

## Éditorial

*Durant tout le mois d'avril, les grilles du Jardin public de Bordeaux s'orneront des photos de l'exposition « Vélo-Cité a 30 ans », une série d'instantanés sur la pratique du vélo dans l'agglomération. Vélo-Cité a monté cet événement avec le soutien de la Mairie de Bordeaux, de la CUB et de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie). Devenirait-elle une association culturelle toute occupée à son auto-promotion ? La réponse est évidemment non. Vélo-Cité poursuit avec ténacité ses interventions auprès de la CUB et des mairies en faveur de politiques cyclables déterminées débouchant rapidement sur des aménagements de qualité. Nos actions d'animation comme la bourse aux vélos, nos interventions en milieu scolaire ou dans les entreprises, sont, comme cette exposition de photos, d'excellents outils pour la promotion de l'usage urbain du vélo. Et puis, Vélo-Cité a 30 ans, alors, pédalez vite voir l'expo !*

*Dans ce bulletin, vous trouverez le premier épisode d'un dossier consacré au stationnement des vélos. Premier volet, le stationnement sur l'espace public. Le second volet traitera principalement des lieux de travail et des sites commerciaux. Nous terminerons avec le stationnement résidentiel. Dans ce cadre, nous vous invitons d'ores et déjà à réserver la date du jeudi 27 mai où nous appelons à un*



**Vendredi 9 avril**

**Expo photo  
« Les 30 ans de Vélo-Cité »**

**Jeudi 27 mai**

**Manif stationnement vélos**

**Dimanche 6 juin**

**Fête du vélo**

# Bloc-notes

## ● Vendredi 9 avril, 18 h

Exposition 30 ans de Vélo-Cité (p. 2)

## ● Jeudi 27 mai, 18 h 30

Manif stationnement vélos (p. 2)

## ● Dimanche 6 juin

Fête du vélo (p. 2)

*grand rassemblement pour réclamer la pose d'arceaux dans les lieux où ils nous font tant défaut. Nous cheminerons à travers la ville et signalerons les emplacements appropriés avec des panneaux de notre fabrication. Du 23 au 25 avril, Vélo-Cité sera représentée au congrès annuel de la Fubicy (Fédération française des usagers de la bicyclette) à Strasbourg. Nous aurons l'occasion de présenter les actions de notre association et de participer aux différents ateliers et tables rondes. Le thème retenu pour la journée d'étude est « Le vélo, un moteur économique ». Rappelons que c'est au niveau de la fédération que nous pouvons peser pour obtenir un code de la rue, l'indispensable révision du code de la route pour une meilleure prise en compte des cyclistes.*

■ Vélo-Cité

## Dimanche 6 juin : la fête du vélo

Réservez votre dimanche ! Nous organisons ce jour-là un grand rassemblement de cyclistes arrivant en groupe de plusieurs communes. On se retrouvera sur les quais côté Quinconces, avant une traversée en fanfare du pont de Pierre et un pique-nique sur l'herbe. De nombreuses animations culturelles, musicales et sportives sont prévues. Les détails suivront dans le prochain bulletin.

**Bulletin Vélo-Cité Bordeaux**

ISSN : 1954 - 9032

**Mise en page du numéro 103**

Daniel Dandreaux, Mireille Bousquet-Mélou

## ■ Manifestation pour le stationnement des vélos

De plus en plus de vélos dans nos villes, c'est bien ! Mais ça veut aussi dire que les besoins en stationnement augmentent. Pour que les difficultés à garer nos montures n'entravent pas le développement du vélo, nous vous invitons à un grand rassemblement cycliste.

Nous nous retrouverons le **jeudi 27 mai à 18 h 30 dans le haut du cours de l'Intendance (côté Gambetta)**. De là, nous irons, avec force panneaux et matériel, « équiper » des zones du centre ville où les arceaux font cruellement défaut.



## ■ Exposition photo : « Vélo-Cité a 30 ans »



Il y a trente ans, faire du vélo à Bordeaux et dans la communauté urbaine relevait du parcours du combattant. Les quelques cyclistes qui s'aventuraient dans les rues devaient faire leur place et zigzaguer entre des murs de voitures. Les automobilistes les regardaient comme des extra-terrestres et n'hésitaient pas à klaxonner pour leur faire comprendre que la modernité consistait à rouler avec un moteur sur quatre roues, et non pas sur deux roues à la force du mollet.

C'est pour mettre fin à cette situation qu'une poignée de cyclistes a créé Vélo-Cité, le 24 janvier 1980. Avec pour mot d'ordre, la dissolution de l'association lorsqu'un enfant de douze ans pourrait prendre seul sa bicyclette pour se rendre à l'école... On n'y est pas encore tout à fait, en tous cas pas partout, mais il n'empêche qu'en trente ans, Vélo-Cité a bien contribué à révolutionner les esprits, à Bordeaux et dans la communauté urbaine. L'association fête aujourd'hui ses 30 ans et compte plus de mille membres. À cette occasion est proposée pendant tout le mois d'avril une exposition de photos, signées Laurent Theillet, sur les grilles du jardin public. Profitez du printemps pour venir la voir ! Cette exposition est soutenue par la mairie de Bordeaux, la CUB et l'ADEME. Les tirages sont réalisés par Alinéa33.

L'inauguration de l'exposition aura lieu le **vendredi 9 avril à 18 heures, Jardin Public**

## ■ Vive les bénévoles !

Deux de nos adhérents, Georges et Sacha, ont passé plusieurs journées dans notre local, la tête et les bras en l'air, pour installer au plafond un ingénieux système de poulies et de taquets : nous pouvons désormais y accrocher les vélos de la vélo-école, et le gain de place est appréciable ! Un grand merci à eux pour leur disponibilité et leur gentillesse.



## ■ L'agglomération bordelaise à l'heure du VCub



Le service de vélos en libre accès a été inauguré le samedi 20 février. Son nom sonne carré : VCub ! Place des Quinconces, Vélo-Cité participait naturellement à cette journée festive. On vit défiler en fanfare les 12 modèles de VCub, qui diffèrent par les motifs du protège-jupe. En fait, il existe un 13ème modèle du nom de « Black one » : il est facile à repérer car sa jupe est noire, mais difficile à rencontrer car il n'en existe qu'un exemplaire. Les heureux emprunteurs sont d'ailleurs invités à se faire photographier avec et à envoyer la photo sur le profil Facebook de « Black One » !

Vélo-Cité tenait à cette occasion un stand d'information pour tous les néo-cyclistes qui vont enfourcher ces vélos. Nous avons également monté un atelier de maniabilité destiné aussi bien aux enfants qu'aux adultes. Shirley, notre salariée chargée de la vélo-école, l'animait avec l'aide de quelques bénévoles de l'association.

Tout à côté, la CUB proposait un atelier de sensibilisation au problème de « l'angle mort ».

Des figurines de cyclistes (en bois peint et très jolies) avaient été disposées devant, sur le côté droit et derrière un camion, dans la configuration d'un carrefour en tourne-à-droite. Les visiteurs n'avaient plus qu'à s'installer à la place du conducteur du camion et à comparer ce qu'ils pouvaient voir depuis leur siège à la situation réelle. Très efficace pour prendre conscience des dimensions considérables de l'angle mort des gros véhicules comme les camions et les bus. La conclusion s'imposait : ne jamais dépasser un camion par la droite, et se placer suffisamment loin derrière ou loin devant.

Toute la journée, Yves Simone, qu'on ne présente plus, accompagna des groupes de cyclistes à la découverte de Bordeaux. Une façon de montrer que le vélo est à la fois utile pour se déplacer rapidement et pour découvrir la ville et percer ses secrets.

Le jour de l'inauguration, les 139 stations VCUB n'étaient pas toutes ouvertes au public... ce qui a pu faire grincer les dents de quelques utilisateurs déjà accros. À l'heure de l'écriture de ces lignes, il reste 17 stations à ouvrir ou à créer, patience !

Un mois après son inauguration, le système VCub a fêté son 100 000<sup>e</sup> utilisateur. Il y a 3 643 emprunts en moyenne par jour, 4 220 abonnés longue durée et 29 900 abonnés occasionnels (source : Bordeaux 7 du 26 mars). Un succès qui va conforter la place grandissante du vélo dans

l'agglomération, faire ressortir les vélos des caves et inciter les habitants à franchir le pas et à acheter leur propre vélo. Ceci devrait amplifier les besoins en stationnement (en surface et en résidentiel) et en équipements : généralisation du double sens cyclable, création de nouvelles voies cyclables, et protection contre le stationnement abusif des voitures sur les équipements cyclables. Autant de demandes que nous font déjà remonter les nouveaux cyclistes et que nous relayons auprès des collectivités.

■ Vélo-Cité

## Faites graver votre vélo à Bègles

Bègles a accueilli sa nouvelle machine à graver en avril 2009 mais elle n'est réellement en fonction que depuis le début de l'année 2010. Pour faire graver votre vélo, prenez contact avec l'accueil de la mairie muni d'une pièce d'identité, d'un justificatif de domicile ainsi que de la preuve d'achat du vélo. L'accueil fixera un rendez-vous avec l'atelier qui vous accueillera ensuite. Le coût est modique : 3 € le gravage. Une agglomération avec deux points de gravage, on en redemande !

## ■ Le VCub en pratique



Certes, certes, vous avez tous votre propre vélo et vous vous sentez peut-être peu concerné par l'emprunt d'un VCub. Mais qui sait ? Imaginez, par exemple, que vous vouliez prendre le train sans laisser votre vélo durablement à la gare, continuer à vélo un trajet entamé en tram, guider un ami venu vous rendre visite... Bref, vous pouvez être amené à emprunter un VCub. Pour cela, il faut adhérer au système : soit pour une courte durée (24 h, 1 €, ou une semaine, 5 €), soit plus longuement (un mois ou un an, 7 ou 25 €). Dans le premier cas, ce sera fait sur internet ([vcub.fr](http://vcub.fr)), par téléphone (0820 34 03 03), ou encore plus simplement dans l'une des 80 stations équipées d'un lecteur de carte bleue. Pour une adhésion longue durée, il faudra passer par internet, ou dans une agence TBC (Gambetta, gare St-Jean, Quinconces, Butinière).

Après quoi il ne reste qu'à emprunter un vélo, que vous remettrez en fin de parcours dans la station de votre choix. La première demi-heure est gratuite, après quoi il vous en coûtera 1 ou 2 € de l'heure. La selle est réglable, et le vélo éclairé. Bonne route !

Pour plus de renseignements, rendez-vous sur [vcub.fr](http://vcub.fr). Un plan interactif permet notamment de savoir à chaque instant combien de vélos sont disponibles dans une station donnée.



  
Vélo  
cité  
à 30ans

Photographies **Laurent Theillet**  
Exposition grands formats  
sur les grilles du Jardin Public



## ■ Eysines

On apprécie quelques nouveautés : une piste bidirectionnelle entre la rue Jean-Mermoz et la rue de Montalieu dans le prolongement de la rue de la Lande-Blanche, et un double sens rue du Muguet.

Grosse déception en revanche concernant le plan de suppression des discontinuités cyclables. On nous annonce quelques mètres de bandes par ci par là : 200 m rue de la Gare, 70 m rue de Bois-Gramond (où la bande existante est un parc de stationnement permanent), quelques dizaines de mètres au carrefour de Cantinolle. Mais strictement rien là où les manques sont les plus évidents, sur les axes les plus fréquentés et pratiquement incontournables : avenue du Taillan (1,3 km de discontinuité, c'est pour 2012), avenue du Médoc avec la traversée de l'échangeur 7, du bourg du Vigean et de la bifurcation de la route de Pauillac (2 km de discontinuité avec des points très dangereux), avenue René-Antoune entre la piste le long de la déviation N 215 et l'avenue de St-Médard.

Décevant, c'est le moins qu'on puisse dire.

■ MB

## ■ Le Bouscat

L'évolution favorable continue dans un climat très constructif : le passage des Écoles est ouvert aux cyclistes dans les deux sens (aire piétonne, priorité aux piétons) ; liaison cyclable « verte » du carrefour des Écus à la rue Raymond-Lavigne par l'allée qui longe l'école maternelle et le parc de la Chêneiraie ouvert aux cyclistes.

La piste cyclable de la rue Ausone va suivre le même régime de priorité que la rue qu'elle longe : priorité à droite (suppression des « cédez le passage »).

D'autres projets nous ont été exposés lors d'une réunion à la mairie, mais les règles actuelles imposent qu'ils soient soumis à une concertation publique qui aura lieu en mai. Nous ne pouvons donc pas les exposer avant. Disons simplement qu'ils reposent sur le développement de vastes zones 30 qui au lieu de s'appliquer à une rue, s'étendront à des quartiers entiers avec doubles sens cyclables systématiques. Est également proposé un plan de jalonnement d'itinéraires cyclables dans la ville avec indication des distances. Ce sont de très bonnes nouvelles.

■ MB

## ■ Bruges

Le soleil se lève là comme au Bouscat !

Nous avons rencontré le directeur des services techniques et ses collaborateurs pour faire le point. Nous avons appris avec plaisir que ce

que nous souhaitions depuis longtemps va être réalisé, le maire ayant donné son accord :

- les rues de la zone 30 du centre vont être mises en double sens cyclable très prochainement (en principe avant le 1er juillet) ;

- nous avons demandé qu'on y adjoigne la rue du Carros qui fait partie du même ensemble (mais pas de la zone 30) ;

- la priorité va être donnée aux pistes cyclables sur les voies sécantes, conformément au code de la route et au décret du 30/7/2008 ; entre autres le « stop » du chemin de Bacchus va disparaître bientôt ;

- la suppression des feux pour cyclistes là où la piste cyclable est parallèle à un passage pour piétons va être soumise à la CUB ; il est évident que ces feux sont inutiles puisque le signal pour piétons est valable pour les cyclistes selon le code de la route ; on supprimerait ainsi une phase dans le cycle des feux, ce qui augmenterait le débit ; on épargnerait aux cyclistes la tentation de griller ces feux, ce que beaucoup font puisque le signal pour piétons est vert. C'est à étudier au cas par cas en fonction de la topographie des lieux.

Un circuit à vélo est prévu dans les mois qui viennent pour faire à nouveau le point après les premières réalisations.

Une bonne nouvelle : dans le cadre de la suppression des discontinuités, on va terminer la piste de la rue Claudeville pour rejoindre le lac côté Bordeaux. Rappelons que cet itinéraire Elsa-Triolet – Claudeville est un heureux substitut à l'avenue Périer entre le cimetière et le quartier du Lac.

Intermodalité : la Ville de Bruges va installer un parc à vélos à côté de la station VCub pour encourager l'usage « vélo perso + TBC » (ce que nous préconisons dans un précédent bulletin). Pour des raisons budgétaires il ne sera ni couvert ni fermé mais c'est un début encourageant.

Une bonne réunion dans une ambiance constructive qui a permis de clarifier quelques malentendus et d'ouvrir de vastes horizons au vélo à Bruges.

■ MB

## ■ Gradignan : la restructuration du centre-ville se précise

Les premières esquisses du projet de restructuration du centre-ville ont été présentées au cours d'une réunion publique le mardi 16 février. Les intentions vont globalement dans le bon sens puisqu'elles prévoient notamment une densification de l'habitat par de petits programmes de logements, et le développement des circulations douces par des zones 30 ou zones de rencontre ; de même, la place Roumégoux ne sera plus entièrement dédiée à la circulation et au stationnement des voi-

tures, comme c'est le cas actuellement, mais devrait être un lieu de convivialité et d'animations et permettre de circuler à pied ou à vélo dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui. L'aménagement des espaces publics devrait maintenant faire l'objet d'un concours de maîtrise d'œuvre. Nous suivrons bien sûr avec intérêt la suite concrète donnée à ces intentions.

■ Philippe Menard

## ■ Bordeaux

Une excellente nouvelle : la piste bidirectionnelle de la rue Charles-Domercq est ouverte, entre la gare Saint-Jean et le quai de Paludate. Malheureusement nous devons certainement sortir nos autocollants « stationnement interdit sur les pistes cyclables », comme le montre la photo ci-dessous...

Le carrefour cours Louis-Fargue / cours du Médoc vient d'être réaménagé. Cette intervention fait hélas suite à la mort d'une cycliste dans un accident avec un camion-benne. Le réaménagement a en effet été proposé à la suite de l'enquête de sécurité routière.

Signalons enfin un double sens cyclable rue de la Cape à Caudéran, qui facilite considérablement la circulation à vélo de et vers le collège et lycée Grand-Lebrun.



## ■ Bègles

Une nouvelle piste cyclable située derrière le centre commercial *Rives d'Arcins* à Bègles. Domage qu'il faille descendre du vélo pour sortir de la piste ! Le panneau « Cyclistes pieds à terre » est là pour nous le rappeler...



## Mais que fait le CA ?

### Février

- 04 Mairie de Bordeaux, colloque international sur le vélo du futur/CYCLAB
- 17 Rencontre avec Inoxia, agence de communication, pour le projet de l'éco-quartier Darwin (caserne Niel)
- 20 Inauguration du VCub, stand et animations Vélo-Cité
- 25 Entretien avec Gironde Habitat au sujet du stationnement résidentiel des vélos

### Mars

- 03 Visite chez In Cité en vue d'équiper les locaux vélos en arceaux
- 10 Évaluation des locaux à vélos de Mésolia
- 11 CUB, présentation du nouveau CA de Vélo-Cité et des projets en cours
- 12 Entrevue au lycée agricole de Blanquefort
- 15 Réunion PUMA concernant la fête du vélo et un pique-nique
- 16 Réunion des adhérents de Mérignac-Arlac
- 20 Mérignac-Arlac, tenue d'un stand au forum « Troc plantes et développement »
- 23 Mairie de Bruges, réunion technique
- 25 CA du PUMA
- 25 Réunion de concertation à Bacalan sur le futur écoquartier aux bassins à flots
- 27 Formation organisée par la mairie « Recruter et fidéliser les bénévoles »
- 29 Réunion de préparation du pique-nique éco-mobile PUMA
- 30 Présentation de la vélo-école au centre social Bordeaux Nord
- 30 Rencontre avec les Scouts de France
- 30 Rencontre avec les bénévoles de l'atelier vélo de Blanquefort

### Avril

- 01 Projection ciné-débat à l'Agora, Université Bordeaux 1
- 01 Formation interne de bénévoles à SPIP, pour la mise à jour du site internet
- 04 Bourse aux vélos de printemps

## ■ Stationnement des vélos Premier épisode : l'espace public

*Le vélo au quotidien, c'est bien ! Mais la plupart des cyclistes se heurtent à la difficulté, voire à l'impossibilité de garer convenablement leur vélo. Nous sommes chaque semaine sollicités sur le sujet, et notre assemblée générale n'a fait que confirmer ces difficultés. Le stationnement des vélos est désormais une priorité de Vélo-Cité*

Nous vous proposons, en trois épisodes, un dossier sur le stationnement de nos chères montures. Le premier épisode est consacré au stationnement de surface sur l'espace public. Le deuxième, dans le prochain bulletin, sera consacré au stationnement sur les lieux de travail, les sites commerciaux, le site du CHRU. Enfin, le stationnement résidentiel fera l'objet du troisième et dernier épisode dans le bulletin suivant.

La gestion du stationnement vélo exige une analyse minutieuse des besoins et des façons de les satisfaire, et c'est à cet exercice nous avons essayé de nous livrer, en prenant l'exemple de Bordeaux. Nous espérons que ce dossier aidera nos édiles à prendre conscience du problème et à considérer le stationnement des vélos comme une de leurs priorités. Nous souhaitons notamment que soient mises en œuvre de nouvelles règles dans le plan local d'urbanisme (surface consacrée par logement, accessibilité, arceaux), que soit réalisé l'équipement de TOUS les parkings souterrains de l'agglomération, que des locaux du type Bicycletterie (cf. notre dernier bulletin) fleurissent dans les quartiers de Bordeaux et des communes voisines, et bien sûr que les équipements de surface soient généralisés et densifiés.

délais et la modestie de nombreux aménagements. Des implantations urgentes tardent : St-Pierre, St-Michel, Camille-Jullian, Ste-Catherine / Intendance / Porte Dijeaux.



*On gaspille de l'argent en mettant des espèces de bordures pour empêcher le stationnement voiture, alors que des arceaux y seraient les bienvenus.*

De nombreux adhérents dénoncent l'envahissement des stationnements vélos par les deux-roues motorisés qui, avec leur envergure, occupent deux places. Nous proposerons à la CUB que soit testé un écartement moins important entre deux arceaux. À Paris par exemple, la distance entre deux arceaux est de 65 cm alors que dans la CUB, c'est souvent plus d'un mètre.



Un gros déficit de places de stationnement perdure dans l'hyper-centre bordelais. Pourtant, depuis des années, Vélo-Cité communique à la ville de Bordeaux des listes de rues et de places où des arceaux seraient utiles. Ces listes sont réalisées avec minutie, avec le concours des adhérents et après un travail de repérage sur le terrain. On ne peut que regretter les trop longs





L'installation des arceaux est souvent ralentie parce qu'on les accompagne d'aménagements de voirie sophistiqués et coûteux, comme les îlots surélevés. À Paris, Strasbourg, Lyon, Grenoble, nous avons pu observer des protections d'arceaux très efficaces et peu coûteuses à l'aide d'un simple potelet ou d'une bordure cimentée.



Les installations de stationnement mises en place cours Georges-Clémenceau à Bordeaux sont un exemple d'aménagement réussi. Des arceaux ont été installés en petites unités sur toute la longueur de l'artère. Voilà qui pourrait être reproduit dans les rues piétonnes comme la rue Porte-Dijeaux, la rue des Remparts... Un arceau placé judicieusement entre deux vitrines ne gêne pas !



Il est évidemment inutile de multiplier les arceaux dans des emplacements mal choisis. Les allées de Chartres sont le parfait exemple de l'endroit désert où 20 arceaux ont été installés, soit 40 places ! Arceaux non utilisés car cachés sous les arbres et loin des bâtiments.

On ne compte plus les arceaux qui ont été enlevés et qui n'ont jamais été remplacés. Pourquoi la décision est-elle prise d'enlever des arceaux utiles et qui ne gênent personne ? À l'angle de la place Amédée-Larrieu et de la rue de Pessac par exemple. Idem devant la Poste du cours Aristide-Briand ainsi que devant le Grand Théâtre, côté rue Esprit-des-Lois.

Les chiffres indiquant le nombre de places vélo dans la ville prennent-ils en compte ces retraits ? Il est regrettable que la carte du stationnement disponible sur le site bordeaux.fr ne soit pas mise à jour.

Le Plan cyclable 2007/2008 indique qu'une mise en place d'arceaux est systématiquement envisagée dans le cadre des réfections de places ou de rues. En pratique, de nombreuses rues sont refaites sans prendre en compte le stationnement des vélos (avenue de la République, place Jean-Bureau, place du Palais, rue Paul-Verlaine).

L'arrivée des stations de vélos en libre service aura été l'occasion de constater que certains emplacements que nous demandions pour nos vélos, et qui étaient impossibles à obtenir, l'ont été pour les VCub ! Qui plus est, lors des travaux, des stationnements vélo ont disparu au profit des VCub ; nous avons eu l'assurance de leur restitution ; nous y veillerons.

Voici quelques demandes qui seront discutées au prochain conseil d'administration de Vélo-Cité avant transmission à la CUB et aux mairies :

- un référent « stationnement vélos » à la CUB, en lien avec les communes ;
- la prise en compte systématique du stationnement vélo sur tout l'espace urbain (application de ce qui a été décidé dans le Plan cyclable pour la rénovation des rues et places) ;
- la prise en compte du stationnement vélo dans les travaux de voirie ;
- la mise en place d'arceaux dans tous les carrefours. Afin de développer le stationnement, bien sûr, mais aussi de sécuriser la traversée des piétons. Finies les voitures ventouses sur les passages protégés !
- la prise en compte de l'exemple de Nantes qui va mettre des arceaux tous les 50 à 100 mètres sur la voirie de la ville et son agglomération ;

- la multiplication des équipements des rues piétonnes selon le principe de nombreuses petites unités sur toute la longueur ;
- des aménagements de rues étroites en disposant les arceaux parallèlement aux immeubles ;
- la réduction de la largeur séparant deux arceaux afin d'empêcher l'intrusion des deux-roues motorisés.

■ Vélo-Cité

*Plusieurs textes officiels devraient permettre d'accroître l'offre de stationnement pour les vélos*

**Plan de déplacement urbain CUB (PDU)**

**Axe 5 : favoriser les piétons et les cyclistes**

**5.5 Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics, sur la voirie et dans les parcs de stationnement.**

**5.10 Sur l'ensemble du territoire communautaire, imposer la création des places couvertes pour les vélos à l'occasion de la 4ème révision du PLU, lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments existant, afin de faire progresser la part modale des deux-roues non motorisés dans les déplacements.**

**Plan local d'urbanisme (PLU)**

**Création de stationnement vélo sur une aire de stationnement couverte.**

**Plan cyclable Bordeaux. P. 18.**

- Pouvoir garer son vélo sur son lieu d'habitation peut être un véritable casse-tête, notamment en centre historique.
- La ville de Bordeaux étudie la faisabilité de plusieurs parkings fermés destinés aux résidents du centre ville, notamment dans le quartier Saint-Paul / Saint-Eloi.

**Agenda 21 ville de Bordeaux**

**Thème 1 / Objectif 2 / Action 6**

**Les mesures concrètes : poursuivre le développement de stationnements pour les vélos en ville par la pose d'arceaux et la création de locaux sécurisés. Objectif 2011 : 10 000 places (6 780 places en 2008)**

## ■ CUB : Enquête sur les déplacements 2009

Cette enquête a été réalisée entre novembre 2008 et mai 2009 par la CUB dans toute l'agglomération bordelaise (CUB et hors CUB) auprès de 6 000 foyers. Elle mérite d'être étudiée en détail



Pourcentage moyen de déplacements à vélo dans la CUB : 4 %. Ah oui ? Ce chiffre, publié dans notre dernier bulletin, m'a intrigué car il était très différent de ceux qu'avait annoncés M. Duchène lors de notre assemblée générale. J'ai donc fouillé les résultats pour découvrir que cette moyenne cache une réalité plus complexe : la pratique du vélo concerne 7 % des Bordelais entre boulevards et cours, 8 % entre cours et Garonne, 9 % à La Bastide, et entre 5 et 1 % ailleurs... C'est la confirmation d'un fait bien connu : une moyenne ne veut rien dire si on ne connaît pas les extrêmes. Publier tous les chiffres permettrait de montrer le bon niveau que certaines communes atteignent, et de donner des idées à celles qui sont à la traîne.

### Des chiffres, des chiffres !

En 2009, 59 % des déplacements dans la CUB s'effectuaient en voiture (- 5 % par rapport à 1998) ; c'est 45 % à Strasbourg. À pied, 24 % (+ 2 %, eh oui, respectons les trottoirs !), 11 % en transports en commun (+ 1 %), 1 % en deux-roues motorisés, 4 % à vélo (+ 1 % par rapport à 1998), 1 % autrement (?).

La distance parcourue à vélo serait en moyenne de 2,3 km. La vitesse des cyclistes est un peu plus élevée que celle des transports en commun (1). Le déplacement moyen en voiture serait de 5,5 km, soit un peu plus du double seulement. Là encore, cette moyenne cache de grandes disparités, mais laisse entrevoir un vaste champ de développement du vélo. Entre l'automobiliste qui va chercher son pain et pourrait y aller à vélo, et celui qui va au travail de Lormont à Gradignan et répugne à pédaler 40 km par jour, il y a une marge. Plus on va vers l'extérieur de la CUB et plus l'équipement en vélos est important : 1,37 vélo par ménage contre moins de 1 au centre de Bordeaux. Mais moins on se déplace à vélo... Il ne faut pas associer la possession d'un vélo pour la balade du dimanche et l'utilisation du vélo comme moyen de transport.

### Variations géographiques

La part du vélo dans les déplacements varie énormément : 7 à 9 % à Bordeaux comme indi-

qué plus haut, 4 % dans le secteur St-Médard - St-Aubin, 1 % dans le secteur Mérignac-Pessac au delà de la rocade, 3 à 4 % dans le même secteur à l'intérieur de la rocade. Seulement 1 à 2 % sur la rive droite, toutes communes confondues (elles ne brillent pas par la densité de leurs aménagements cyclables et le relief est certainement un obstacle). Il serait intéressant d'analyser plus finement chacun des secteurs mais j'ai reçu tardivement la carte détaillée des zones, et la date limite de remise des textes à notre chère rédactrice était dépassée. Une analyse plus fine vous sera proposée dans le prochain bulletin.

Une première observation toutefois : les communes de banlieue sont très peu denses, s'y déplacer à vélo implique des distances assez longues. Dans Bordeaux, a contrario, en 2,3 km on rejoint facilement commerces, services et administrations. Une commune de 18 000 habitants comme Eysines occupe 1 200 ha. Bordeaux fait 5 000 ha (4 fois plus) pour 220 000 habitants (12 fois plus) ! Dans d'autres communes, la densité est encore moins forte.

### Quelques questions

Faut-il voir dans le fort pourcentage de Bordeaux-Bastide un phénomène sociologique lié à la transformation récente du quartier ?

Comment expliquer que la zone Cestas - St-Jean-d'Illac (hors CUB) atteigne 5 % alors que la zone Villenave-d'Ornon - Gradignan stagne à 2 % ?

Pourquoi 3 à 4 % à Mérignac et Pessac à l'intérieur de la rocade, et 1 % à l'extérieur ? Serait-ce parce que dans le premier cas ce sont des zones d'habitation et dans le second une vaste zone industrielle avec peu d'habitants, où l'on vient de loin travailler ?

Il faudra aussi se méfier de certaines moyennes car Eysines, Blanquefort, Bruges et Parempuyre sont dans le même lot à 2 %. Or les efforts de ces quatre villes en faveur du vélo sont très différents en matière d'aménagements cyclables et de sensibilisation des habitants.

Voici quelques questions, quelques pistes. Je n'ai pas les réponses. Il faudra aller plus loin, et pourquoi pas en collaboration de la CUB.

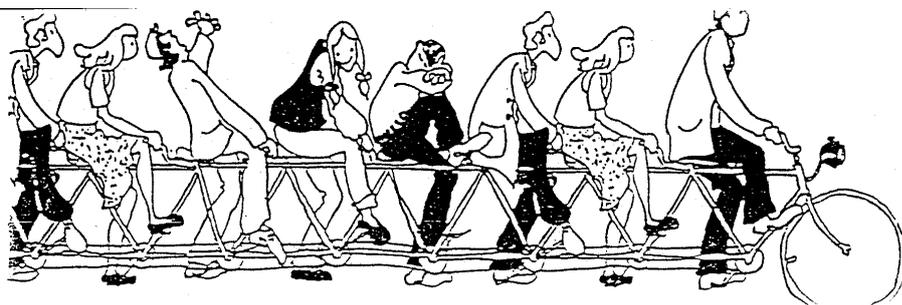
Reste que la question primordiale que nous devons nous poser est : comment faire pour que la part du vélo soit de 10 % ou plus partout ? Quels sont les freins ? Quels pourraient être les moyens ?

■ Michel Baillard

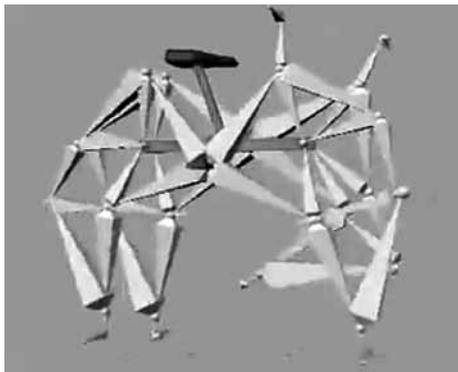
(1) Un certain nombre d'expériences ont permis à Vélo-Cité, au cours des années passées, de montrer qu'en zone urbaine et aux heures de pointe, le vélo est aussi plus rapide que la voiture !

### Mais au fait... qu'est-ce qu'un déplacement ?

4 % de déplacements à vélo, est-ce que ça veut dire 4 % des distances effectuées à vélo ? Non. Après consultation de l'incollable Michel Baillard, voici la définition d'un déplacement retenue dans cette enquête : « Un déplacement est défini par le mouvement d'une personne sur une voie publique, effectué pour un certain motif, entre une origine et une destination, à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport. Lorsqu'un déplacement est multimodal, la méthodologie CERTU impose de ne prendre en compte qu'un seul mode de transport pour la répartition modale, selon la hiérarchie décroissante suivante : tramway, bus, train, transport scolaire, car interurbain, taxi, véhicule utilitaire, avion, voiture conducteur, voiture passager, deux-roues motorisé, vélo, roller, marche à pied. »



## ■ Vélo sans roues



Theo Jansen est un artiste néerlandais qui construit d'étranges sculptures qui marchent. Le principe est génial, il faut aller voir les vidéos qui montrent son travail. Il existe même un mécanisme pour vélo marcheur... L'animation vidéo vaut le coup d'œil.

<http://www.youtube.com/watch?v=JoQj-tobYOW&feature=related>

■ Daniel Dandreaux

## ⚡ Coup de sang

Exclusivité mondiale : une piste cyclable dans le domaine des Rives d'Arcins à Bègles, qui se termine par un escalier ! Un panneau réglementaire "piste cyclable" à l'entrée, un panneau saugrenu à l'autre bout "Cyclistes pied à terre". On aura tout vu. Et pourtant il y avait de la place pour faire un peu mieux.



## ♥ Coup de cœur (à plusieurs battements)

Du nouveau pour les cyclistes qui veulent combiner vélo-perso + TBC ou SNCF : à Bruges, à côté de la station V3, des arceaux pour les vélos personnels de ceux qui prennent le bus. Encore mieux : à la gare de Blanquefort, un garage à vélo fermé et abrité avec accès contrôlé. Tout vient à point à qui sait attendre. Espérons que ces initiatives vont se multiplier comme dans cette gare de la banlieue parisienne (Liesaint) où 80 boxes individuels fermés ont été installés.

## ■ Des itinéraires pour cyclistes sur Google maps

Vous utilisez peut-être, sur internet, le site « Google maps » pour rechercher des plans de ville et des itinéraires. Depuis peu, on peut préciser que cet itinéraire doit se faire à vélo (« en vélo », dit le site, grrrr). Sur la carte, le vert foncé indique alors les pistes cyclables, le vert pâle les voies cyclables ou partagées et le pointillé vert les suggestions de Google pour un trajet évitant les montées trop abruptes ou les rues trop passantes. Mais attention : cette fonctionnalité n'est pour le moment disponible que pour des villes américaines !

<http://maps.google.com/>



Plus près de nous, le site [www.geovelo.fr](http://www.geovelo.fr) propose des itinéraires à vélo dans les villes de Tours, Nantes et Paris. À essayer !

## ■ Les frères Lumière à vélo



Le début de la semaine du développement durable a été marqué par une heure « toutes lumières éteintes » : le 27 mars dernier entre 20 et 21 h, toute la Terre a été plongée dans le noir. Enfin, presque toute, car la porte de Brandebourg à Berlin était éclairée par... quelques inconditionnels cyclistes.

L'éclairage à pédale a déjà une histoire. Il y a deux ans, un groupe de jeunes de la région de Saxe-Anhalt a créé un cinéma à vélo, c'est-à-dire un équipement comprenant une douzaine de vélos immobilisés et dont les moyeux sont liés à un générateur d'électricité ; en pédalant, les

spectateurs assis sur ces petites reines détournées produisent l'énergie nécessaire pour la projection d'un film. Chaque poste fournit une puissance de 50 Watt environ, en fonction de la vitesse choisie et de l'élan du pédaleur.

La première a eu lieu à Magdebourg en 2008, avec une projection des « Simpsons » devant 65 spectateurs qui ont pédalé à tour de rôle. D'autres ont suivi, par exemple à des manifestations pour le développement durable et pendant la campagne électorale des Verts. Au delà de son caractère insolite, ce cinéma à vélo est devenu un outil pédagogique pour sensibiliser les gens au gaspillage d'énergie.

En effet, quand on est essoufflé après avoir produit 50 W pendant un quart d'heure en pédalant, cela met en perspective la consommation d'une ampoule qu'on laisse parfois allumée sans faire attention. Le 27 mars à Berlin, les passants étaient émerveillés de voir leur monument sous une lumière – certes un peu blafarde – mais ô combien humaine.

■ Alois Würger

## Parution Les petites Reines de Bordeaux

Ils s'appellent, Gonzague, Eléonore, Sylvie, Martial, Marie, Moundir, Adam, Elias, Leïla, Julien... Ils pédalent sous le soleil, la pluie, dans la nuit, sur les quais... » D'illustrations en nouvelles, tous ces personnages nous entraînent sur leur vélo au fil de découvertes cocasses et de rencontres inattendues qui vont changer leurs vies.

Un livre drôle, intime, poétique, hommage aux cyclistes urbains et à la ville, un livre fait de rencontres, de morceaux de vie – servis par de somptueuses illustrations – où chacun et chacune peut se reconnaître.

Yann Hamonic et Céline Garvanault, éditions Sangam, 16 €

<http://sangam.space-blogs.com/blog-note/169519/les-petites-reines.html>



## ■ Elle a perdu les pédales Ou mon trajet par l'avenue de Magudas

Elle a perdu les pédales ! C'est que disent mes nouveaux collègues de Saint-Médard quand ils apprennent que, n'ayant pas voulu renoncer à me déplacer à vélo en changeant de travail, je roule désormais de Mérignac à Saint-Médard-en-Jalles. Et qu'on ne me dise pas que je pourrais prendre la piste Bordeaux-Lacanau, cela me rallongerait de quatre bons kilomètres. Ce serait pourtant mieux... car sur l'itinéraire que je m'obstine à utiliser, ne serait-ce que par respect pour la CUB qui l'a aménagé, c'est plutôt dix mauvais kilomètres !

Mais il faut leur rendre justice : vous êtes prévenu dès le départ. Vous qui empruntez cet itinéraire, ayez de bons pneus ! Les crachats des camions de béton vous mettent tout de suite dans l'ambiance.



Soyez vifs du guidon, des rétrécissements vous guettent.



Comme les Dupond(t), les rétrécissements vont par deux.



Largement moins d'un mètre, me dit mon triple décimètre



C'est comme au bord de la mer, ce n'est pas les dunes mais notre pauvre cycliste est envahi.



Rentrez les épaules et la tête, le rétroviseur vous guette.



Et que deviendrions-nous sans ces seuils chéris qui nous évitent de nous endormir !



Il n'y a pas que de mauvaises choses sur cet itinéraire, ce bout de piste en face de la sortie, dans une bretelle pas trop large, permet de s'échapper vite, sans obliger à un virage nous remettant trop tôt dans la circulation.



Très bien ! Et il y a même des bouts de voie larges et propres, si si !



Hélas cela ne dure pas, et nous revoilà frôlés par les camions et roulant dans le sable. Avec un peu de chance, ce camion me verra à temps...



Allez, un dernier demi-cycliste avant de vous quitter...



... puisque me revoilà dans la civilisation, après cet aller-retour Bordeaux Saint-Médard dont j'ai réchappé une fois encore.

■ **Hélène**

## Deux pattes versus deux roues

Paraît que c'est l'année de la biodiversité. Alors, au moins cette année, faut pas écraser les autres espèces, même celles à deux pattes qui trottent à gauche, à droite dans la cité. L'espèce des piétons, en voie d'extinction dans certaines banlieues, mérite qu'on lui accorde un plan de sauvegarde, voire de relance. Et le prédateur n'est pas toujours celui qu'on croit. Bien sûr, tout en haut de la chaîne, tu as Reine Bagnole, qui trône impunément dans la niche écologique de tous les autres. Là, faudrait juste un plan de destruction massive pour *décarrosser* la ville et libérer, une fois pour toutes, trottoirs et pistes cyclables des *j'en-ai-pour-cinq-minutes*. Mais y'a aussi un sérieux ménage à faire pour civiliser les relations entre bipèdes et bicyclants.

Un exemple. Tu te promènes tranquillou à petons sur un trottoir, en principe le dernier sanctuaire où tu peux rêver, flâner, sinuer entre vitrines et crottes de chien. Soudain, un méchant coup de sonnette : un abruti à vélo, surgi d'on ne sait où, te fait comprendre que tu le gênes, bouge de là limaçon, sinon je t'emplafonne. Désolé malotru, mais là, tu dérapes ! C'est si je veux. Il n'est point exclu que, nonobstant, je te laisse passer si tu ralentis à donf, si tu n'utilises pas ton klaxon, si tu me souris, si tu m'invites pour l'apéro ou même plus si entente. Le trottoir, c'est pour les trotteurs, à béquilles ou non, donc chacun à sa place ! Le cycliste conduit un véhicule (ben ouais !) pas spécialement caressant en cas de collision, priorité totale au plus faible, sans aucune discussion. Dans les zones piétonnes autorisées au vélo, c'est idem. À pinces, j'ai hoRRReur de me faire frôler par ces pignoufs qui abusent de l'autorisation de cycliser pour slalomer à toute allure entre les bipèdes. Le Code précise qu'il est permis d'y pédaler à la vitesse du pas... d'un sénateur, non d'un Carl Lewis. Alors, respect pour les 5ème âge, les marmots, les handicapés et tous les promeneurs nez au vent ou aux soldes.

Mais faudrait pas sombrer dans le manichéisme primaire. Certes, 95,32 % des bicyclants font des bêtises, mais c'est pas toujours par irrespect. Dans certains cas, il vaut vachement mieux pour

eux être sur le trottoir que sur une route dangereuse, non aménagée pour les vélos. Parfois aussi, il manque un double sens cyclable qui les contraint, tels des motorisés puants, à un méga détour. À la force du mollet, le plus court chemin d'un point à un autre reste, sauf sentinelle (!) en vue, la ligne droite. Tout automobiliste qui enfourche un vélo le sait, même vous, Monsieur le Juge : rappelez-vous, dimanche dernier à Arcachon, votre balade cyclée en famille, avec Carlène et les enfants. Où donc, sauf votre respect, roulâtes-vous, si ce n'est 333 m sur le trottoir et 421 m en sens interdit ?

Oui, Monsieur le Juge, le cycliste est un mal aimé, pris en sandwich entre les automobilistes et les piétons, qui tous lui envient son insolente mobilité. Un puissant pourcentage de l'infanterie appartient aussi à la catégorie des automobilistes non pédaleurs, pour lesquels le vélo est toujours un nuisible, quel que soit le milieu où il évolue. Ainsi, les incivilités dues aux piétons (souvent arrivés jusque-là en voiture) sur les pistes cyclables sont fréquentes : chouette, y'a pas d'autos ici, je lâche le chien, les mômes, on reste à cinq de front pour se promener en bavardant. Elle est pas belle la vie ? Ben pourquoi il râle ce con à vélo ?

Laissons le dernier mot à feu Jacquou le Faizant, l'ex Iturria du Figaro, cycliste passionné, qui écrit : « *Le cycliste n'est pas, comme on feint de le croire, un automobiliste déchu. C'est un piéton miraculé* ». Autrement dit, il existe une parenté entre le deux-pattes et le deux-roues. Contrairement aux pétroleux, ils sont tous deux potentiellement dotés du gène adoucisseur de la vie en ville. Suffirait peut-être de le faire fleurir, en l'arrosant tous avec un peu de courtoisie. De koââ ? Cé-en-poudre ? Sa-se-sniif ? Cé koââ sa, la kartozy ?

■ MaRiE SzToR

marysia.sztor@laposte.net

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

## MOTS CROISÉS Grille n° 36 par Anne Dicky

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

## HORIZONTALEMENT

I — Jadis coté en Bourse. II — Alliage. — Voiture renversée. III — Ville du Centre. — Standard vidéo. IV — Linguistique. V — Nom polonais. — Titre abrégé. VI — Apercevoir. VII — Hitler au théâtre. — Fait des trous. VIII — Entreprise (sigle). — Pour virer (sigle). — Star. IX — Crados d'art. — Méfiant. X — Qualifie un espace courbe. XI — Défaite cinglante.

## VERTICALEMENT

1 — Périphérique. 2 — Aplanir (phonétiquement). — Grand pardon. 3 — Graissa. — Pronom inversé. 4 — Tomberai de froid. — Bougé. 5 — Arma. — Article étranger. — Un supplice. 6 — Dans l'angle. — Un été andalou. 7 — La vache. — À la mi-mars. — La radio d'avenir. 8 — Consternerait. 9 — Industrielle. — Démolie. 10 — Et un impôt de moins.

## Solution du n° 35

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

# Sommaire du n° 103

- 1 Éditorial
- 2,3 Rendez-vous. Actualité
- 4 Anniversaire : Vélo-Cité à 30 ans
- 5 Communes
- 6,7 Dossier stationnement
- 8 Enquête
- 9 Brèves
- 10 Courrier
- 11 Roue libre

Le numéro 103 a été tiré à 900 exemplaires.

ISSN : 1954 - 9032

## Étiquettes, mode d'emploi

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

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

ÉTIQUETTE

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

*Un trou dans la chaussée, une piste envahie par un arbuste, un feu pour cyclistes qui ne fonctionne pas, des débris de verre : téléphonez directement au service compétent où il existe des équipes d'intervention rapide pour régler les petits problèmes. Voici les numéros à appeler. Soyez très précis (nom de la rue, numéro de la maison la plus proche, repère particulier à proximité). Soyez courtois : la personne que vous avez au téléphone n'est pas responsable du problème ; et quand il est résolu, n'oubliez pas de dire merci.*

### État des chaussées et pistes

#### Circonscriptions de voirie de la CUB

05 57 80 79 00	Ambarès-et-Lagrave, Ambès, Bassens, Carbon-Blanc, St-Louis-de-Montferrand, St-Vincent-de-Paul
05 56 40 64 00	Artigues, Bouliac, Cenon, Floirac, Lormont
05 56 87 75 50	Bègles, Talence, Villenave-d'Ornon
05 56 07 74 00	Gradignan, Pessac
05 57 92 79 50	Mérignac, Le Haillan
05 56 70 69 50	Eysines, Le Taillan, St-Aubin, St-Médard
05 57 93 60 00	Blanquefort, Le Bouscat, Bruges, Parempuyre
05 57 19 62 00	Bordeaux, nord de l'axe Intendance-Judaïque, Caudéran
05 56 40 63 00	Bordeaux, sud de cet axe

### Signalisation lumineuse

**et ce qui va avec (boutons-poussoirs et boucles de détection) :**

PC GERTRUDE 0800 32 05 33 (appel gratuit depuis un fixe)

### Propreté des pistes et bandes

Bordeaux : 0 800 39 33 33 (appel gratuit)

Ailleurs : la mairie

## À vos plumes et claviers

Vélo-Cité se réjouit par avance de recevoir vos remarques, vos idées, vos protestations sous forme d'un petit mot, d'une lettre ou mieux encore, d'un article.

L'idéal serait de nous adresser votre texte sans aucune mise en page en utilisant l'une des deux voies suivantes :

- par courrier à l'adresse de Vélo-Cité ;
- par courrier électronique à [bordeaux@fubicy.org](mailto:bordeaux@fubicy.org)

## Êtes-vous à jour de votre cotisation ?

**Vélo-Cité Bordeaux**  
16 rue Ausone • 33000 Bordeaux

#### Cotisation annuelle

Individuelle	12 €
Étudiants, chômeurs...	5 €
Famille, association	18 €

#### 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 ?