

Éditorial

La fête du vélo du dimanche 6 juin est la prochaine étape le long du fil rouge « Vélo-Cité a 30 ans ». Nous attendons ce jour-là un beau rassemblement festif. Ce grand « déjeuner sur l'herbe » est organisé avec Autocool, Air, Droits du piéton, Oui au tram, TACA et le réseau Mille Pattes. Dès le matin, la convergence des cyclistes organisée depuis Bègles, Blanquefort, Eysines, Gradignan, Lormont, Mérignac et Talence vers le quai Louis XVIII ne devrait pas manquer d'allure ! Pas plus que la partie spectacles et animations. Des détails figurent dans ce bulletin, d'autres suivront sur notre site internet.

Venez participer à cette journée, en solo, avec des amis, en famille... non seulement vous passerez un très sympathique dimanche, mais vous aiderez à démontrer que l'avenir des déplacements urbains appartient aux cyclistes, aux piétons, aux transports en commun et à l'auto-partage !

■ Vélo-Cité

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



Jeudi 27 mai

Manif stationnement

Dimanche 6 juin

Fête du vélo

Dimanche 12 septembre

Ouvre la voix

Bloc-notes

● Jeudi 27 mai, 18 h 30

Manif stationnement vélos (p. 2)

● Dimanche 6 juin

Fête du vélo (p. 2)

● Dimanche 12 septembre

Ouvre la voix (p. 2)

■ 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.



■ Ouvre la voix

Dans le cadre du festival « Ouvre la voix », la Rock School Barbey et Vélo-Cité organisent une randonnée à vélo sur la piste Labépie, le dimanche 12 septembre.

Rendez-vous à 9 h 30 à la maison éco-citoyenne au pied du Pont de pierre (rive gauche) pour une animation musicale. Puis, départ encadré vers la piste Labépie jusqu'à Sadirac (20 km) où nous sortirons le pique-nique de nos sacoches. De nombreuses animations musicales de tout genre sont prévues toute la journée avec un concert final à Latresne. Venez nombreux ! Le programme complet du festival devrait être disponible prochainement à l'adresse http://www.rockschool-barbey.com/ouvre_la_voix.html (mais à la dernière consultation, on n'y trouvait que le programme de 2009, attention !).

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 104

Daniel Dandreaux, Mireille Bousquet-Mélou

■ Fête du vélo 2010

Édition spéciale « Vélo-Cité a 30 ans »

Après l'exposition de photo sur les grilles du Jardin public, Vélo-Cité poursuivra la célébration de ses 30 ans d'existence lors de la cuvée 2010 de la fête du vélo.

Le dimanche 6 juin, nous vous invitons à un rassemblement écomobile sur les deux rives de la Garonne, avec stands, animations, et un grand « déjeuner sur l'herbe » rive droite. Nous sommes associés pour cette journée à de nombreuses associations (PUMA, Autocool, AIR, Mille Pattes, TACA, Droits du piéton, Oui au tram). C'est la première fois que les associations d'écomobilité de l'agglomération bordelaise se réunissent pour une manifestation conviviale, artistique et festive de cette ampleur.

Nous serons dès 9 heures sur les quais rive gauche, face aux Quinconces. Pour nous y rejoindre, nous vous proposons de rallier l'un des vélobus encadrés par des bénévoles, qui partiront de 7 points de la CUB en matinée. De là, la caravane de vélocipèdes partira à 12 h 30 pour la rive droite via le Pont de pierre, et viendra s'installer sur l'herbe du Parc des Angéliques (entre les restaurants l'Estacade et La petite Gironde). Amenez votre pique-nique, vos plaids et nappes à carreaux ! Fleurissez et décorez vos vélos ! Une randonnée roller-vélo partira ensuite vers 15 heures du Parc des Angéliques.

Sur la rive gauche, de 9 heures à 16 heures, Vélo-Cité proposera des sensibilisations et ateliers pédagogiques (atelier camion « angles-morts » de la CUB, plateau de maniabilité-vélo...), mais aussi des animations culturelles et artistiques :

des chanteurs d'opéra à vélo, Les Vélomanes, donneront trois récitals d'une rive à l'autre du fleuve, et les auteurs du livre-BD « Les petites reines de Bordeaux » dédicaceront leur œuvre sur le stand de Vélo-Cité.

Ceux qui voudront terminer la journée en musique pourront se rendre au Jardin public à 18 heures, pour écouter, en plein air, le premier concert de la saison de l'Orchestre d'Harmonie de Bordeaux. Et ceux qui voudront commencer la fête avant l'heure pourront écouter Les Vélomanes dès le samedi en soirée, place de la Comédie et au Miroir d'eau.

La CUB, la mairie de Bordeaux, l'ADEME, Cyclopolitaïn, Alinéa33, les Éditions Sangam et France Bleu Gironde soutiennent cet événement.

Le programme détaillé et les itinéraires des vélobus seront accessibles à l'adresse velo-cite.org.

Départs des vélobus

Mairie de Blanquefort, 9 h

Gare de Bègles, 10 h

Mairie d'Eysines, 10 h

Église St. Pierre de Gradignan, 10 h

Pin Galant, Mérignac, 10 h

Lormont - La Butinière, 10 h

Forum des Arts et de la Culture, 10 h 30, Talence

■ On recherche des bénévoles...

Il y en a pour tous les goûts et disponibilités

Bulletin • Il y a d'abord, à chaque sortie d'un nouveau numéro, le pliage du bulletin. Nous aurions également le plus grand besoin de modifier et renouveler les tournées de nos facteurs. Ces attributions, faites il y a plusieurs années, demandent à être sérieusement rafraîchies. Contacter pour cela Sylvie Zentar (secretariat@velo-cite.org).

Classement • Nous recherchons quelqu'un qui connaisse la vie de l'association pour aider à trier et classer notre documentation au local.

Lancement d'une photothèque • Pour mettre en route une photothèque facilement consultable, nous recherchons un bénévole connaissant un peu la photo pour juger de la qualité de celles que nous garderons et classerons par thèmes. Le travail consistera à prélever au local toutes les photos disponibles sur clé USB, travailler avec le logiciel Xnview pour classer les photos perti-

nentes en répertoires, associer des mots-clés à chaque photo pour une recherche rapide par la suite (méta-données Windows), relever les noms des photographes pour demander leur accord et les inscrire dans les méta-données, établir ensuite des albums Picasa, avec légendes, et lister les liens qui seront disponibles ensuite au secrétariat pour une consultation sur internet.

C'est un travail de longue haleine, mais indispensable si nous voulons avoir quelque chose de cohérent (de bonnes photos, disponibles, et une recherche facilitée). Il y aura ensuite un suivi au fur et à mesure de l'arrivée de nouvelles photos. Merci d'avance !

Contactez l'association ou Robert Guélin (05 56 37 44 08 ou 06 73 33 58 60)

Une exposition de vélos anciens se tiendra du 3 au 23 juin au Marché des Grands-Hommes à Bordeaux. Avis aux amateurs !

■ Récup'R : un nouvel atelier vélo associatif à Bordeaux



Récup'R est née, dans un local situé derrière la gare. Qu'y trouve-t-on ? Des vélos d'occasion remis en selle. Des roues et autres pièces détachées. Des vieux vélos tous cassés en attente d'une deuxième vie. Et de joyeux bénévoles et salarié. « Ici rien n'est jeté » disent Guillaume Sorel et Deil Toussaint, membres actifs de l'association. Vous avez un vieux vélo dont vous voulez vous débarrasser ? Vous souhaitez réparer votre vélo

mais n'avez pas le matériel adéquat ? Vous souhaitez acheter un vélo d'occasion ? L'atelier vélo Récup'R vous attend :

- le samedi de 14 h à 19 h pour l'atelier associatif de bricolage,
- du mardi au samedi et sur rendez-vous à domicile pour le don de vos vieux vélos,
- le mercredi, vendredi et samedi de 10 h à 12 h et de 14 h à 19 h pour l'achat d'un vélo d'occasion.

Bravo pour cette belle initiative, et espérons que de nombreux adhérents viendront bientôt gonfler les rangs de cette jeune association (à Grenoble, sur le même principe, l'association *Un p'tit vélo dans la tête* regroupe 1500 adhérents !).

■ Nicolas Houdré

**Récup'R, 4, rue des Terres-de-Bordes
05 35 40 18 73 www.recupr.org**

■ La région Rhône-Alpes donne un coup de pouce à l'intermodalité train+vélo

La région Rhône-Alpes et la SNCF mettent en place un programme d'équipement des gares en consignes vélo 24h/24 et 7j/7, avec 3500 places de stationnement dans 50 gares d'ici la fin de l'année, soit une capacité de 48 à 72 vélos par gare. Ce programme comprend trois types de services : des consignes individuelles, des consignes collectives et un dispositif d'information et de gestion dédié aux vélos.

L'objectif

Favoriser l'intermodalité, limiter l'usage de la voiture et le besoin en places de stationnement aux abords des gares. Cela permettra également de réduire le nombre de vélos dans les TER, pour laisser plus de place aux passagers, car aux heures de pointe sur les lignes autour de Grenoble et Lyon, c'est l'embouteillage dans les rames !

Fonctionnement

Le service TER Rhône-Alpes + Vélo propose aux clients en possession d'un abonnement TER (carte OûRA !) de s'inscrire pour réserver une place de stationnement dans la consigne collective. L'accès à la consigne se fera grâce à cette carte. Le client dispose d'une place dans cette consigne pendant une durée donnée (un mois ou une année). S'il souhaite disposer de plusieurs places dans des consignes différentes, il devra alors s'acquitter autant de fois de son abonnement que de places de stationnement désirées.

Deux formules sont proposées : abonnement mensuel à 5 € ou abonnement annuel à 35 €. Une tarification à la journée (1 €) sera aussi disponible dans un second temps.

Le petit « plus »

Pour mieux informer les clients, le service TER + Vélo dispose d'un Centre de relation clients dédié et d'une plateforme internet, <http://ter-velo-rhonealpes.com/>. Le site reprend l'ensemble des informations : stationnements disponibles dans les gares rhônalpines, dossier d'inscription au service consignes collectives, services associés, etc.

L'équipement



La consigne collective, fournie par la société Altao, est un local fermé et abrité de 45 m² où sont aménagées 48 à 72 places de stationnement (cette capacité est modulable grâce à des extensions). Afin de sécuriser cet espace et les vélos qui y sont stationnés, la porte ne s'ouvre que pour les personnes inscrites au service. Les éléments d'habillage sont en métal galvanisé et en pin Douglas, produits dans la région ; le toit transparent permet de bénéficier d'un puits de lumière naturelle et l'éclairage est complété par des diodes à faible consommation de type LED.

Les régions Picardie et Midi-Pyrénées s'y sont également mises. Et l'Aquitaine ? Nous ferons le point dans le prochain bulletin.

■ Nadège Lecouturier

■ Des nouvelles de la vélo-école



Elle continue à bien rouler. « Nos filles », dans leur grande majorité, trouvent leur équilibre dès la deuxième séance. Pour quelques autres, il faut un peu plus de ténacité et de courage (mais elles sont très décidées !) pour dompter cette monture qui peut se révéler rétive. Il faut voir leur visage rayonner quand elles s'aperçoivent que l'équilibre est trouvé et qu'elles roulent seules. Leur satisfaction est aussi la nôtre ; par nos conseils, nos encouragements et nos remarques elles ont réussi à réaliser ce qu'elles espéraient : faire du vélo ! Banal, pensez-vous ? Que non, car pour elles c'est souvent gagner une indépendance de déplacement primordiale, c'est s'affirmer en tant que femme, c'est une victoire. Voir leur joie et leur sourire nous récompense largement de nos efforts.

Mais une grande nouveauté est apparue : le premier homme de la vélo-école est venu en février, en la personne de Jean-Michel. La quarantaine passé, c'est avec courage et volonté qu'il a décidé d'affronter le bitume bordelais. Depuis, Jean-Michel s'est acheté un bon vélo à notre Bourse aux vélos de printemps. Il pédale, et qui plus est, il a rejoint le rang des bénévoles qui encouragent les nouvelles élèves. Venez les voir, un mardi ou un jeudi à 14 h, c'est une belle expérience.

■ Georges Bourdeau, accompagnateur et Sylvie Zentar

Mais que fait le CA ?

Avril

- 01 Formation de bénévoles au site internet
- 13 Atelier et table ronde « Movable »
- 15 Intervention au lycée Gustave Eiffel
- 16 Inauguration de la piste cyclable des berges de Garonne à Bègles
- 19 Forum Agenda 21 au musée d'Aquitaine
- 23-25 Congrès de la Fubicy à Strasbourg
- 26 Réunion du bureau de la maison de la nature et de l'environnement

Mai

- 04 Inauguration de la recyclerie « Récup'R »
- 06 Conseil d'administration
- 07 Mairie de Bordeaux, réunion pour le diplôme du cycliste citoyen
- 07 Intervention à l'école Ste. Marie de la Bastide, sensibilisation à l'écomobilité
- 07 Point stationnement avec la mairie de Bordeaux
- 09 Fête du vélo à Blanquefort
- 10 Mairie de Mérignac, bilan sur le stationnement vélo de la ville
- 11 Présentation de la vélo-école au Conseil général/MDSI, Commission d'insertion
- 11 Conseil d'administration de la Maison de la nature et de l'environnement
- 11 Signature d'une convention d'intervention dans les écoles

■ Vélo-Cité en visite à Brest : de l'intérêt d'un réseau d'associations

Lors du congrès de la FUBicy en 2009 à Lille, nous avons rencontré des représentants de l'association Brest à pied et à vélo (BAPAV). Muriel Sola s'est rendue récemment à Brest pour tisser des liens plus étroits avec cette association



Le moment est important pour nos amis brestoïses : la métropole brestoïse, BMO (Brest Métropole Océane), met en route un gros projet de ville en rapport avec les travaux du tram, et le vélo semble souvent le grand oublié dans ces propositions. Voilà qui nous rappelle quelques souvenirs : nous avons aussi connu, un temps, cette impression d'être transparents ; mais nous pouvons maintenant apporter aux collègues de BAPAV les enseignements tirés de notre expérience.

Encore faut-il aller là-bas ! Le voyage en train est très long et passe par Paris depuis la tempête Xynthia : 11 h de voyage à l'aller, 9 h 30 au retour. Arrivée en gare vers 17 h, je suis accueillie par Claire Jusseau de BAPAV. Nous assistons d'abord à un atelier de réparation de vélos organisé par l'association Rou'l'age en partenariat avec le patronage laïque de Lambazellec, et domicilié chez Les petits Débrouillards. Suivent une rencontre avec des adhérents de BAPAV ainsi que leur président, puis des échanges avec les Petits Débrouillards sur notre bourse aux vélos. Pour finir cette première journée, diffusion du film sur notre vélo-école, et discussions sur le montage de cette action (financements, recrutements...) avec différents acteurs locaux, élus ou associatifs.

Le lendemain, nous avons fait une visite technique où j'ai noté de gros déficits en aménagements et en stationnement vélo : les brestoïses ont presque été surpris de découvrir des arceaux dans une rue où nous circulations. Très peu de voies cyclables, et quand il y en a elles ne sont ni jalonnées, ni réglementaires : les cyclistes restent donc sur la chaussée à leur risques et périls ; le flot de circulation n'est apaisé par aucun dispositif qui pourrait casser la vitesse

Il n'y a pas de réel plan cyclable, et le maire paraît bloquer la signature des arrêtés concernant les doubles sens cyclables. Le directeur des aménagements tente de convaincre son entourage par des exemples réussis (j'en ai bien sûr évoqué plusieurs dans notre agglomération).

Certains aménagements sont non réglementaires voire dangereux (le CERTU en pleurerait). Le port pourrait être entièrement revu en espace piéton autorisé aux vélos, l'espace est suffisant et le stationnement auto serait évacué au profit d'une circulation auto apaisée.

J'ai ensuite présenté Vélo-Cité dans la première partie d'une table ronde : son histoire, ses combats, ses financements, son fonctionnement et l'évolution de ce fonctionnement avec l'augmentation du nombre d'adhérents, les travaux du tram qui ont bouleversé la ville... Suivent de nombreuses questions sur le financement des salariés, la vélo-école, l'arrivée des VCub, la convention signée avec la CUB... Je raconte les dossiers, les rencontres avec les services financiers et juridiques, avec les élus, et le soutien de notre M. Vélo. J'évoque aussi des actions plus spécifiques comme le partenariat avec la Police Nationale, la communication en direction des auto-écoles, le jeu-concours « Mes courses à vélo » et ses retombées, l'expérimentation du tourne-à-droite...

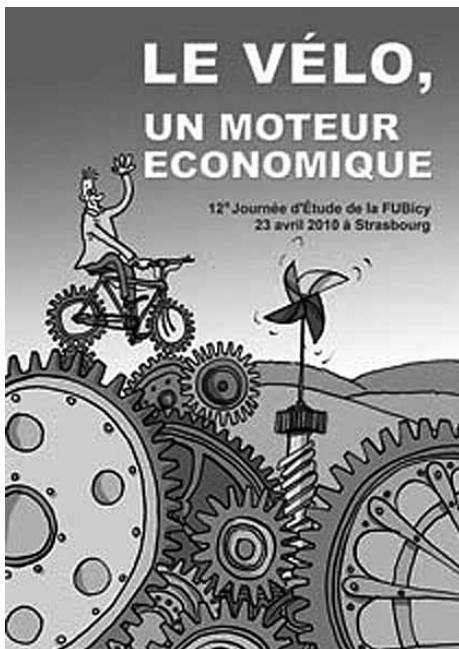
En conclusion, ce rapprochement entre nos deux structures a été positivement salué par nos présidents respectifs et a donné des idées à beaucoup de nos collègues lors du congrès FUBicy. Vélo-Cité Bordeaux s'exporte bien !

L'association brestoïse : <http://adpv.infini.fr/>

■ Muriel Sola



■ Le congrès de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy)



Après Lille l'an dernier, la ville de Strasbourg a accueilli le congrès de la FUBicy, du 23 au 25 avril dernier. Au programme, une journée d'étude où sont conviés élus et techniciens, qui était consacrée cette année à l'économie du vélo ; puis, un jour et demi d'assemblée générale, réunissant une bonne partie des associations membres de la fédération, durant laquelle les débats vont bon train.

Le thème de la journée d'étude, animée en séance plénière par Sandra Moatti de la revue Alternatives économiques, était « Le vélo, un

moteur économique ». Les intervenants se sont interrogés sur la prise en compte par les collectivités territoriales des économies qu'engendrent les déplacements à bicyclette.

Les ateliers de l'après-midi proposaient trois thèmes :

« **Vers une économie de proximité et de nouvelles mobilités** » : aménagement du territoire et politique des déplacements sont devenus indissociables : comment gérer la planification des territoires de petite échelle ? Permet-elle de recréer une économie de proximité ?

« **Le vélo, mode d'emplois** » : le développement de l'usage du vélo entraîne la création de nouvelles activités commerciales ou de services, elles-mêmes porteuses d'emplois.

« **Primes, bonus et aides financières : des outils pour accélérer le changement des comportements** ». Collectivités locales, employeurs et même assureurs accordent des aides pour l'achat et l'usage du vélo. Peut-on en mesurer les impacts et aller plus loin ? Voir ci-dessous le compte-rendu détaillé de Ghislain Landreau.

Le lendemain, l'assemblée générale a procédé à la rituelle élection du « Guidon d'or », qui est allé aux villes de Clamart et de Sceaux en région parisienne. Ces villes limitrophes ont développé des doubles sens cyclables et décidé d'établir des zones 30 en une seule fois, ce qui facilite et sécurise la pratique du vélo.

Le « clou rouillé » a été attribué au Conseil général de Seine-et-Marne pour une politique du tout camion et l'aménagement de routes

nationales au détriment des cyclistes.

L'année prochaine, ce sera Clermont-Ferrand qui recevra le congrès de la FUBicy, ce qui fera sûrement plaisir aux quelques Auvergnats de notre association.

Après 6 années d'assiduité, je ne me suis pas re-présentée au comité directeur de la FUBicy. Mais le relais est assuré par Ghislain Landreau, qui s'occupera spécialement des questions de stationnement.

■ Rozenn Bauer-Lavolley



■ Atelier FUBicy : les aides financières pour développer l'usage du vélo

Outre Geneviève Laferrère, vice-présidente de la FUBicy, deux intervenants animaient cet atelier : Marc Linsig, responsable de l'agence Altermodal-Inddigo, et Adelheid Byttebier, représentante de la région flamande en Belgique.

Marc Linsig nous a présenté un rapport recensant les différentes aides financières, primes et autres bonus existant en France et à l'étranger. Parmi ceux-ci, les aides à l'achat de vélo, la prime recyclage, le remboursement des frais kilométriques, des frais d'utilisation, des frais de consigne vélo, des frais de location, sans oublier les subventions aux associations de promotion du vélo et les offres des assurances aux usagers des transports alternatifs à l'automobile.

La législation en vigueur

La circulaire interministérielle N°DSS/DGT/5B/2009/30 du 28 janvier 2009, relative à la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2009, impose aux employeurs du privé

de prendre en charge 50 % des frais d'abonnement au transport collectif ou d'abonnement à un service public de location de vélo nécessaires à leurs salariés pour effectuer les trajets domicile-travail. L'intermodalité n'est pas oubliée et le cumul des défraiements est obligatoire.

Les salariés de l'association Roue Libre de Chambéry perçoivent une prime d'utilisation des frais inhérents à l'utilisation de leur vélo pour les déplacements domicile-travail. Les salariés de la Métro de Grenoble peuvent être remboursés des frais d'entretien de leur vélo en présentant leurs factures. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement intéressante pour le cycliste, avec un impact psychologique fort et une très bonne incitation à la pratique.

De son côté, Adelheid Byttebier nous a présenté plusieurs mesures adoptées en Belgique, dont le remboursement de frais kilométriques pour les cyclistes (0,20 €/km). Les entreprises qui souhaitent promouvoir le vélo

sur de courtes distances peuvent choisir de verser une indemnité forfaitaire minimale de 350 €/an. La mesure existe aussi aux Pays-Bas.

Depuis 2006, la prime Bruxell'air invite à abandonner sa voiture contre un abonnement aux transports en commun ou une prime vélo. Il faut vraiment ne plus posséder de voiture. L'abonnement aux transports en commun et à l'autopartage est alors gratuit, et combinable avec l'achat d'un vélo. La prime pour l'achat d'un vélo et d'accessoires peut monter à 940 €. Elle se complète d'une formation gratuite « À vélo dans le trafic urbain » qui permet de se sentir plus à l'aise et en sécurité sur son vélo. Depuis son lancement début 2006, cette prime a permis de faire sortir 5 000 voitures des rues de Bruxelles. Environ 150 primes sont octroyées chaque mois. Pour 2010, un budget de 500 000 euros y est consacré (<http://www.provelo.org/spip.php?article615>)

■ Ghislain Landreau

■ Stationnement des vélos

Deuxième épisode : mon vélo va au boulot (ou faire ses courses)

Deuxième volet de notre dossier sur le stationnement des vélos, dont les insuffisances sont un frein sérieux à la diffusion de ce mode de déplacement. Nous évoquons cette fois le stationnement sur les lieux de travail, devant les commerces, sur les sites hospitaliers, dans les gares et aux stations de bus et de tram

Vélo, boulot, dodo

Aller au bureau à vélo est trop souvent synonyme de débrouille pour garer sa monture. Très souvent, les sites d'emplois du centre ville et de la proche périphérie de Bordeaux ne prennent pas, ou prennent mal en compte le stationnement des vélos (accroche-roues malcommodes installés loin des entrées et difficiles d'accès). Pour les automobiles, en revanche, tout est prévu : délimitations au sol, places couvertes, places réservées...

Les règles du PLU imposent des places pour les vélos sur les aires de stationnement couvertes et sont actuellement de 4 places par tranche de 100m² de SHON (surface hors œuvre nette). Mais elles sont trop souvent mal appliquées. Lors de la conception des bâtiments, les architectes s'attachent trop souvent à contourner les règlements, ou ils les interprètent de façon peu honnête. Il serait fort utile de contrôler sérieusement l'application du PLU. Il faut d'ailleurs rappeler que nos élus ont toutes les cartes en main pour modifier les règles et favoriser le vélo. Ils peuvent intervenir sur le foncier, sur le règlement d'urbanisme, prévoir des subventions pour les équipements, etc.

Quelques propositions :

- Le passage de 4 à 6 places par tranche de 100m² de SHON.
- L'obligation de créer un local fermé avec clef non reproductible et d'accès aisé.
- L'obligation d'équiper les locaux à vélos avec des supports permettant l'accrochage par le cadre.
- Les bureaux très récents réalisés avant l'élaboration du PLU devront se mettre en conformité avec les nouvelles règles établies.
- L'instauration d'un système de subventions pour la réalisation de locaux à vélos et/ou la mise en place d'arceaux comme cela se pratique dans d'autres collectivités.
- Des emplacements pour les visiteurs aux entrées des bâtiments.



L'exemple des bureaux du Tasta à Bruges. Des accroche-roues mal placés, aucun local fermé, utilisation nulle.

Faire ses courses à vélo : petites, moyennes et grandes surfaces

Les commerçants commencent à accueillir favorablement l'idée qu'on puisse faire ses courses à vélo (cf. le succès de notre action « Mes courses à vélo » en 2009). Mais les équipements sont trop souvent des accroche-roues et nous avons du mal à faire installer des arceaux.

Les normes du PLU applicables sont les suivantes : de 100 m² à 1000 m² de surface de vente, 4 places par tranche de 100 m² de SHON diminué de la surface des réserves.

Vélo-Cité intervient auprès des commerçants et nous avons connu quelques succès avec par exemple le Simply Market de l'avenue Counord à Bordeaux ou encore Carrefour-Market à La Bastide. Les Simply Market de Gironde devaient tous s'équiper d'arceaux, mais les promesses n'ont pas été tenues et nous sommes obligés de reprendre notre bâton de pèlerin (cycliste). De nombreux magasins ne répondent jamais à nos demandes. Citons par exemple Ikea, Leclerc, Leader Price et Conforama.

Quelques propositions :

- La création d'une aide aux commerçants pour les équipements en stationnement. Les supports permettant d'accrocher le cadre du vélo sont imposés.
- La vigilance des collectivités en cas de non respect des normes du PLU dans le secteur du commerce.
- L'augmentation du nombre de cyclistes dans l'agglomération bordelaise oblige à modifier les ratios. Passer de 4 à 5 places par tranche de 100m² de SHON.
- Les commerces très récents réalisés avant l'élaboration du PLU devront se mettre en conformité avec les nouvelles règles établies.



L'action de Vélo Cité a permis de faire installer des arceaux devant certains magasins. Ici Simply Market avenue Counord

Les sites hospitaliers

Nous avons rencontré les responsables du CHU afin que le stationnement vélo des salariés et des visiteurs s'améliore. Il y a fort à faire ! Une première intervention a eu lieu sur le site de la Direction générale. Nous allons visiter les autres sites et plus particulièrement Pellegrin, où tout est à faire. Nos visites s'accompagnent de propositions sur le choix des emplacements et du mobilier.

L'hôpital Saint-André est exemplaire. Des supports nombreux ont été exposés dans l'enceinte même de l'hôpital. Aujourd'hui, ce parking à vélos connaît un grand succès auprès des visiteurs et des employés du site.

Propositions :

- Une intervention forte de M. Juppé, président du conseil d'administration du CHU, en faveur du stationnement des vélos des salariés et visiteurs.
- L'achat groupé et concerté d'arceaux pour équiper la totalité des sites hospitaliers de l'agglomération bordelaise.



L'hôpital Saint-André. Exemple réussi d'équilibre entre la demande et l'offre



À Pellegrin, le stationnement des vélos est un problème non résolu.

Mon vélo reste en gare

Les besoins des voyageurs n'y sont pas satisfaits et, malgré nos interventions, les évolutions à venir ont été largement sous-estimées. La situation est très complexe et il est bien difficile de donner des

chiffres. Si Strasbourg propose un ouvrage de plus de 1 000 places, le parc vélo de St-Jean en propose 250 (125 arceaux). 35 arceaux supplémentaires sont programmés sur une ancienne rampe automobile, soit 70 places. Le parvis de la gare propose une centaine de places auxquelles s'ajoutent quelques arceaux côté Belcier. Des places sont prévues dans un futur plus lointain sous le pont du Guit. Lille ouvre en septembre 2010 un parking vélo de plus de 600 places à la gare de Lille-Flandres, et Nantes va faire de même...



En gare de Strasbourg, les cyclistes bénéficient de près de 2 000 places. 1 000 autres places sont envisagées

Les parcs relais et les parcs urbain

La mise en place du tramway s'est accompagnée de la construction de nombreux parcs relais en périphérie (des parkings, pas des espaces verts !). Ces parcs accueillent les vélos. Mais, faute d'information et de sécurisation convenable, les usagers sont peu nombreux à jouer la carte de l'intermodalité vélo + tram. Dommage, car dans d'autres agglomérations, l'opération fonctionne parfaitement. Par exemple à Strasbourg, où les parkings vélos sont fermés et sous la surveillance d'un gardien. Un badge permet d'y accéder 24h/24h. Pour que Bordeaux puisse s'enorgueillir d'une semblable réussite, il suffirait de revoir la sécurisation des locaux et de faire la promotion du système. Aujourd'hui les places autos des parcs relais sont saturées alors que les places à vélos sont sous-utilisées.

Une enquête conduite via internet a montré que les parcs urbains communautaires et les parcs Urbis Park ne sont utilisés (et connus) que par une minorité des adhérents de Vélo-Cité. De même pour le système d'inscription en « mode sécurisé ». Les parcs les plus populaires sont Gambetta, Mériadeck, L'hôte, Victoire, Bourse-Jean-Jaurès (par ordre décroissant, selon les citations des utilisateurs). L'accès à l'espace Gambetta est très critiqué. Le parc de Mériadeck est signalé comme proche de la saturation. Ce qui montre d'ailleurs qu'un parc bien placé et bien conçu trouve ses utilisateurs !

Proposition :

- Améliorer la sécurité du stationnement des vélos dans les parcs relais et promouvoir cette possibilité.

Les parkings de surface récents

De nombreux parkings de surface ont été réa-



Prévoir des locaux à vélos fermés sur les parkings de surface (exemple au parking Émile Counord)

lisés, notamment avec l'arrivée du tramway. Par exemple avenue Counord, cours Marc-Nouhau, rue Croix-de-Seguey, rue d'Ornano, cours de l'Argonne. Ces parkings situés en zone urbaine dense pourraient accueillir sans problème des box grillagés et sécurisés pour les vélos des riverains et des salariés du secteur.

Proposition :

- Tout projet de parking auto de surface doit intégrer le stationnement des vélos en vue d'un usage par les riverains et les salariés.

■ Ailleurs en France...

Quelques villes mènent des actions intéressantes pour le stationnement des vélos. Il est édifiant de regarder ce qui se passe ailleurs, et nous souhaiterions que la CUB et ses communes s'en inspirent parfois.

La ville de Lille possède de nombreux espaces techniques libérables abritant des installations du réseau câblé. Elle va en transformer une partie en locaux vélos destinés aux habitants et salariés de ces secteurs. Les premières ouvertures sont prévues en 2011. Cette même année, Lille instaurera une prime à la création de locaux à vélos. Le local devra satisfaire les critères suivants : situé à l'entrée du bâtiment, aisément accessible (en rez-de-chaussée ou avec rampe d'accès, sans portes lourdes à manœuvrer), éclairé, fonctionnel et équipé de fixations simples permettant d'accrocher le cadre. La ville prendra en charge 40 % du coût global des travaux, plafonné à 600 € par place de stationnement.

Nantes Métropole crée des espaces de stationnement vélo sécurisés dans tous les parkings souterrains du centre ville. Objectif : 500 places en 2010. Les capacités existantes des parkings des pôles d'échanges (330 places, soit l'équivalent des parcs relais bordelais) seront renforcées dès 2010 dans le cadre d'un marché spécifique d'acquisition de matériel. 1 000 places de stationnement vélo seront créées (appuis simples, stationnement abrité et/ou sécurisé) dans les 38 parcs relais de l'agglomération (entre 2010 et 2012). 1 000 places de stationnement vélo seront ajoutées pour la gare SNCF (en plus des 200 places existantes) d'ici fin 2011.

La politique cyclable de Strasbourg met en avant trois priorités : amélioration du réseau, développement des services et stationnement. On y trouve

21 véloparcs (tram et bus + vélo) sécurisés de 20 à 102 places, accessibles 24h/24h. La gare centrale offre 1 915 places, une offre déjà saturée comme en témoignent les nombreux vélos accrochés au mobilier urbain. Le besoin supplémentaire en stationnement est estimé à 1 000 places. Il est prévu d'augmenter l'offre en arceaux devant la gare et de densifier et d'étendre les parcs à vélos existants. Les autres gares de l'agglomération ne sont pas en reste puisqu'un protocole d'accord signé entre la SNCF, la région et les communes concernées va permettre d'y installer des parcs à vélos sécurisés.

Chaque nouveau parking créé intègre désormais un espace vélo. Les parkings déjà équipés ont vu leur capacité augmenter. Sur l'espace public de surface, plus de 10 000 arceaux sont installés, soit 20 000 places. Il est prévu de doubler le nombre d'arceaux au rythme de 1 200 nouveaux par an. Le centre administratif de la ville vient de réaliser un parc à vélos couvert et fermé de 300 places. Ce parc est équipé de casiers et d'une station de gonflage.

Le nouveau POS pour les bureaux limite de façon importante les possibilités de stationnement des automobiles sur le lieu de travail dans les secteurs bien desservis en transport collectif, afin de garantir la cohérence avec les objectifs de report modal accru vers les transports collectifs et le vélo. Les exigences en espace minimum, accessibilité et sécurisation des stationnements vélos sont augmentées.

« Sans la liberté de blâmer, il n'est pas d'éloges flatteurs »

Beaumarchais, *Le mariage de Figaro*

Nous dédions cette phrase aux élus et techniciens qui nous font parfois reproche de nos critiques et commentaires. Mais nous ne sommes pas non plus avares d'éloges devant de belles réalisations : il faut donc souffrir que nous signalions ce qui ne va pas.

Eysines

Un double sens oublié dans les listes précédentes : la rue du Champ-de-course au Vigean. Il faut dire que comme nous ne sommes jamais informés des nouveautés, pas plus là qu'ailleurs, c'est au fur et à mesure de nos balades que nous les découvrons.

■ MB

Mérignac

Avenue de Belfort

Dans le délai annoncé, l'avenue de Belfort rénovée a été rendue à la circulation avec deux nouvelles pistes cyclables sur le trottoir. Conformément aux vœux de Vélo-Cité, la piste a été prolongée jusqu'à l'avenue de la Somme où elle se termine par une voie cyclable et un sas. Dans l'autre sens, elle ne démarre pas du carrefour, à cause du stationnement qui a été maintenu, mais son accès est facile. Autre (bonne) surprise, les seuils sont à zéro, la visibilité est bien dégagée au carrefour. Il y a bien eu quelques dérapages dus au gravillonnage de la piste, mais finalement le léger bruit que produisent ces gravillons alertent les piétons de notre présence. La cohabitation piétons cyclistes semble donc bien se passer malgré une fin de trottoir assez étroite.



Avenue de la Libération

Des bandes cyclables ont été peintes ou repeintes avenue de la Libération (il n'y en avait pas partout). Elles sont d'une largeur inférieure aux normes. La question est posée : la chaussée ayant une largeur définie qui ne permet pas de disposer de 1,50 m de chaque côté, que faut-il faire ? Tracer ces bandes un peu étroites, peindre simplement des pictogrammes (comme avenue de Tivoli au Bouscat), ou ne rien faire puisqu'on voit mal mettre en zone 30 des kilomètres d'axes de liaison intercommunaux ? Les avis divergent mais la première solution nous semble malgré tout un moindre mal ou le meilleur compromis, puisqu'elle permet de marquer clairement le territoire des cyclistes en tendant à repousser les automobilistes vers le centre de la chaussée.

■ MB

Mais pourquoi là ?



Pourquoi ce picto de bande cyclable est-il placé sous une place de stationnement de voiture ?

Est-ce un test pour les adhérents de Vélo-Cité qui patrouillent en ville ? Est-ce un aménagement raté conçu par une mauvaise équipe de techniciens de la voirie ? Ou encore un simple essai de peinture ?

En tout cas, pour un nouveau double sens cyclable près du Lycée Daguin, on rigole jaune... C'est sûr qu'il ne s'abîmera pas sous le passage des voitures, et aura une durée de vie très très longue.

Le vélo c'est tout un art...

Quelle fresque ! On peut la voir à Mérignac au Burk sur une maison au bord du bois et de l'avenue Mendès-France. Cela fait très longtemps qu'elle attendait que Vélo-cité lui rende hommage.

Daguin

Nous avons bien remarqué que les changements de sens des déplacements des voitures autour du lycée Daguin ont bénéficié aux cyclistes, qui ont obtenu bandes cyclables et doubles sens cyclables. Mais en pratique, comme les aménagements cyclables ont été conçus autour de la circulation des voitures, les élèves cyclistes qui aiment prendre le chemin le plus court pour aller travailler (ils sont sérieux !) ne sont pas forcément là où on pensait les faire rouler ! Avis aux techniciens.

Rocade

Suite à la dernière réunion des adhérents du mois de mars, nous avons des sentiments mêlés concernant les traversées de la rocade dont les cyclistes ont besoin (par exemple une passerelle à l'échangeur 12 et une traversée sécurisée de Beaudésert vers le centre ville). Nous connaissons bien les projets mais nous sommes inquiets sur les dates de ces réalisations.

Fête du vélo

Le cortège pour la fête du vélo de Mérignac partira du Pin Galant le 6 juin à 10 h pour rejoindre Bordeaux et les autres pelotons sur les quais. Nous emprunterons en chemin les plus routes de Mérignac les plus « sauvages ». Il en reste !

VCub

En regardant le plan des stations de VCub dans le quartier d'Arzac, il nous paraîtrait bien qu'il y en ait une, derrière Pellegrin, au quartier du Tondu, à côté de l'école d'infirmières.

■ Max Clogenson

■ Priorité des pistes cyclables : et si les autorités respectaient la loi ?

C'est bien connu : dans notre cher pays, il y a tellement de lois, de règlements et de codes que l'on modifie sans cesse, que le citoyen moyen a parfois du mal à s'y retrouver. Mais il y a des gens dont le métier est justement de lire ces textes et de les appliquer : élus et techniciens des collectivités territoriales. Ils oublient parfois de le faire. Un exemple : le régime de priorité des pistes cyclables. Il va bien falloir que Vélo-Cité s'attaque à ce problème récurrent et mette un terme à des situations illégales, toujours pénibles pour les cyclistes et parfois dangereuses.

Rappelons les textes d'abord, avec plusieurs articles du Code de la route.

Article R415-3 (extraits), modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 8

I. - Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa droite doit serrer le bord droit de la chaussée.

III. - Il doit céder le passage aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

IV. - Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Article R415-4 (extraits), modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 9

I.- Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche doit serrer à gauche.

III. - Il doit céder le passage aux véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter ainsi qu'aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

VI. - Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au III ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

VII. - Toute personne coupable de cette infraction aux règles de priorité encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

VIII. - Cette contravention aux règles de priorité donne lieu de plein droit à la réduction de quatre points du permis de conduire.

Article R415-14

Pour l'application de règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf disposi-

tions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

C'est clair et net : les deux premiers articles ne souffrent pas d'exception. Mais les quatre points du permis, on doit les retirer à qui ? À l'automobiliste fautif de plus ou moins bonne foi, ou au maire qui n'a pas respecté la loi en implantant la signalisation ?

Le troisième article, le plus ancien, définit une règle et prévoit une exception laissée à l'initiative du maire (« autorité investie du pouvoir de police », c'est lui). Mais si exception il y a, il doit y avoir justification.

Or à Léognan, Le Bouscat, Blanquefort, Bruges, Bordeaux, Gradignan et autres lieux, on ne compte plus les panneaux « stop » ou « cédez le passage » sur des pistes parfois très récentes longeant des voies prioritaires. C'est aussi la spécialité du Conseil général sur les pistes départementales.

C'est illégal : nous avons demandé naguère à certaines de ces municipalités les copies des arrêtés qui auraient dû être pris pour justifier les dérogations à l'article R415-14. Nous n'avons jamais eu de réponse et notre intime conviction est qu'ils n'ont jamais été pris. Simplement les techniciens du coin ont décrété que les cyclistes étant des usagers de deuxième classe, ils n'ont qu'à céder le passage aux voitures, reines de la chaussée.

En plus c'est idiot et anti-éducatif : car pas un cycliste ne respecte ces stops ! Le cycliste ne connaît pas les angles morts ; il a une vision sur 180° sans effort, sur plus de 250° en tournant un peu la tête. Un coup d'œil et il voit bien qu'il n'y a personne sur la petite rue qu'il va croiser, la sortie de parc de stationnement ou de propriété privée (car il y a aussi quelques stops pour permettre à un particulier de sortir de chez lui sans précaution) ; il ne va pas s'arrêter, mettre les pieds par terre et repartir à la force du mollet, surtout si c'est en côte ! Il regarde et il passe. Or quand on commence à ne pas respecter la signalisation, on risque vite de généraliser.

Nous demandons donc que tous ces « stops » et « cédez le passage » soient supprimés ; que ces derniers soient placés sur les voies sécantes pour s'adresser aux automobilistes, conformément à la loi.

Seul bémol auquel nous consentons volontiers : certains croisements à faible visibilité ou sur des voies secondaires à fort trafic (il y en a) méritent aussi un « cédez le passage » sur la piste pour inciter le cycliste à bien regarder ; c'est l'exception justifiée, qui confirme la règle. Mais les « stops » ou « cyclistes pied à terre », jamais !

■ Michel Baillard

■ La bourse aux vélos du dimanche 4 avril

En premier lieu, je remercie très vivement les nombreux bénévoles venus aider à cette manifestation importante.

Que dire de cette édition ? Le bilan est mitigé car les vélocistes professionnels ne sont pas venus, sans doute à cause du week-end pascal et aussi de la météo qui nous a même gratifiés d'une averse de grésil. Nous avons négocié la vente de 45 vélos. L'ambiance était super sympa, et nous remercions tout particulièrement Sylvie qui nous a préparé de très bons croque-monsieur.

À côté de nous se trouvait un autre stand, tenu par Vélo-Cité et les lycéennes du lycée agricole de Blanquefort, consacré, avec l'aide d'un vélociste, à l'essai de vélos pliants ou électriques.

■ Robert Guélin

Un pilote pour les prochaines éditions

Pour les prochaines bourses aux vélos, on recherche un ou deux bénévoles pour relayer Robert en assurant désormais le pilotage de l'opération (logistique, déclarations, planning). Robert (robertguelin@yahoo.fr) se chargera bien sûr de la formation de ces volontaires. Réponse souhaitée pour fin juin au plus tard.

■ L'atelier du vélo à Blanquefort

Un nouveau lieu de rencontre et d'échange autour du vélo vient d'ouvrir ses portes à Blanquefort, rue Thiers. L'inauguration a eu lieu lors de la fête du vélo de Blanquefort, le 9 mai. On pourra prochainement y louer des vélos pour des durées moyennes ou longues, recevoir des conseils pour réparer son vélo (on recherche des bricoleurs bénévoles !), trouver des informations sur les itinéraires cyclables de la ville et d'ailleurs. Des animations autour du vélo s'y tiendront également.

■ Sylvie Zentar



<http://infos.blanquefort.net/blog/agenda/?cat=25>

■ Automobilistes, poussez votre voiture !

Imaginez un instant que, un jour où vous êtes automobiliste, vous rencontriez soudainement au droit d'un chantier le panneau suivant :

**AUTOMOBILISTES PUSSEZ
VOTRE VOITURE**

Invraisemblable, n'est-ce pas ?

C'est pourtant ce qu'on demande aux cyclistes, dont le véhicule est certes plus léger, mais aussi beaucoup moins agressif envers les autres usagers. Vous voulez un exemple, le voici, et je n'ai pas eu besoin de parcourir la CUB dans tous les sens tant son usage est fréquent !

Que se passe-t-il ? Un chantier occupe le trottoir, obligeant les piétons à descendre sur la piste cyclable qui reste libre. Et c'est bien connu, les cyclistes ne peuvent cohabiter avec les piétons (quid des aires piétonnes, et des pistes cyclables elles-mêmes qui sont empruntées avec enthousiasme par lesdits piétons ?). Alors par pitié, mesdames et messieurs de la CUB, des entreprises de travaux, bannissez ce



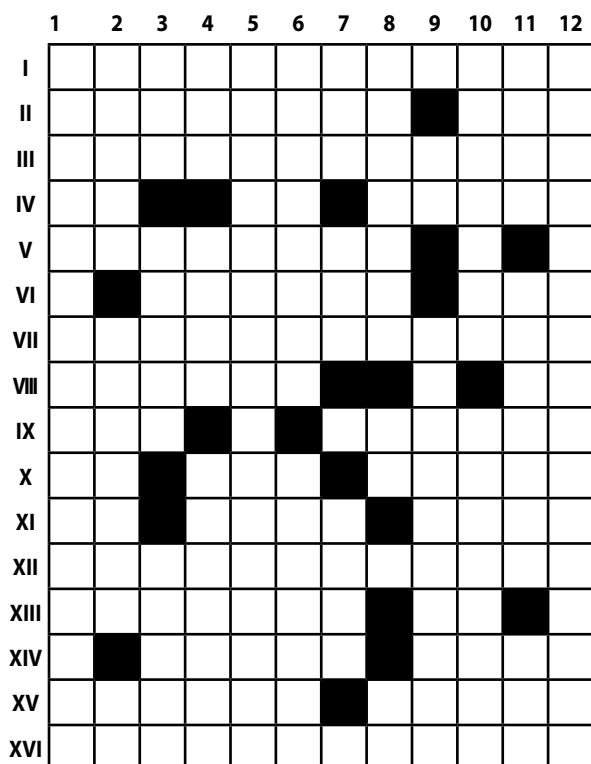
panneau (qui n'existe pas formellement dans la réglementation, ce n'est qu'un panneau d'indications diverses qui pourrait tout aussi bien comporter la mention que j'ai inventée ci-dessus).

Je vous propose à la place, « Cyclistes, ralentissez », voire « Cyclistes, roulez au pas ». Vous

pouvez également créer une aire piétonne temporaire, l'article R110-2 du code de la route le prévoit explicitement

■ **Héléna**

MOTS CROISÉS Grille n° 367 par Anne Dicky



HORIZONTELEMENT

I — Désireraient. II — Slogan d'espoir (trois mots). — Avant le déluge. III — Passent une écriture. IV — Article. — Préfixe. — Aspirer. V — Éttoffe. VI — Glosez n'importe comment. — Lettres d'abandon. VII — Cérémonie. VIII — Succède à Thèbes. — Très grand champ magnétique (abr.) IX — Vus. — Poète. X — Satisfecit scolaire (abr.) — Gloire de Toyota (abr.). — Chaussa. XI — Pronom. — Disperse à l'envers. — Refus allemand. XII — Excessives. XIII — Juste avant la Bérézina. — Dans l'Aisne. XIV — Résine. — Maréchal. XV — Louent n'importe comment. — Titre d'empereur. XVI — Hésitèrent.

VERTICALEMENT

1 — Le retour des cendres. 2 — En Corée. — Fêtard ? — Possessif. 3 — Vieux parti. — Puce d'Amiga. — Faiblesse d'Achille. 4 — L'aéroport de Newark. — Fruit sec. — Patron de presse. 5 — Lapin (trois mots). 6 — Dépouiller une huître. — Résoudre. 7 — Partie de spirale. — Pour les retraités (sigle). — Refrain agaçant. 8 — Parfumées. — Copain de la petite Christine. — Adjectif. 9 — Connu. — Faire des remontrances. 10 — Enivrai. — Fait durer. 11 — Aucun Anglais. — Raisonnement futile. — Écorce. 12 — Le vélo permet de s'en passer (trois mots).

Solution du n° 36

HORIZONTELEMENT I — BRONGNIARD. II — ACIER. — OTUA. III — GIEN. — THX. IV — LANGAGIÈRE. V — IMIE. — DR. VI — ENTREVERRA. VII — UI. — ALESEUR. VIII — SSII. — RIB. IX — ATC. — PARANO. X — RIEMANNIEN. XI — DÉCULOTTÉE.

VERTICALEMENT 1 — BANLIEUSARD. 2 — RC. — AMNISTIE. 3 — OIGNIT. — ICEC. 4 — NEIGERAI. — MU. 5 — GRÉA. — EL. — PAL. 6 — NG. — VERANO. 7 — IO. — IDES. — RNT. 8 — ATTERRE-RAIT. 9 — RUHR. — RUINÉE. 10 — TAXECARBONE.

■ Respect pour le piéton à deux roues

Pas de Biclette dans ce bulletin ! Mais Marie Stzor ne nous a pas oubliés, en proposant de diffuser ce texte paru dans le journal Libération en septembre 2003, avant les Vélib. Michel Deguy est philosophe et poète

La tension monte entre les policiers et les cyclistes. L'avenir est au vélo ; encore faut-il que les agents de la circulation comprennent la situation. Ayant renoncé il y a quelques années à l'usage, le plus souvent inepte, de la voiture individuelle dans Paris, au profit d'une combinaison métro-vélo-taxi « dans l'intérêt général », je voudrais que la police profite de mes observations. Les voici, associant quelques vérités de principe et quelques descriptions de faits avec les comparaisons tirées d'expériences « mondialisées ».

Sur cette planète, il y a deux usages et deux styles qui régissent le comportement du cycliste dans ses rapports aux autres : l'anglo-saxon et le nôtre, en fort contraste comme par hasard. C'est le premier qui se répand et l'emporte, il va falloir s'y faire. Voyons cela.

Axiomes : le cycliste est un piéton à deux roues ; le piéton est un cycliste qui s'ignore, ou n'utilise pas sa machine en ce moment. Plus explicitement : le vélo n'est pas une automobile, mais une mécanique actionnée par nos muscles. Si le monde se divise en deux, le cycliste est du côté des rollers, des patinettes, des skates, c'est-à-dire, en analyse, du côté des piétons. Et pas du côté adverse, des BMW, des camions ou des motos. Autrement dit encore, du bon côté : du côté non polluant, non encombrant, non menaçant. J'ai dit : du côté de l'avenir. Le vélo n'obstrue pas, ne tue pas, car seule la vitesse tue, et le vélo avance à peine. Il faut que le policier se mette ça dans la tête :

reconnaissance et respect pour le cycliste, citoyen exemplaire, urbaniste utopique.

Bien souvent, il se voit dépasser par des rollers ou des skates, qui circulent librement sans encourir aucune sanction ni réprimande de la maréchaussée. Le cycliste appartient à la population piétonnière, avec roulettes. Conséquence : tout espace urbain libre est bon pour lui, et en particulier celui des trottoirs. Il ne tient pas compte des « sens interdits », et pour cause, il ne fait obstacle à rien. Il n'y a pas plus de « feu rouge » pour un bon cycliste que pour un (bon) piéton. Le monde binaire de l'automobile n'est pas le sien. Une seule règle : la prudence. Pour toute consigne, celle-ci : il juge de la situation et traverse à son gré. Il doit ne nuire à personne, ne gêner quiconque ; si la voie est libre, il peut l'emprunter. Non qu'il exige la priorité, contrairement au piéton parisien, volontiers autistique, qui ne respecte rien, pas même la vigilance parce qu'il pense avoir « tous les droits » depuis que la loi lui reconnaît une priorité absolue – erreur bien française. De cette dissuasion du faible au fort dont abuse le piéton français, il ne cherche pas à tirer profit. Il apprécie seulement le moment de passer habilement sans gêner qui que ce soit. Il est sans gêne.

Observations : c'est ainsi que ça se pratique, dans la concorde générale et l'agrément de tous, à Tokyo, à New York et ailleurs. À Tokyo, les grands-mères roulent paisiblement sur les trottoirs. À New York, le vélo

remonte la 5ème avenue du sud au nord, à contre-courant, tel le piéton. C'est le droit commun, c'est l'habitude.

Ajoutons qu'à Paris, contrairement à ce qui se croit, il n'y a pas vraiment de vélos. Quelques rares silhouettes montées sur roues, quand il ne pleut pas. Rien à voir avec Pékin ou La Haye. Contrairement à la créance, faire du vélo n'est pas dangereux ; la grande masse des véhicules prête attention au cycliste, ne veut pas sa perte. Pas plus que l'air n'est empoisonné. Faire du vélo au Caire ou à Bangkok, à Calcutta ou à Mexico, c'est une autre paire de pédales. Paris est un fleuve tranquille où il fait bon se re-cycler.

C'est toute la philosophie de la circulation urbaine qu'il faudrait reprendre, à coups de paradoxes sérieux. Et je serai interminable... Tant que Madame sort son féroce 4x4 (une véritable usine) pour aller chercher Toto à l'école ou ses melons à Franprix ; tant que les voitures occupent impunément les trottoirs ; tant qu'il nous faudra attendre un quart d'heure l'autobus... rien ne changera. Et ce n'est pas la réquisition des berges le dimanche à l'heure de la sieste qui modifiera les habitudes. Ni l'implantation de palmiers au milieu de la rue de Rivoli. Gadgets.

En attendant, il faut que ça change. Du côté des policiers : qu'ils s'y fassent. 95 % des (rares) cyclistes se comportent comme je l'ai décrit, avec vertu et virtuosité. Et vive le vélo !

■ Michel Deguy

Sommaire du n° 104

1	Éditorial
2,3	Rendez-vous. Actualité
4,5	C'est passé
6,7	Dossier stationnement
8	Communes
9	Aménagements, Brèves
10	Courrier
11	Roue libre

Le numéro 104 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

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 ?