'autant qu'il a une vertu pédagogique pour les enfants. Combien de parents déclarent que venir à pied ou à vélo à l'école est trop dangereux, et qu'ils préfèrent conduire leurs enfants en voiture ! Les aménageurs laissent peu de place au vélo alors que sur des trajets de 1 à 5 km, on peut facilement doubler la part modale de la marche et du vélo.

Espace piéton-espace cycliste

Une façon de faciliter la cohabitation des cyclistes et des piétons est de laisser le cycliste sur la chaussée en modérant la vitesse (zones 30, doubles sens cyclables). Une autre est de créer des aménagements séparés confortables et sans ambiguïté (piste cyclable au niveau de la chaussée). Pour les aménagements sur trottoir, il est nécessaire d'ajuster l'usage prévu et l'usage réel, sans quoi piétons et cyclistes utilisent la partie du trottoir non prévue pour eux. L'enjeu est à vrai dire plus le confort de circulation que la sécurité, qui n'est pas si précaire dans les faits, même si les usagers la pensent souvent menacée. Il faut toujours se positionner en fonction du plus vulnérable.

Des journées de réflexion comme celle-ci sont très importantes car elles permettent de repenser la qualité de vie en ville à travers la cohabitation de tous les usagers de la rue.

■ CJ

Oui au tram… à vélo

L'association Oui au tram a été créée en 2007 à l'initiative de riverains et d'usagers, en réponse à l'action véhémente de quelques commerçants de la rue Fondaudège opposés au projet de ligne D du tramway pour le quart Nord-Ouest de l'agglomération.

L'association organise régulièrement des rassemblements de rue afin de présenter les avantages de ce moyen de transport moderne et efficace. Nous insistons sur l'amélioration du cadre de vie : une ville apaisée est moins polluée, plus respirable et moins bruyante. L'objectif de notre association est de montrer aux élus que la très grande majorité des citoyens attend ce tramway, en particulier dans le secteur Fondaudège. L'association participe activement aux réunions de concertation organisées par la CUB dans toutes les communes desservies par la ligne D : Bordeaux, Le Bouscat, Eysines, Bruges, Saint-Médard et Le Haillan.

Samedi 21 septembre, nous avons proposé un parcours-découverte à vélo de la future ligne D pour souligner les retards du projet. Partis des Quinconces, où nous avons présenté notre travail et remercié nos partenaires, nous avons fait un premier arrêt place Brizard (rue Fondaudège) où Mme Walryck (adjointe au maire de Bordeaux chargée du développement durable) et M. Chausset (élu vert à la CUB et vice-président chargé des transports de demain) ont commenté leur travail.

Deuxième arrêt avenue de la Libération (au Bouscat) où M. Bobet (maire du Bouscat) et M. Junca, son premier adjoint chargé du développement durable, ont explicité les contradictions du projet et leur positionnement vis à vis des commerçants. La balade s'est terminée avenue du Taillan à Eysines où le maire, Mme Bost, nous a accueillis pour compléter le propos de ses collègues élus. Nous avons fini par une pause gourmande au Plateau, centre culturel accolé à la mairie d'Eysines.

Nous étions près de 60 participants et la qualité du discours de nos interlocuteurs a confirmé notre choix de défendre cette ligne D, vitale pour la vie de cette partie de la CUB.

http://www.ouiautram.com/

■ **Muriel Sola-Ribeiro et Laurent Prevost, président de *Oui au tram***

La Transeuropéenne à Bordeaux

L'association CyclotransEurope, fondée en 1996, a pour objectif la réalisation en France d'une véloroute permettant à terme de relier aussi bien Paris à Moscou que Saint-Jacques de Compostelle à Trondheim, et autant que possible en site propre. Elle organise chaque été une randonnée : pour la dernière édition, 1100 km dans l'ouest de la France et le long de l'Atlantique. En passant, bien sûr, par Bordeaux.

C'est ainsi que le lundi 22 juillet, encadrée par Catherine, Georges et moi-même, une bien joyeuse équipe s'est ébranlée de la gare St-Jean en direction du centre ville.

Les cyclistes de la Transeuropéenne avaient déjà plusieurs centaines de kilomètres dans les jambes : ils étaient nombreux à être partis de Tours pour gagner Bayonne et terminer le parcours à Mont-de-Marsan. En 2009, nous les avions déjà accueillis pour une balade dans Bordeaux qu'encadraient alors Dany et Guillaume Sorel.

Le but de notre trajet ? Une visite en douceur des quelques merveilles que recèle la ville, de Sainte-Croix au Grand Théâtre en passant par la cathédrale et le Palais Rohan, puis de la place des Quinconces jusqu'au nouveau pont Chaban-Delmas, après avoir sillonné le quartier des Chartrons. Sous un soleil de plomb, nous avons échangé nos connaissances, nos commentaires et nos impressions pendant plus de deux heures et demie.

Tout le monde a bien résisté, en particulier une jeune adolescente, qui, je l'ai appris depuis, a parcouru la totalité du trajet, soit 1 100 kilomètres.

Après la traversée du nouveau pont et quelques photos, nous avons choisi les quais pour partager un rafraîchissement amplement mérité.

Bravo à tous ces cyclistes tournés vers la découverte ! Vélo-Cité a été très heureuse de les recevoir. Et leur rando de l'été prochain les verra partir de Bordeaux, jusqu'à Burgos en Espagne.

■ **Rozenn Bauer-Lavolley**

Contact : **http://transeuropeenne.free.fr/cyclotranseurope.htm**

De Bruxelles à Bordeaux

Une imposante délégation de 47 représentants de la région de Bruxelles-capitale est venue visiter notre territoire bordelais pendant deux jours. Emmenée par le secrétaire d'État à la mobilité, elle se composait de nombreux bourgmestres et échevins (maires et adjoints) nouvellement élus afin de nourrir leur réflexion dans les domaines de l'aménagement et des transports urbains.

Après une première journée d'accompagnement par la Mairie de Bordeaux, Vélophonie a eu le plaisir de guider cette délégation le lendemain. Trois visites thématiques ont été organisées. La première, guidée par Muriel Sola-Ribeiro, directrice de Vélo-Cité, portait sur les aménagements cyclables. La seconde, guidée par René Vernay, président de l'association Droits du piéton, a permis d'analyser très en détail la politique pour piétons et personnes handicapées mise en place à Bordeaux. La troisième visite présentée par Lionel Marty de Keolis portait sur les transports publics et l'intermodalité avec le vélo. Vélophonie remercie les partenaires qui ont été associés à cette action.

Pour mémoire, l'association Vélophonie a pour vocation de valoriser le territoire bordelais à l'international, et d'inciter aux échanges entre les différentes « cultures vélo » du monde.

À ce titre, une conférence intitulée « Portland-sur-Garonne » aura lieu **le 28 novembre à 18 h 30 à la Maison écocitoyenne de Bordeaux**, quai Richelieu. Venez nombreux découvrir la première ville cyclable des USA qui, étonnamment, présente de nombreuses similitudes avec Bordeaux.

La délégation découvre la gastronomie bordelaise au café français.

■ **Vélophonie**

Le Roulidor de Récup'R

L'association Récup'R est une « recyclerie », surtout tournée vers les vélos et le textile (http://recupr.org). Nous menons avec elle des actions de sensibilisation (elle nous a par exemple prêté sa création maison, la Louison Bobine, pour l'opération « Cyclistes brillez ») et elle entretient nos vélos pour la vélo-école.

Elle a récemment organisé sa deuxième édition du Roulidor, une manifestation festive à laquelle nous avons participé. Ce fut un grand jeu de piste dans Bordeaux, avec des participants déguisés, montées sur roues non motorisées, donc surtout des vélos, mais aussi quelques rollers et des jeunes à trottinette.

Au départ, près du local de la rue Terres-de-Bordes, un échauffement en musique grâce à leur vélo-tourne-disque. Les équipes se formaient par affinités ou par envie de se connaître. C'est ainsi que nous avons rejoint deux personnes de l'association Roue libre de Bergerac, des habitués du festival « Ouvre la voix » qui étaient venus spécialement pour l'occasion.

À part une énorme giboulée, tout fut super. Arrivée en fanfare dans le quartier Belcier où la Fol'écojournée battait son plein. Remise de prix pour les derniers arrivants qui avaient eu à cœur de résoudre un maximum d'énigmes mais n'avaient pu terminer à temps (c'était nous ! on a eu de bons sablés faits maison).

On y retourne l'an prochain et on vous invite à nous suivre.

■ **Catherine Joanlanne**

Ouvre la voix

Comme chaque premier week-end de septembre, nous nous sommes retrouvés au départ de Bordeaux pour vivre à vélo la découverte musicale programmée par la Rock School Barbey. Un premier concert aux « Vivres de l'Art » à Bacalan, lieu créatif de l'association artistique avec Arman Méliès dont l'acoustique se prêta bien au bâtiment de pierre. Notre asso emmena tout le groupe de cyclistes pour franchir le pont Chababa et glisser rive droite vers la gare de la Souys à Floirac. Le temps étant assez humide, le concert de Bob's not dead se déroula sous une halle où le public se rapprocha peu à peu de l'estrade pour entrer dans la chaleur et le poétique de ses ballades.
Avant de rouler au fil de l'eau vers Latresne, nous nous sommes fait plaisir avec le cycle biplace de « 33 Tours, imaginons la Gironde en 2033 » qui a participé à notre promenade musicale. (L'objectif de cette initiative du département de la Gironde est de recueillir la vision des habitants des villes et des campagnes sur leur département à l'horizon 2033.) Dernière étape, la majestueuse entrée de l'Aérocampus avec pique-nique au vert puis finale du concours de cri, ça décoiffe… et concert des « Touffes Krétiennes », une fanfare atypique. Un week-end musical toujours agréable.

■ **CJ**

À Bruges, on avance

Au printemps 2012, Vélo-Cité participait à une sortie de terrain avec des élus de Bruges et des représentants de la CUB. Il s'agissait d'examiner les aménagements cyclables dans le secteur du tout nouveau groupe scolaire du Tasta, qui vient de connaître sa seconde rentrée scolaire. Cet ensemble est situé avenue Claudeville en bordure de la plaine du Tasta qui s'étend en gros entre le cimetière Nord de Bruges et le Lac. Cet endroit était, il y a encore quelques années, une zone de maraîchage et de marécage principalement peuplée de poules d'eau et de diverses espèces de canards. En quelques années elle a été drainée et s'est couverte d'immeubles de deux ou trois étages. Cet urbanisme a conservé des espaces ouverts autour de deux petits lacs de drainage et d'un canal. Des cheminements pour piétons et vélos y sont aménagés, permettant aux habitants et à leurs enfants de rejoindre sans trop de risque, à pied ou à vélo, le groupe scolaire et les terrains de sport attenants.

Mais le maillage des pistes n'était pas complet. Il y avait des discontinuités. C'était le cas de la voie qui mène du groupe scolaire aux Allées de Boutaut, et au-delà vers les ensembles d'habitations, existants ou en construction, près du Lac.

Voici ce que nous écrivions il y a un an et demi : « *le long de cette avenue, on passe successivement de pistes cyclables de part et d'autre de la voie à une piste à double sens sur le côté gauche puis à rien du tout ! Le « rien du tout » va être aménagé et Vélo-Cité préconise une piste à double sens* ».

Avenue Claudeville, avant

Dire que c'est grâce à Vélo-Cité que… serait un peu prétentieux. Mais le constat est là : une piste cyclable à double sens séparée de la route a bien été réalisée. Elle permet de rouler en toute sécurité de ce collège, baptisé Rosa Bonheur, jusqu'aux Allées de Boutaut.

Avenue Claudeville, aujourd'hui

Là, on arrive à un grand carrefour, dont nous avions écrit qu'il devait « *être réaménagé pour permettre une traversée cyclable compréhensible sans un voyage d'étude préliminaire* ». Ce voyage n'est plus nécessaire : là aussi la traversée se fait maintenant par continuité de la piste cyclable, avec un feu tricolore. Les quelques photos ci-dessous sont éloquentes ! De quoi apporter une petite dose d'optimisme à l'approche de l'hiver.

Allées de Boutaut, avant

Allées de Boutaut, aujourd'hui

■ Georges Chounet

Mérignac

Revenons au mois de juillet où nous avions évoqué à la mairie l'absence de tourne-à-droite dans la ville. Eh bien dans les dix jours qui suivirent, à chaque carrefour, petit ou grand, les petits panneaux magiques « Tourne à droite » ou « Tout droit » furent installés. D'Arlac à Capeyron, du Burk à Pichey, pas un carrefour à feux qui n'ait ses panneaux. La règle a été appliquée partout, c'est incroyable !

Nous remercions les services de la mairie qui ont pris l'affaire en main et réagi rapidement. Le dialogue entre Vélo-Cité et la municipalité a ici très bien fonctionné.

Même si on regrette un peu le manque de communication sur ce petit bouleversement, ne boudons pas notre plaisir, et profitons-en en toute sécurité. Puisqu'en définitive, c'est peut-être nous qui en ferons la meilleure « comm ».

■ Max Clogenson

Carrousel à vélos à Talence

Une partie du quartier Nord de Talence est un quartier d'échoppes dans lesquelles il n'est pas facile de garer des vélos. C'est pourquoi la mairie y expérimente un « carrousel à vélos », installé à l'angle de la rue Émile-Zola et du cours de Reims. Dix boxes avec serrure accueillent les vélos de dix voisins, pour un coût de 5 € par mois et une durée expérimentale de six mois. La forme de ces boxes obligeant à placer son vélo à la verticale, un peu d'entraînement est nécessaire. L'évaluation de cette expérience permettra de savoir si elle peut être répétée dans d'autres quartiers. Il existe d'autres solutions pour offrir des places de stationnement aux vélos dans l'espace public : arceaux et locaux fermés réservés aux vélos comme bientôt à la station Peixotto, places dans les parcs-relais (comme celui de la station Arts et métiers), sont autant d'équipements favorables au choix du vélo au quotidien.

■ **CJ**

Gradignan

C'était une demande ancienne de Vélo-Cité : la création d'un double-sens cyclable rue Camille-Jullian, sur le campus, permettant une liaison facile entre la rue de Naudet et la piste qui traverse le domaine universitaire au Village 4. Après de longs mois d'attente et des demandes réitérées, cet aménagement vient enfin d'être réalisé.
Autre bonne nouvelle, les travaux de construction d'une piste cyclable le long de la rue de Pessac devraient démarrer en 2014. Cette piste assurera la liaison entre le rond-point de Cayac et la rue de Canéjan. Est annoncé également l'aménagement de la rue de la Mauguette, en prolongement de la rue de Lahouneau.

■ **Philippe Ménard**

Réseau Mille-Pattes

Et si on repensait nos déplacements sur le chemin de l'école ?

Avoir recours en permanence à la voiture individuelle, y compris pour de courts trajets, conditionne nos enfants à reproduire ces habitudes lorsqu'ils seront adultes. Des habitudes qu'accompagnent embouteillages, pollution, insécurité routière, hausse de l'obésité, diminution des liens sociaux… Ces raisons, et de nombreuses autres, poussent aujourd'hui des parents d'élèves à mettre en place de nouveaux modes de déplacements sur le trajet domicile-école.
Pédibus, vélobus, covoiturage, transports en commun… des solutions existent ! Pédibus et vélobus sont deux modes de ramassage scolaire, qui s'effectuent à pied ou à vélo, basés sur la participation de parents accompagnateurs. À tour de rôle, des bénévoles (parents, enseignants, grands-parents, retraités) guident jusqu'à l'école un petit groupe d'enfants, de la maternelle au CM2. Ça ressemble un peu à un bus… mais sans bus. Pas de moteur, non, mais un itinéraire précis, des arrêts, des horaires. Tout pour se rendre à l'école et en revenir en forme, en sécurité et sans polluer.
Le Réseau Mille-Pattes, créé par des parents d'élèves en 2008, accompagne tous ceux qui souhaitent mettre en place un tel dispositif. Cette fédération s'est donné pour mission de développer tous les outils nécessaires à la mise en place et à la pérennisation de ces nouveaux modes de déplacement. Le réseau anime aussi pour les enfants divers ateliers pédagogiques sur le thème de la mobilité. Il rassemble tous les dispositifs de pédibus et vélobus afin qu'ensemble ils mutualisent leurs efforts et bénéficient de tous les avantages d'une mise en réseau. L'accompagnement et l'affiliation sont gratuits.
Le réseau offre un cadre juridique, assure l'ensemble des accompagnateurs bénévoles, fournit le matériel nécessaire (gilets et brassards de sécurité, outils de communication) et installe sur le site www.reseaumillepattes.org un espace de gestion informatisé pour votre dispositif (cartographie, tracé des lignes, plannings, compte personnalisé, blog, forum…).

N'hésitez pas à consulter notre site ; vous y trouverez l'ensemble des informations relatives à notre démarche. La carte du réseau vous indiquera également toutes les communes engagées dans la CUB : Mérignac, Eysines, Talence, Bordeaux, Gradignan, Villenave-d'Ornon, Lormont, Martignas, Pessac…
Aller à l'école à pied ou à vélo est un geste simple, solidaire, écologique et pédagogique. N'hésitez donc pas à vous lancer, vous serez guidé et soutenu tout au long de votre démarche.
Rejoignez le réseau Mille-Pattes !

■ **Alexandra Pamies**
coordinatrice

06 61 06 28 10
coordination@reseaumillepattes.org
www.reseaumillepattes.org

Bonnac

La rue Georges-Bonnac a été réaménagée depuis les boulevards jusqu'au carrefour avec la rue Brizard et la place du 11-Novembre. Grosse nouveauté : la rue est désormais cyclable dans les deux sens. Le sens est-ouest a été aménagé en piste cyclable sur trottoir le long du cimetière (donc en remontée sur le trottoir gauche). Dans l'autre sens, des boulevards au centre ville, l'aménagement vélo propose d'abord une voie de bus cyclable (mais on est sur le trajet d'une ligne de bus importante, la liane 1, et de bus TransGironde) jusqu'au carrefour avec les rues Latour et Lacanau, puis le passage en piste sur trottoir (donc une piste à double sens) jusqu'au carrefour avec la place du 11-Novembre. Sur cette section, automobiles et bus circulent en voie unique et le trottoir le long du cimetière a été élargi.

Aboutissement bidirectionnel au niveau du carrefour Brizard, place du 11-Novembre. Un matin pluvieux et un gros trafic de cyclistes ! Piétons et cyclistes cohabitaient correctement.

Vélo-Cité a entendu des avis négatifs sur cet aménagement, notamment de l'association des Droits du piéton. Il est vrai que le choix de la piste sur trottoir est toujours risqué au regard de potentiels conflits vélos-piétons (en cas de mauvaise lisibilité des espaces, de largeur insuffisante…). Toutefois, l'auteur de ces lignes, qui pratique assez régulièrement ce trajet, n'a pas (encore ?) eu de problèmes de cohabitation avec les piétons. J'avoue que je suis avec eux d'un naturel tolérant sur les pistes sur trottoir et que j'use d'une sonnette au son ma foi fort sympathique, d'une attitude courtoise et d'une allure adaptée. Mais je rejoins évidemment les Droits du piéton sur les deux points suivants : des espaces piétons confortables sont une nécessité première et les aménagements doivent absolument éviter les très détestables conflit piétons-vélos.

Mais le principal problème de ce linéaire d'aménagement Bonnac, c'est qu'on n'en comprend pas l'aboutissement au carrefour avec la rue Brizard et la place du 11-Novembre. Ceci parce qu'il ne s'inscrit pas dans une planification lisible à plus large échelle. C'est un point sur lequel Vélo-Cité est pourtant intervenue plusieurs fois, notamment

Costedoat

La rue Edmont-Costedoat est aujourd'hui à sens unique. Mais suite à la fermeture de la rue Tanesse où un immeuble menaçait de s'effondrer (menace aujourd'hui levée) alors qu'une ligne de bus y passait, la mairie de Bordeaux propose la mise en zone de rencontre de la rue Tanesse et la mise à double sens (pour les bus) de la rue Costedoat. Nous avons suivi ce dossier depuis longtemps, étudié un premier projet soumis par la CUB courant août, puis participé à une réunion de concertation en septembre.

Rue Costedoat, rue Tanesse, rue Villedieu

Cette mise à double sens pourrait conduire à la suppression de la bande cyclable existante. Nous avons indiqué que cette suppression ne serait acceptable que si la rue devenait une zone 30, dans laquelle il faudra alors prévoir des aménagements apaisant la circulation, d'autant que la suppression des feux risque d'augmenter les vitesses. Puis nous avons élaboré une solution permettant d'une part de conserver la bande cyclable, et d'autre part de sécuriser les traversées cyclables du carrefour entre les rues Costadoat / St-Genès / Pessac / Villedieu / Mazarin, comme le montre le schéma ci-contre.

Les traversées cyclables de l'intersection des rues Costedoat / Pessac / St-Genès sont aujourd'hui très dangereuses. Ce carrefour est en effet très large et puisque les feux seraient supprimés, il serait possible de faire naître une bande cyclable continue depuis l'arrêt de bus existant et guidant vers la rue St-Genès. Au débouché de la rue de Pessac, une bande cyclable permettrait aux cyclistes de rejoindre l'intersection. Cette bande cyclable se prolongerait au-delà du carrefour pour rejoindre en toute sécurité la rue Villedieu, menant vers la Victoire. De son côté, la rue Villedieu est suffisamment large entre les rues Tanesse et Costedoat pour être à double sens cyclable (DSC), afin de donner une continuité à la rue Tanesse. Pour le débouché sur le carrefour de la rue Costedoat, un grand îlot pourrait être construit, permettant de sécuriser la traversée piétonne et la sortie du DSC, et de donner accès à la rue Mazarin. Il permettrait de renvoyer les cyclistes le long du passage piéton pour traverser la rue Costedoat (avec figurine vélo au sol).

Ensuite, l'une de nos interrogations portait sur la priorité qui doit être donnée aux commerces et aux bus sans privilégier les automobilistes : est-il envisageable dans le cadre du partage du trafic entre les rues Costedoat et Tanesse de penser la rue Costedoat en double sens cyclable,

- soit via une voie de bus autorisée aux vélos dans le sens S-N et un sens unique auto dans le sens N-S ?
- soit via une voie auto/bus/vélos partagée dans le sens S-N et la rue Tanesse dans l'autre sens auto ?

Enfin, et afin de limiter le risque de stationnement en double file (synonyme de danger pour les cyclistes), nous avons suggéré que l'ensemble des places de stationnement auto deviennent des places d'arrêt minute et que l'offre de stationnement vélo en différents points de la rue et à proximité des intersections soit renforcée (rappel : le panier mensuel d'un consommateur à vélo dans les commerces de proximité est supérieur à celui d'un automobiliste car les fréquences d'achat sont plus élevées).

Cours Aristide-Briand et rue Jean-Burguet

La mise à double sens de la rue Costedoat entraînerait quelques modifications sur le cours Aristide-Briand, comme la suppression de la voie de

lors d'une visite de terrain il y a deux ans et par différents courriers où nous avons notamment demandé la mise à double sens de la rue Brizard et la poursuite de l'aménagement Bonnac jusqu'à la rue Chauffour et au-delà, quand bien même cela nécessiterait de supprimer 8 places de stationnement auto… Néanmoins, positivons et faisons de ce semi-échec un levier pour demander des études et une cohérence à plus vaste échelle. Nous nous y attacherons dans les prochains mois.

La section avec couloir de bus cyclable et remontée en piste unidirectionnelle sur trottoir. Le gros trafic de bus n'est pas facile à gérer pour les cyclistes. On a d'ailleurs vu quelques vélos à contresens de la piste sur trottoir…

■ Jean-François Perrin

bus autorisée aux vélos entre les rues Costedoat et Tanesse, que nous avons beaucoup déplorée. Et ce d'autant plus qu'on ne nous propose pas d'alternative pour rejoindre la Victoire à vélo depuis le cours d'Albret. Nous en avons proposé deux :
- soit on supprime l'îlot central pour récupérer la largeur nécessaire à la création d'une bande cyclable ;
- soit on transforme la rue parallèle Henri-IV en vélo-rue, comportant donc par définition un DSC prioritaire sur les rues adjacentes.
Enfin, nous avons apprécié dans le projet que la rue Jean-Burguet permette le DSC, car il assure la continuité de la descente cyclable vers Pey-Berland par la rue du Maréchal-Joffre.

Les retours de la mairie

Suite aux différentes réunions de concertation qu'elle a organisé, la mairie a finalement décidé de limiter pour l'instant son projet à la réouverture en zone de rencontre de la rue Tanesse et à la création de quelques places d'arrêt minute et de manutention supplémentaires. Aucune amélioration des traversées cyclables de l'intersection des rues Costedoat / Pessac / St-Genès ne sera donc apportée dans l'immédiat.

■ Ludovic Fouché et Jean-François Perrin

Le stationnement dans le plan vélo de la CUB

L'analyse critique du volet « Aménagement » de ce plan a été publiée dans le bulletin de février. Nous abordons aujourd'hui le volet stationnement

Parce qu'un déplacement à vélo commence et se termine par un stationnement, ce volet est extrêmement important pour le développement de la pratique cycliste. Stationnement de courte ou de longue durée, visiteur ou résident…, il est indispensable de fournir aux cyclistes des conditions optimales, le vol étant l'un des premiers freins à l'utilisation du vélo. Le chapitre 2 du plan est entièrement consacré au stationnement.

Chapitre 2.1 : Développement de l'offre en parkings publics sécurisés
Rappelons qu'il peut s'agir de stationnement résidentiel. Les appartements du centre ville n'offrant pas toujours la possibilité de garer son vélo, le cycliste doit pouvoir laisser son véhicule dans un endroit protégé à proximité de son domicile.
Qu'il s'agisse des parkings publics, des parcs relais ou des gares, les chiffres évoqués sont globaux et approximatifs. Aucun tableau ou carte ne recense l'offre actuelle en nombre ou en qualité. Les propositions vont certes dans le bon sens mais manquent de visibilité. Il est également souligné que si les objectifs de 15 % de part modale vélo sont atteints en 2020, il manquera près de 5 000 arceaux en parkings publics sécurisés !
Les extensions du tram vers le Haillan, la création de la ligne D, les parkings et parcs relais qui seront créés sont à peine mentionnés.
La réalisation d'une charte à destination des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre est une excellente idée. Nous espérons qu'elle sera respectée et qu'elle évitera certains défauts actuels : espacement inapproprié des arceaux, signalétique absente, absence de sécurité, occupation par les deux-roues motorisés et autres nuisances.

Chapitre 2.2 : Développement de l'offre en parkings sécurisés à usage collectif privé
Malgré un niveau d'attente important et un niveau d'efficacité élevé, les propositions restent vagues. Le conditionnel est de mise. Aucune date n'est fixée.

Chapitre 2.3 : Développement de l'implantation de stationnement public de type arceaux
L'installation d'arceaux près des commerces paraît a priori une bonne idée. De nombreuses questions se posent cependant.
• Comment la CUB va-t-elle s'y prendre pour convaincre les grandes et moyennes surfaces ? Ces dernières ne lésinent pas lorsqu'il s'agit de créer des parkings à voitures mais n'ont toujours pas compris qu'une part de plus en plus plus importante de leur clientèle utilise désormais d'autres moyens de transport.
• Certains commerces (rares) ont fait l'effort de s'équiper. Une aide financière (qui semble être envisagée) n'est-elle pas une « prime » à ceux qui ont toujours refusé le moindre effort ?
• Le choix des emplacements : comment équiper correctement des zones commerciales aussi vastes que Bordeaux-Lac ou Pessac-Bersol par exemple ? Les surfaces commerciales y sont réparties sur plusieurs hectares. Quelques arceaux disséminés ça et là ne sont pas la solution. Des possibilités de stationnement s'imposent devant chaque grande surface commerciale, au même titre que les stationnements pour conducteurs handicapés.
Nous sommes aussi dubitatifs sur la pertinence des chiffres évoqués. De toute évidence les estimations ont été faites « à la louche » et ne correspondent pas nécessairement aux besoins, parfois sous-évalués, parfois sur-évalués. Voici deux exemples :
- le centre ville de Bordeaux et certains lieux emblématiques sont notoirement sous-équipés en stationnement. Si 1 200 arceaux sont prévus pour équiper 24 pôles, nous restons sur notre faim pour savoir lesquels. Un minimum de concertation sur les lieux d'implantation serait à prévoir ;
- 300 arceaux sont prévus sur le domaine universitaire. Il apparaît là qu'aucune étude sérieuse n'a été réalisée : ce chiffre est sans commune mesure avec les besoins.

Chapitre 2.4 : Constitution de stationnements attractifs
Pas de date, ni de volume. Des expérimentations à lancer…

Chapitre 2.5 : Évolution des normes du plan local d'urbanisme
Là, nous sommes d'accord. En plus, des normes, ça ne coûte rien à la CUB. Reste à espérer que ces préconisations seront actées !

Chapitre 2.6 : Repérage et enlèvement des vélos épaves sur la voie publique
C'est une bonne mesure qui pourrait être mise en place rapidement. Mais là aussi nous sommes dans le domaine de la proposition. Pas de certitude sur la création d'un tel service et encore moins sur le délai de mise en œuvre…

Photo lemonde.fr

■ Alain Guérineaud

Rapport d'activité 2013

Pour préparer notre prochaine assemblée générale, où nous espérons vous voir nombreux et recueillir vos avis, voici le rapport d'activité de l'année 2013

Le 24 janvier dernier, nous décidions des objectifs de l'association pour 2013.

Nos objectifs statutaires de promotion et de défense de l'usage du vélo dans l'agglomération bordelaise se déclinent selon deux types de programmes :
- actions pour le développement des aménagements cyclables visant à obtenir un véritable réseau cyclable continu, sûr et cohérent ;
- actions de promotion du vélo (fête du vélo, bourses aux vélos, stands, interventions auprès des scolaires, du grand public et des entreprises).

En plus du travail constant que réclament ces activités, nous nous étions fixé des objectifs complémentaires :
- suivi et hiérarchisation du plan vélo CUB voté le 26 octobre 2012,
- action auprès des politiques pour être de nouveau dans la boucle des projets d'aménagements,
- en matière de stationnement, actions auprès des institutionnels et des pouvoirs publics pour relayer le besoin de stationnement auprès des supermarchés ; actions également auprès des pouvoirs publics pour obtenir de nouvelles réglementations ;
- action en direction des poids lourds.

En 2013, la formule de présidence partagée à quatre (le président et les trois co-présidents) et organisée autour de quatre thèmes (aménagements, stationnement, promotion du vélo et animation) a été renouvelée.

Fonctionnement général

Le conseil d'administration se réunit tous les mois sauf en août, et les affaires courantes sont traitées par le bureau. Les permanences, tenues les jeudis en fin d'après-midi par les membres du conseil d'administration au local de la rue Ausone à Bordeaux, ont été maintenues malgré des visites rares. N'hésitez pas à appeler et à passer.

Le bulletin destiné aux adhérents et aux acteurs politiques, associatifs et médiatiques locaux est paru quatre fois, avec une distribution informatique ou papier vers 1 400 destinataires.

Vélo-Cité a également agi pour les déplacements doux et actifs dans le cadre du PUMA (Pôle urbain des mobilités alternatives) : contribution commune aux réflexions sur les mobilités, communiqué de presse commun sur le concept de « ville à 30 », consultation et recommandations des PLU en révision, actions devant des écoles lors de la semaine de la courtoisie, sensibilisation au stationnement gênant et dangereux sur les trottoirs, bandes cyclables et passages piétons, informations sur les bénéfices pour tous de venir à l'école à pied ou à vélo, points conseils en matière d'éclairage, ateliers de sensibilisation et sécurité des enfants…

Aménagements cyclables

Dans le cadre de la convention avec la CUB, nous avons instruit des projets d'aménagements en faisant appel aux membres de la commission technique et du conseil d'administration, et à notre salariée Muriel Sola. Malgré une très nette amélioration par rapport à l'an dernier, Il faut regretter que les projets ne nous parviennent toujours pas de façon systématique.

Nous poursuivons le travail au niveau des communes en rencontrant, essentiellement via les correspondants locaux, élus et services techniques municipaux ainsi que les adhérents. Même si nous progressons (notamment à Bruges et St-Médard), nous manquons de militants pour assurer des relations régulières avec les 28 communes de la CUB. Nous peinons à sortir de notre implantation historique, majoritairement sur Bordeaux et l'intra-rocade rive gauche.

De nouveau cette année, nous faisons appel aux adhérents pour s'investir dans l'association afin d'être présents à chaque fois que nous sommes demandés.

Voici quelques exemples de suivi en 2013 :
- avis sur le plan vélo de la CUB ;
- poursuite du suivi de l'équipement des carrefours à feux en « cédez le passage cycliste au feu rouge » (nom officiel du tourne-à-droite) ;
- poursuite des réunions avec Euratlantique, en particulier pour les projets sur la rive droite ;
- travail de fond sur le quartier Bordeaux-Lac avec le Club des entreprises ;
- suite à l'ouverture du pont Chaban-Delmas, interventions et sorties de terrain multiples concernant les liens avec le pont de Pierre (rive droite et rive gauche) et les itinéraires rive droite au nord du pont. Il y aura encore beaucoup de travail à ce sujet en 2014 ;
- visites de site organisées par des mairies et la CUB, et transmission de propositions : Chartrons-Bacalan, Bir-Hakeim, Bas-Lormont… ;
- suivi de nos propositions pour les liaisons cyclables vers le campus Talence-Pessac-Gradignan. Avec quelques succès et des échecs (notamment sur l'axe Dandicolle), mais nous sommes tenaces ;
- en fin d'année, interpellation des 28 communes de la CUB pour obtenir un vrai cahier des charges définissant les caractéristiques du futur Réseau express vélo.

Stationnement vélo

Plusieurs enquêtes ont été menées cette année sur le stationnement : comptabilisation et utilisation des arceaux aux stations de tram, dans les parcs relais, dans les parcs de stationnement publics et enfin dans l'hyper centre bordelais.

Ces enquêtes ont permis de mettre à jour notre documentation interne et de mettre en évidence des anomalies auprès de nos interlocuteurs de la CUB ou des communes. Nous avons également adressé un courrier aux établissements de santé hors CHU (le CHU a commencé à s'équiper d'arceaux comme nous l'avions préconisé. Si leur nombre

reste modeste par rapport aux besoins, ces installations vont dans le bon sens) pour les inciter à s'équiper en stationnement vélo efficace. Il reste à faire, et cette action sera poursuivie. Signalons que nous avons du mal à nous faire entendre par la Mairie de Bordeaux sur la question des arceaux.

Promotion du vélo

Nous avons été présents lors des forums des associations, de l'accueil des nouveaux étudiants, des stands en entreprises, des salons. Des actions très régulières de communication et d'échanges avec les auditeurs ont été conduites sur les radios généralistes (France Bleu Gironde, TV7) et via la presse quotidienne régionale.

Les remises en selle ont été l'occasion de promouvoir auprès du public la reprise du vélo comme moyen de locomotion quotidien.

Enfin, Vélo-Cité s'est impliquée dans la formation des Ambassadeurs du vélo (jeunes en service civique) avec la CUB et Unis-Cité.

Animations

De nombreuses actions d'information, de sensibilisation, d'animation autour du vélo ont été menées dans diverses communes, écoles, entreprises, associations, maisons de quartier, salons, manifestations, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité, ou lors de la semaine « Cyclistes brillez ».

Concernant notre action prévue avec les poids lourds, nous comptions nous appuyer sur une journée montée par la CUB mais elle a été reportée sine die au dernier moment.

Les bourses aux vélos de printemps et d'automne, la fête du vélo à St-Médard et Bordeaux, l'accompagnement du festival « Ouvre la voix » avec la Rock School Barbey, la vélorution avec l'association Récup'R, la balade des « Lumières de la ville » ont régulièrement mobilisé Vélo-Cité.

Proposition de rapport d'orientation pour 2014 (à débattre en AG)

Nos objectifs statutaires de promotion et de défense de l'usage du vélo dans l'agglomération bordelaise se déclineront encore selon nos deux types de programmes :

- actions pour le développement des aménagements cyclables visant à obtenir un véritable réseau cyclable continu, sûr et cohérent ;

- actions de promotion du vélo (fête du vélo, bourses aux vélos, stands, interventions auprès des scolaires, du grand public et des entreprises).

En plus du travail constant que réclament ces activités, des objectifs complémentaires seront recherchés pour 2014 :

- actions plus nombreuses de remise en selle auprès du public et dans les entreprises et administrations ;

- cycles de formation des adhérents souhaitant participer activement à la promotion du vélo dans la CUB et à l'encadrement des diverses animations de l'association ;

- démarches auprès des moyennes surfaces installées en ville ou proche périphérie pour les amener à s'équiper de stationnement correct.

Vélo-Cité – Assemblée générale – Vendredi 24 janvier 2014

Bon pour pouvoir

M., Mme, Mlle _____

adhérent(e) de l'association Vélo-Cité*, donne pouvoir à M. Mme, Mlle _____

pour agir en mon nom lors des votes de l'assemblée générale du 24 janvier 2013.

Fait à _____ le _____ Signature

* Pour pouvoir être représenté, il faut bien sûr être adhérent, c'est-à-dire à jour de votre cotisation 2014 (dans le doute, passez-nous un petit coup de fil). La même condition s'applique à la personne qui vous représentera. Vous pouvez si vous voulez adressez votre procuration à un membre du CA : ils ont tous réglé leur cotisation, ouf !

La Fontaine à l'honneur à Vélo-Cité

Le motard, le cyclo et l'automobiliste

Par une rue fort calme en un beau matin d'août,
passait tranquillement un motard cherchant route.
Il advint que de plus, ayant acheté son pain
il perdit celui-ci au détour du chemin.
S'en étant rendu compte il stoppa bien plus loin.
Un cycliste, passant, vit le pain,
l'enleva du goudron qui n'était point sa place,
l'apporta au motard qui arrivait en face.
Après remerciements celui-ci lui apprit
qu'il était à ses heures également cyclo,
de ce que le cycliste fut nullement surpris
ayant de son côté son lot
de véhicules variés ou avariés…
Mais ce n'est pas de ce que nous voulions parler
car surgit tout soudain
en son char au demeurant fort laid
le troisième larron de cette aventure.
Vous l'avez bien compris : il était en voiture
et avait fort désir de le faire savoir.
Il ne comprenait pas qu'en dehors du trottoir
se tinrent les compères du début de la fable.
Du klaxon il usa de façon peu affable,
puis sans savoir de quoi il retournait vraiment
passa à l'invective et aux désagréments.
Enfin, jugeant sans doute que la chaussée
ne pouvait que lui appartenir
pour l'injure il opta alors sans se lasser.
Les deux compères ayant à contenir
leur rire et leurs lazzis s'en furent en ignorant
ce funeste passant.
Vous apprendrez ainsi d'après cette expérience
que plus le moteur est gros et plus l'esprit est rance.

■ Jean de la Fontaine d'Arlac

Humeur

On l'entend de plus en plus : « les cyclistes, ah, les cyclistes ! » deviennent un grave problème, ils sont complètement incivils. Et que je grille systématiquement les feux, que je slalome à toute vitesse entre les piétons sur les trottoirs, que je force le passage aux intersections, que je cause d'éprouvantes peurs aux automobilistes effrayés par ces comportements insensés… C'est vrai, quoi, les cyclistes deviennent trop nombreux et causent bien des désagréments ! Un cycliste ça va mais trois, bonjour les dégâts ! Pan sur le bec (de selle) ! Et tous les cyclistes seraient frappés de ce mal, même si (heureusement) ils n'en meurent pas tous.

Cette façon de regarder le développement du cyclisme urbain n'est pas acceptable. Elle porte d'abord un jugement dépourvu de sens : « les cyclistes », c'est vous et moi, qui ne sommes globalement ni meilleurs ni pires humains que « les automobilistes » ou « les piétons » (et sommes d'ailleurs souvent les trois). Par ailleurs, ces réflexions désobligeantes détournent l'attention des vraies réalités des communautés urbaines :

- le tout-automobile actuel est une impasse : infrastructures impossibles, appropriation de la rue et de l'espace par les voitures (au point de paraître naturelle), pollution, bouchons…
- le vélo urbain est un élément de solution : efficacité à l'échelle d'une grande agglomération, souplesse, pas de pollution, convivialité, bénéfice santé – avec les transports collectifs et l'autopartage ;
- le confort des piétons est un élément fondamental de la ville.

Il n'y a pas à savoir qui ce matin était plus civil et qui l'était moins (l'automobiliste garé sur la bande cyclable ou qui accélère pour passer au feu orange trop mûr, le cycliste pas éclairé qui grille un feu, le jeune qui fait du skate sur le trottoir, le joggeur qui court sur la piste cyclable…) mais il y a à obtenir une politique de la ville qui programme le développement du cyclisme urbain, organise et aménage en conséquence. Dans ce cadre-là et dans ce cadre-là seulement, l'étude des manquements aux règles, des incivilités et des prises de risque prendra sens et pourra être utilisée pour améliorer les choix d'aménagement et le travail de police.

Disons le nettement : plus il y aura de vélos, plus il y aura d'incivilités de cyclistes mais globalement plus la ville sera civile et apaisée !

Un quiz et un peu de lecture :

- Dans la fable de La Fontaine « Les animaux malades de la peste », qui de l'automobiliste ou du cycliste serait le lion ou l'âne ?
- Difficile d'aménager la cité durable de demain. Qui a une paille, qui a une poutre dans l'œil ? Le lobby tout auto ou le lobby pro vélo ?

Amis cyclistes, attention : les propos ci-dessus n'ont pas pour but de vous donner l'absolution pour vos propres incivilités. Revenons à La Fontaine : « *Car tout ce que nous sommes, lynx envers nos pareils, et taupes envers nous ; nous nous pardonnons tout, et rien aux autres hommes : on se voit d'un autre œil qu'on ne voit son prochain. Le fabricateur souverain nous créa besaciers tous de même manière, tant ceux du temps passé que du temps d'aujourd'hui : il fit pour nos défauts la poche de derrière, et celle de devant pour les défauts d'autrui* ».

■ Georges Chounet et Jean-François Perrin

Des courses à vélo chez Intermarché

Depuis cet été, 33 magasins Intermarché, ainsi que 2 Bricomarché, se sont équipés de nouveaux chariots, baptisés Koursavélo. Ce sont en fait des cabas à roulettes équipés de deux sacs isothermes. Une fois les emplettes terminées, ils se fixent sur la tige de selle de n'importe quel vélo, et peuvent transporter jusqu'à 30 kg de courses. Le système est en phase de test, et les chariots sont pour le moment gracieusement prêtés aux clients pour 24 ou 48 h, en échange d'un chèque de caution et d'un questionnaire à remplir.

Intermarché prête des chariots pour vélo

Si biclette m'était contée

Concours d'épouvantails

Vu le nombre de déguisés en croque-mort parmi les adeptes du déplacement actif, piétons, joggers, cyclistes, c'est à croire qu'un max de bipèdes bobotise dans l'art d'avoir l'air avec une pompe bien funèbre. Dans le genre All Blacks, on est servi quand on jette un œil sur la couleur des fringues de moult citoyens. Avoir l'air d'un curateur d'exposition d'art moderne ou d'un ténébreux champion de rugby à l'entraînement, voilà qui est tendance et d'une connerie monstre. Faudrait réfléchir à cent fois avant de choisir l'option de se faire remarquer par son élégante invisibilité quand on se déplace sans auto dans l'arène qu'est devenue la cité. De jour, c'est déjà débile d'être transparent dans certains endroits, mais entre chien et loup c'est doublement mordant et la nuit, c'est carrément mortelle rando.

D'abord, faudrait déchoir de leur droits parentaux les pèques qui laissent leurs gosses cycler sans lumière. Les bagnoleux ne sont pas dotés d'yeux infrarouges, crois-je savoir. La simple expérience du déplacement nocturne à pinces, à pédales, à moto, en auto devrait éclairer chacun d'entre nous sur les côtés obscurs des autres moyens de déplacement. L'auto tue mais la bêtise aussi. Et les deux ensemble tuent au carré.

Une idée reçue consiste à penser qu'en agglo l'éclairage municipal pallie la nuit… d'un pallium, d'un véritable manteau de lumière et que cela suffit pour être vu. Méchamment faux. Les lux publics ne te dispensent pas de te faire voir car ils n'effacent pas la nuit… Primo, l'intensité lumineuse varie suivant les quartiers donc un gonze peu ou pas éclairé passe facilement du statut de visible au statut de carpette, bienvenue au club des Carpe Noctem ! Deuzio, un motorisé (qui se déplace plus vite… et en écrivant des textos !) voit des dizaines de lumières différentes, aveuglantes parfois, dans tous les coins, donc au final ne détecte pas forcément le microbe que tu es, toi le bipède : trop de lumière tue la lumière. Si la nuit tout était vraiment bien éclairé ici-bas, ça s'appellerait le jour ou… un stade de foot. Tout ça pour dire que ta sécurité c'est aussi TON problème. C'est pas parce que la rocade va être éclairée la nuit avec l'argent du contribuable qu'on pourra y motorouler à 200 au lieu de 90. Vaut mieux attendre le lever du soleil. Mais nan, j'rigole !

J'ai dérivé, je reprends donc la barre de mon rafiot. Les sans-tôle disais-je, appelés aussi usagers vulnérables, doivent absolument s'aider eux-mêmes pour que le ciel les aide un max. Les gadgets fluo ou clignotants placés sur les mollets sont plutôt marrants et efficaces car ils produisent une lumière gigotant avec toi. Après ta séance de mobilité active et responsable en strass et paillettes, c'est fastoche : tu glisses tes bracelets magiques dans une poche pour retrouver ton look unique et opaque. Tu peux ajouter le chaleco, le gilet-sécu que portait bien sûr Don Quichotte dans ses virées hispaniques à dada. Certes il n'est obligatoire qu'hors agglo, mais ça peut aider d'en enfiler un sur une tenue qui manquerait par trop de flashitude ; même sur un sac à dos, c'est valable et vite viré à l'arrivée. Bravo au Conseil général d'avoir équipé les collégiens qui voyagent dans ses bus d'un couvre-sac orange avec vastes bandes réfléchissantes. En sus de la fringue-attitude réfléchie et réfléchissante, les bipèdes cycleurs doivent avoir une biclette en ordre, avec un éclairage qui leur permet de voir et d'être vus, variant du minimum légal au maximum plus ou moins légal mais absolument nécessaire sur les routes rurales. Descendre un col en trouant la nuit peut devenir un pur régal, mais restons en agglo, là où pullulent les meutes de Koyota.

L'idée pour mobiler seguro dans la lumière pauvre du jour ou de la nuit, à pied ou à vélo, c'est de te transformer impérativement en une parcelle de feu bien vivante. Sois inventif pour exister dans l'arène en enfilant ton plus efficace habit de lumière. Pour se faire respecter, faut commencer par être respectable. Et à l'arrivée, abracadabra, t'as plus qu'à escamoter tout ou partie de ta camelote d'épouvantail à bagnoles pour avoir l'air d'être ce que tu es vraiment, un beau-une belle ténébreux-ténébreuse dans la ville (rayez la mention inutile).

■ **MaRiE SzToR**

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

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

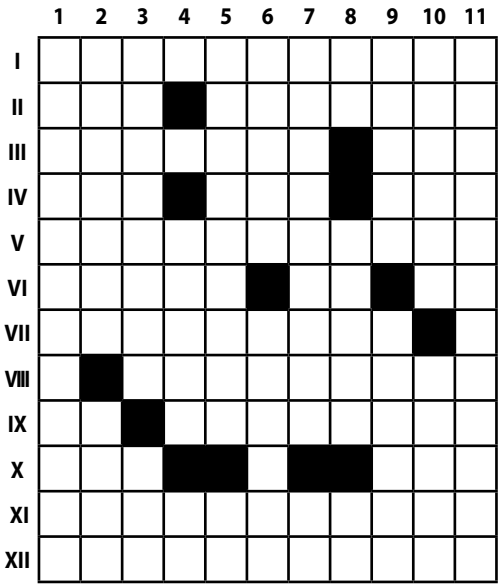
MOTS CROISÉS *Grille n° 51 par Anne Dicky*

HORIZONTALEMENT

I. Célèbre Bohémien. **II.** Ab, au commencement. — Pour des tartines. **III.** Réseau éducatif. — Toi, alors ! **IV.** Lettres de Laforgue. — Monarque espagnol. — Trait de lumière. **V.** De moins en moins fort. **VI.** Parties du Wall Street Journal. — Code croate. — Adverbe. **VII.** Le Lusitania torpillé… **VIII.** Anciennes ressources humaines. **IX.** Article étranger. — Perçu. **X.** Minerai. — Pour refroidir le réacteur (sigle). **XI.** Décoiffant. **XII.** Organe de la défense républicaine.

VERTICALEMENT

1. Toile. **2.** Aux heures des repas. — Atelier (apocope). **3.** Bon départ au golf. — Cadeau. **4.** Se dérober. — Article. **5.** Jeter un coup d'œil. — Île. **6.** Multitudes. — Établir. **7.** Vomiquier. — Métal radioactif (symbole). **8.** Règle. — Entre mal. — Dramaturge. **9.** Fleuve breton. — Reste de voile. **10.** Chant de la colère. — Plan d'eau. **11.** Frontiste, notamment.



Solution du n° 51

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

Sommaire du n° 120

1	Éditorial
2, 3	Rendez-vous. Actualité. C'est passé
4	Semaine de la mobilité
5, 6, 7	C'est passé
8, 9	Communes
10, 11	Aménagements
12, 13	Assemblée générale
14	Courrier
15	Biclette. 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 120 a été tiré à 700 exemplaires (+ 700 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.

État des chaussées et pistes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Et ce qui va avec

(boutons-poussoirs et boucles de détection) :

0800 32 05 33 (appel gratuit depuis un fixe)

Propreté des pistes et bandes

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

À vos plumes et claviers

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

Êtes-vous à jour de votre cotisation ?

Vélo-Cité Bordeaux
16 rue Ausone • 33000 Bordeaux

Cotisation annuelle

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

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

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

Nom
Prénom
Adresse électronique
Adresse courrier

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

Facultatif
Téléphones domicile
travail
portable

Quelques mots sur Vélo-Cité ?