

Éditorial

Le dernier bulletin (novembre) s'ouvrait sur un éditorial qui pestait contre l'absence d'avancées réglementaires dans le code de la route : « Combien d'années faudra-t-il attendre pour voir se généraliser la possibilité du tourne-à-droite au feu rouge pour les cyclistes ? », demandais-je.

Et voilà que le 12 novembre, paraissait un décret permettant cette généralisation. Faut-il que Vélo-Cité mange son chapeau ? Commençons par applaudir, mais... ne mangeons que le rebord du chapeau. Cette dégustation très modeste est justifiée en détails dans l'article traitant du tourne-à-droite : vous y apprendrez que le panneau de signalisation indispensable n'existe pas et comment il doit être créé, validé, tamponné, vacciné. Et cela risque de prendre du temps, beaucoup de temps ! Concluons toutefois provisoirement sur ce sujet par un satisfecit en direction de la CUB ; son fort volontarisme devrait permettre d'accélérer localement le



Lundi 14 mars

Manif « Respectez les cyclistes »

18 mars, 9 avril, 14 mai

Atelier de mécanique vélo

Dimanche 3 avril

Bourse aux vélos

Association Vélo-Cité

16 rue Ausone 33000 Bordeaux • 05 56 81 63 89

<http://velo-cite.org>

courriel : bordeaux@fubicy.org

Permanence au local

tous les jeudis de 17 h 30 à 19 heures

● 14 mars, 12 h 30

Manif « Respectez les cyclistes » (p. 2)

● 18 mars, 9 avril, 14 mai 14 h

Ateliers mécanique vélo (p. 2)

● Dimanche 3 avril, 18 h

Bourse aux vélos, quais (p. 2)

processus grâce à une signalisation expérimentale.

L'assemblée générale de fin janvier a vu, comme il est d'usage, le renouvellement partiel du conseil d'administration. La formule 2010 de présidence partagée à quatre (le président et trois co-présidents) organisée autour des quatre thèmes « aménagements de voirie/stationnement/animations/communication » a été reconduite, avec les mêmes responsables. Souhaitons que 2011 soit riche en nouveaux aménagements cyclables de qualité, en animations (on s'en occupe ! Vélo-école, stages de remise en selle, fête du vélo, rendez-vous revendicatifs ...) et en adhérents motivés.

À nos pédaliers, grand plateau pour augmenter la part modale du vélo !

■ Jean-François Perrin

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 107

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux,

Du balai

■ Vous en avez assez de slalomer entre les morceaux de verre, de déraper sur les graviers, de couvrir vos vélos de boue ?

Alors venez manifester avec nous le mercredi 9 mars, pour dénoncer le manque d'entretien des voies cyclables. Nous vous donnons rendez-vous à 18 heures place Jean-Jaurès à Mérignac Capeyron, au niveau du magasin Suire : nous nous rendons ensuite ensemble sur un site ayant particulièrement besoin d'un sérieux coup de balai – site tenu secret pour éviter les interventions correctives de dernière minute !

Manif : respectez les cyclistes !

■ La campagne pour le respect des cyclistes orchestrée par la Fubicy aura lieu durant la semaine du 14 au 20 mars.

Nous appelons à cette occasion à manifester contre un fléau qui perdure : le stationnement des voitures sur les voies cyclables. Nous vous donnons rendez-vous le **lundi 14 mars à 12 h 30, devant le manège des allées de Tourny**, c'est joli. De là, nous irons sillonner les trop nombreuses rues où la bande cyclable tient lieu de parking, et distribuer faux PV et autres ornements. Venez très nombreux dire votre ras-le-bol : un équipement n'est utile que s'il est utilisable ! Sinon, c'est de l'argent public gaspillé.

Vous pouvez imprimer des papillons à distribuer aux automobilistes impénitents depuis le site suivant :

<http://carfree.free.fr/index.php/2010/02/28/campagne-respectez-les-cyclistes-du-15-au-21-mars/>

Ateliers de mécanique vélo

■ Ils avaient connu un grand succès et voilà qu'ils reviennent, grâce à Georges qui les animera. Au menu, réglages, réparations et conseils divers pour bien entretenir votre monture. Ces ateliers auront lieu les samedis 18 mars, 9 avril et 14 mai à partir de 14 h au local de Vélo-Cité. Ils sont destinés aux adhérents. L'inscription à la séance est obligatoire pour privilégier la constitution de petits groupes. Et vous verrez, votre monture, bien bichonnée, vous mènera loin ! Bien sûr, venez avec elle. À bientôt !

C'est l'printemps : la bourse aux vélos déménage

■ La prochaine édition de notre bourse aux vélos tant appréciée aura lieu le dimanche 3 avril. Mais attention, le lieu change : nous vous attendons sur les quais, en prolongement des allées de Munich (en contrebas de la place des Quinconces, donc). L'accès sera plus facile pour tous, et quelle belle vue sur le fleuve !

Pour les horaires : dépôt des vélos à vendre de 9 h à 11 h. Durant cette même période vous pouvez retirer un ticket de passage pour accéder en priorité à la vente des vélos qui aura lieu de 11 h 30 à 16 h.

Faites passer l'info, et à bientôt !

Un petit geste contre le vol des vélos

■ Certes, vous avez tous lu les consignes de la Fubicy sur l'art et la manière de bien attacher un vélo* – mais voilà, le propriétaire du vélo garé à côté du vôtre, lui, semble tout ignorer de ces conseils. Vous pouvez aider ce cycliste à protéger son bien. Pour cela, Vélo-Cité a conçu une petite fiche à nouer autour du guidon du vélo ami. Depuis début février (avec un peu de retard) ces fiches sont enfin disponibles au local pour diffusion massive auprès des cyclistes de la CUB. Venez vous servir ! (contact : Muriel Sola).

*<http://www.fubicy.org/spip.php?article15>

Êtes-vous AJ, ou plutôt PAJ ?

■ De quoi de quoi ? Que font donc les Auberges de Jeunesse dans ce bulletin, vous demandez-vous ? Mais non, vous n'y êtes pas : les lecteurs AJ sont ceux qui sont À Jour de leur cotisation 2011. Les autres, les PA J, ne le sont pas... L'étiquette portant votre adresse vous renseignera sur votre situation. Alors, AJ ou PAJ ? Dans le second cas, vite, à votre chéquier, que notre trésorier ne s'arrache pas les cheveux ! Les montants des cotisations figurent en dernière page.

Tourne-à-droite des vélos au feu rouge : on y va, mais lentement



■ Un important décret, inclus dans la démarche « code de la rue », est paru le 12 novembre dernier (1390-2010). Son article 18 va permettre de généraliser le tourne-à-droite des vélos au feu rouge. En voici le contenu, tout d'abord en version originale. La traduction suit.

« L'article R. 415-15 [du code de la route] est remplacé par les dispositions suivantes.

Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de :

- 1° Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ;
- 2° Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules ;
- 3° Réserver une voie que les conducteurs de cycles

et de cyclomoteurs sont tenus d'emprunter pour contourner l'intersection par la droite. »

Et voici la traduction, résumée : il est possible d'installer une signalisation par panneau permettant le tourne-à-droite à un feu rouge pour les cyclistes.

Un communiqué de la Sécurité routière permet de décrypter de façon plus précise la nouvelle situation. « À certains carrefours présentant des caractéristiques précises, signalés par un nouveau panneau, les cyclistes seront autorisés à franchir le feu rouge afin de leur permettre de poursuivre leur chemin vers la droite. L'application de cette mesure n'a cependant rien d'automatique. C'est le maire qui décidera d'instaurer ou non le « tourne-à-droite » pour les cycles sur certains itinéraires, à des intersections choisies présentant toutes les conditions de sécurité. Cependant, lorsque la signalisation n'indique pas de « tourne-à-droite », les cyclistes devront s'arrêter au feu rouge. Dans tous les cas, les cyclistes ont l'obligation de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée. Vélo-Cité ose aller plus loin dans l'exégèse : le nouveau décret permet aussi de créer le « continue-tout-droit » pour les cyclistes. Par exemple dans le cas d'un carrefour où une seule rue arrive sur la gauche (ce qui existe par exemple rue Saint-Genès). Insistons aussi sur le fait que cette réglementation est « positive » : le feu rouge s'impose sauf en cas de dispense explicite. La généralisation du « tourne-à-droite » implique donc la création d'un nouveau panneau. L'alternative (réglementation « négative », qui existe dans d'autres pays) aurait été une autorisation de principe du tourne-

à-droite, sauf interdiction explicite signalée par un panneau. Cette solution serait beaucoup plus économe en signalisation si on s'en va, comme on l'espère, vers une généralisation du tourne-à-droite au feu rouge.

Suite à ce décret, on peut donc penser que dans les municipalités de la CUB appliquant une politique cyclable déterminée, on va voir fleurir les panneaux de tourne-à-droite. Mais au fait, à quoi ressemblent ces panneaux ? C'est là que le bât blesse. Il est interdit de mettre en place un panneau de signalisation qui n'est pas dans la liste officielle des panneaux en vigueur et l'utilisation du panneau doit être conforme à l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Bref, pas de panneau, pas de tourne-à-droite ! Il nous faut attendre un panneau dûment validé. Le délai ? Long, très long. Mais les textes laissent peut-être entrevoir une éclaircie. L'ISSR prévoit en effet la possibilité d'expérimenter de nouveaux panneaux sur autorisation délivrée par la direction de la sécurité et de la circulation routière. Les municipalités déterminées peuvent donc demander à expérimenter un nouveau panneau. Nous savons que les services techniques de la CUB ont sous le coude une proposition de panneau. Nous souhaitons vivement que son expérimentation – à large échelle – soit rapidement autorisée. La CUB et de nombreuses municipalités de la CUB sont candidates. Espérons que les délais seront courts !

Jean-François Perrin

Travaux sur le pont de Pierre

■ La rénovation des candélabres du pont de Pierre va durer toute l'année 2011. Cinq à six mois d'intervention par côté, démontages et remontages réalisés de nuit avec des fermetures ponctuelles du pont. Ceci ne devrait pas trop perturber le cycliste franchisseur de Garonne.

Plus embêtant pour les cyclistes, le chantier de reprise des garde-corps et des accès va durer six mois (trois mois par côté). Ce chantier – avec échafaudage en encorbellement – exige la réservation du trottoir et de la piste cyclable du côté traité. Les travaux commenceront début avril pour le côté aval et début juillet pour la face amont. Cerise sur le gâteau, le passage en aire piétonne sous l'arche rive gauche sera condamné à partir du 1er mars pour toute la durée du chantier. Tous les piétons et cyclistes qui l'empruntaient devront donc passer par le haut du pont et traverser les voies automobiles et les voies de circulation tram. Et l'on sait combien la traversée est difficile à cet endroit !

Pour la circulation des piétons et cyclistes sur le pont, le côté trottoir/piste cyclable non condamné par les travaux sera instauré en aire piétonne pour la durée de chaque phase. C'est la seule solution réglementaire qui permette la circulation dans les deux sens et la cohabitation piétons/vélos (à la vitesse du pas, priorité aux piétons). Avec plus de 300 vélos par heure dans chaque sens aux heures de pointe va-t-on assister aux premiers bouchons piétons/vélos de l'agglomération ?

Les panneaux réglementaires indiquant une aire piétonne seront évidemment installés, ainsi que deux panneaux d'information qui en appelleront notamment à la courtoisie et au sens du respect des usagers. Évidemment, les cyclistes auront toujours la possibilité d'emprunter la chaussée. Intéressant quand elle sera libre... Mais les voies tram restent interdites.

■ JFP



Assemblée générale 2011

Notre assemblée générale annuelle s'est tenue le 27 janvier dernier. Une soixantaine d'adhérents sont venus prendre des nouvelles de l'association, participer à la discussion sur les orientations pour 2011, élire de nouveaux membres du conseil d'administration, et prendre leur part aux libations finales

■ Le programme de la soirée était copieux, et la réunion a duré longtemps (promis, le rapport d'activité sera plus compact l'an prochain !) : rapport moral, rapport d'activités, rapport financier, discussion et vote (des différents rapports, mais aussi d'une motion relative aux subventions privées), renouvellement du tiers du conseil d'administration.

Une année de présidence partagée

L'année 2010 a vu pour la première fois une présidence partagée entre quatre co-présidents. Parmi eux, Jean-François Perrin a été désigné président, pour nous conformer à nos statuts.

Les objectifs de l'association, la promotion du vélo et le développement d'aménagements adaptés à sa pratique, ont été complétés par les actions annoncées lors de l'AG de janvier 2010 : célébration des 30 ans de Vélo-Cité, développement de la vélo-école, campagne contre le vol des vélos, recherche de nouveaux adhérents, et renforcement des relais locaux.

La campagne contre le vol des vélos a dû être reportée en ce début d'année. Des prospectus à attacher aux vélos sont actuellement à la disposition des adhérents au local.

La recherche de nouveaux adhérents n'a pas eu le succès escompté : les actions de Vélo-Cité et sa communication amènent de nombreuses expressions de sympathie mais peu de nouveaux adhérents. Le nombre d'adhésions est aujourd'hui de 733.

Chacun des quatre co-présidents présente ensuite une partie du rapport d'activité.

Les aménagements toujours au cœur de l'action Jean-François signale que les avis donnés par Vélo-Cité à la CUB sont passés de 70 en 2009 à 97 en 2010. Signalons en particulier les actions sur les zones 30, le rejet de l'aménagement de la route de Toulouse, la concertation sur le pont Jean-Jacques-Bosc, le prolongement du tramway...

Après avoir rendu hommage au travail de Muriel Sola, il fait appel aux volontaires pour participer à la commission technique en insistant sur l'importance de la connaissance des lieux et des pratiques.

Le stationnement, un sujet qui avance

Ghislain Landreau fait ensuite le tour d'horizon des nombreuses actions visant à améliorer les conditions de stationnement des cyclistes : demandes de modification du plan local d'urbanisme qui prescrit les normes de stationnement des vélos, rencontres avec les bailleurs sociaux et privés, actions auprès de pôles comme le CHU, manifestations contre le manque de places dans les rues ou dans les zones commerciales... Ces actions ont été récompensées par de grands progrès mais il reste encore fort à faire.

La promotion du vélo, une croisade qui mobilise Catherine Joanlanne évoque les actions menées auprès des communes et du grand public, notamment les entreprises, les scolaires, et les adultes qui découvrent le vélo. L'atelier « angle mort » notamment se révèle un instrument convaincant pour tout public.

Ces actions nécessitent la participation de bénévoles que Catherine appelle à rejoindre la commission animation, ou même simplement à consacrer quelques heures à une des actions, par exemple aux stages de remise en selle et à la vélo-école. Elle souligne à quel point il est valorisant de faire découvrir le vélo à des publics de tout âge.

À noter d'ores et déjà la bourse aux vélos le 3 avril et la fête du vélo les 28 et 29 mai.

Vélo-Cité à la une !

Marie Nancy raconte les épisodes des 30 ans de Vélo-Cité, depuis l'AG de janvier 2010 et son beau gâteau. La fête du vélo fut un succès malgré un temps mitigé, et l'exposition de photos présentée au printemps dernier au Jardin public décore maintenant le parking PARCUB de Pey-Berland. Elle atteindra peut-être une renommée internationale en se rendant à Oran, avant un nouveau tour en 2011. Les médias accompagnent Vélo-Cité dans ces actions et manifestations, leur donnant ainsi un rayonnement supplémentaire.

Suite à cette présentation illustrée par la projection de photos, le rapport d'activité est voté à l'unanimité.

Du côté des finances

Robert Guélin présente le rapport en rappelant les difficultés rencontrées pour obtenir les subventions de la CUB, qui sont arrivées partiellement en fin d'année. Cela a imposé des reports d'investissement, notamment l'achat des bicyclettes de la vélo-école reporté en 2011. Il annonce la passation de relais à William Bouramoul suite à son départ programmé en 2012. Alain, contrôleur aux comptes, rapporte qu'il n'a constaté aucune anomalie et que les quelques remarques faites ont donné lieu à des corrections immédiates. Le rapport financier est voté à l'unanimité.

Catherine présente un projet de motion qui a été distribué aux participants. Il y est rappelé que les sources de financement de l'association sont les cotisations, les subventions publiques, et les rémunérations d'interventions faites dans le cadre de plan de déplacements d'entreprises. L'association a par ailleurs été sollicitée par des partenaires privés, et leur participation a été débattue en CA sans que les adhérents aient pu être consultés. Il convient donc de définir dans quelle mesure et sous quelles conditions, l'association peut accepter ce type de subventions. Les participants n'expriment pas d'opposition glo-

bale à une subvention privée. La motion est adoptée à l'unanimité.

Débat

S'ouvre ensuite la discussion, notamment sur le rapport d'orientation proposé dans le précédent bulletin.

Hans fait état de sa réserve concernant le VCub qui coûte très cher à la collectivité. D'autres adhérents signalent des retards d'ouverture de station (barrière de Toulouse), ou s'interrogent sur la qualité de la promotion du VCub, qui ne semble utilisé que par certaines catégories de personnes, les étudiants notamment.

D'autres suggestions portent sur les aménagements : Dominique demande que la réflexion sur l'accès au pont Bacalan-Bastide soit l'occasion de revoir les aménagements cyclables des boulevards. Elle suggère aussi qu'il soit installé une signalisation indiquant les direction et les temps à vélo. Jean rappelle le problème de l'avenue Thiers et de la traversée du pont de Pierre (cf. le précédent bulletin). Didier appelle à la vigilance sur la vélostation de la gare qui est trop petite et aimerait qu'on mène une nouvelle action sur le stationnement en détournant une place de voiture pour en faire un espace vert, des places de stationnement vélo, ou tout autre lieu plus social. Une adhérente s'informe du cours de la Marne et de ses pavés.

Du côté de l'animation, Hans souhaiterait que Vélo-Cité fête les 150 ans du vélocipède comme Paris qui prévoit une grande boucle et une parade. Dominique voudrait voir intégrer le vélo dans le combat contre la solitude dont 2011 est l'année. Enfin, Florian voudrait voir sur le site Internet de Vélo-Cité des idées d'itinéraires sur la CUB.

Toutes ces propositions seront étudiées par le conseil d'administration. Deux petites modifications sont apportées au rapport d'orientation (ci-contre), qui est ensuite voté à l'unanimité.

Renouvellement du conseil d'administration

Jean-François Perrin et Robert Guélin sont sortants après leurs 3 ans de mandat ; ils se représentent l'un et l'autre.

Quatre nouveaux candidats se présentent : William Bouramoul qui est responsable financier d'une société d'économie mixte et assurera la comptabilité ; Patrick Roulleau, retraité des douanes, mais aussi ancien président de club sportif ; Alain Guérinaud, actuel contrôleur aux comptes, qui est à Vélo-Cité depuis une quinzaine d'années et s'est investi à Mérygnac ; Jasmine Thomas qui a participé comme bénévole à la bourse aux vélos et à la fête du vélo notamment. Sa candidature suscite toutefois de sérieuses réserves, car elle est aussi candidate aux prochaines élections cantonales. Il s'avère ensuite que sa très courte ancienneté à

Vélo-Cité (novembre 2010) ne lui permet pas de se présenter, selon nos statuts. Les candidats restants sont élus à l'unanimité.

Elisabeth Roubineau est par ailleurs nommée contrôleur aux comptes.

L'assemblée générale se termine par un pot très convivial. Nous remercions chaleureusement Sylvie Zentar pour la préparation et la réussite de cette assemblée !

Le nouveau CA

Rozenn Bauer Lavolley
William Bouramoul
Mireille Bousquet-Mélou
Danielle Cassagne
Max Clogenson
Robert Guélin
Alain Guérinaud
Nicolas Houdré
Catherine Joanlanne
Ghislain Landreau
Éric Leroy
Marie Nancy Lasserre
Jean-François Perrin
Patrick Roulleau

Rapport d'orientation pour 2011

Nos objectifs statutaires de promotion et de défense du vélo dans l'agglomération bordelaise guideront comme chaque année notre activité :

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

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

En plus du travail constant que réclament ces actions, des objectifs complémentaires seront recherchés pour 2011 :

- établir des contacts locaux réguliers avec un plus grand nombre de communes,

- refonder sous une formule pérenne la vélo-école et y inclure des stages de remise en selle,

- mettre en place des interventions dans les écoles primaires et des collèges,

- mettre en œuvre des actions fortes pour la maintenance, l'entretien et la mise aux normes des aménagements cyclables existants,

- monter une campagne d'incitation à la pratique du vélo urbain à destination du grand public.

Les lumières de la ville

■ Le dernier épisode de la célébration des 30 ans de Vélo-Cité s'est déroulé le 14 décembre, au cours de la traditionnelle balade à vélo nocturne des « Lumières de la ville ». Comme d'habitude, me direz-vous... eh bien non, pas tout à fait !

Tout d'abord, le départ fut donné rive gauche car nous souhaitons mettre en valeur cette autre rive trop souvent oubliée. Nous sommes d'abord allés à la découverte d'une rue-laboratoire qui met en œuvre le développement durable : la rue Paul-Camelle, rebaptisée Rue-Jardin. Les choix faits pour l'éclairage nous ont été expliqués par Ghislain Luneau, responsable du service « Mises en lumière » de la Mairie de Bordeaux (voir article ci-contre). Nous avons poursuivi par une visite de la Maison cantonale, qui est aussi la mairie annexe de Bordeaux-Bastide, dans laquelle Yves Simone rêvait de nous guider. Suivit un parcours en ville inédit, plusieurs arrêts patrimoine commentés par notre guide préféré, puis un final surprise et reconstituant à la salle Amédée Larrieu, à l'architecture Art nouveau, où nous étions près de cent. Le parcours était rafaïchissant, et le risque de neige avait fait fleurir dans notre long ruban cycliste des chapkas en tous genres, des bonnets colorés, moufles polaires et autres écharpes bariolées... C'était beau et chaleureux !

De nombreux participants nous ont tous dit : « 30 ans, ça se fête ! ». Nous étions contents de fêter cet anniversaire par une balade plus ouverte que d'habitude au public. France Bleu Gironde, Sud Ouest et les panneaux lumineux de la Mairie de Bordeaux l'avaient en effet annoncée. Cette sortie nocturne couronne d'une belle réussite notre année de célébration. Rendez-vous dans 10 ans pour fêter les 40 ans ?

■ Muriel Sola et Marie Nancy-Lasserre



Les lumières des 30 ans -



Photo Michel CARMASSU(2).jpg

Et la lumière fut... dans la « rue-jardin »

■ Nous vous l'avons présentée dans notre dernier bulletin : la rue Paul-Camelle, baptisée rue-jardin, est une zone de rencontre où le piéton est prioritaire sur tous les autres modes de déplacement. Elle a été réalisée, de manière concertée, grâce à la démarche éco-citoyenne des riverains et aux compétences techniques des services de la CUB et de la Mairie de Bordeaux. L'éclairage public de cette rue, véritable laboratoire à ciel ouvert, relève d'une technologie de pointe. La rue est dotée de 12 lampadaires à LED équipés d'un système à détection de présence. LED, en anglais, signifie : Light Emitting Diode – en français, une diode électroluminescente, ou DEL. Chaque luminaire de la rue-jardin comporte 52 LED d'une puissance totale de 65 watts(*), un détecteur infrarouge qui réagit à des paramètres volumétriques (taille et volume de l'entrant dans la rue) et calorimétriques (chaleur dégagée par l'entrant). Les luminaires sont ainsi réglés pour ne pas réagir à l'apparition d'un chien, chat, rat... Enfin, chaque luminaire porte une antenne émettrice d'ondes radio de courte portée, qui permettent que les luminaires « se parlent » entre eux. Ainsi, lorsqu'une voiture, un cycliste ou un piéton est détecté dans la rue, le premier luminaire s'allume et dit au second : « allume-toi ! ». Le second luminaire fait passer le message au troisième et ainsi de suite... En une fraction de seconde toute la rue émet sa pleine puissance de lumière. Après une à deux minutes, s'il ne se passe plus rien, les luminaires passent à environ 20 % de leur puissance. La baisse d'intensité se fait en 30 secondes et de manière graduelle, ce qui fait qu'elle est peu remarquée.

Au final, la rue est parfaitement bien éclairée, avec une dépense d'énergie réduite. La facture de consommation énergétique des 12 luminaires LED de la rue Paul Camelle est d'environ 160 € par an.

Cet éclairage LED a servi de test grandeur nature à la ville de Bordeaux, qui a doté dernièrement plusieurs rues du quartier Saint-Augustin du même type d'éclairage. On peut imaginer que l'expérience va servir à d'autres rues et d'autres villes en France.

Nous remercions Ghislain Luneau, responsable du service « Mises en lumière » à la Mairie de Bordeaux pour la communication des informations techniques concernant l'éclairage public de la rue Paul-Camelle.

■ Muriel Sola et Marie Nancy-Lasserre

(*) Pas plus que votre lampe de chevet, avant de passer aux ampoules à basse consommation !

Au **CHU** de Bordeaux, le plan de déplacements **avance... lentement**

■ Fin 2009, après une année consacrée au diagnostic de l'accessibilité et de la mobilité, le CHU de Bordeaux lançait son PDA, Plan de déplacement d'administration.

Vélo-Cité, déjà partenaire du CHU dans le projet d'accès et de stationnement des vélos à l'hôpital Saint-André, faisait illico offre de service pour apporter ses compétences et son expertise dans ce vaste projet. Sur le site de Pellegrin, le plus fréquenté du groupe, il est en effet affligeant de constater l'anarchie qui règne en matière de circulation et de stationnement.

Les « caisses à quatre roues » ont envahi l'espace, circulant parfois à contresens ou sur les voies réservées, stationnant sur le moindre emplacement : trottoirs, pelouses ou voies d'accès pompiers !

Selon l'enquête interne, lesdites caisses sont le mode de déplacement favori pour 64 % des salariés, et 33 % y recourent encore alors qu'ils habitent à moins de 4 km. Quand aux pratiques des usagers, nous n'avons pas de détails, mais nous doutons bien que la part de l'automobile y est, au moins, aussi importante. Le vélo ne recueille que 9 % d'adeptes chez les salariés. Cependant, le quart de ceux qui habitent à moins de 4 km l'utilisent. Ce qui représente tout de même un peu de monde... qui ne sait où se garer près de son lieu de travail !

Nous avons donc proposé de travailler en priorité sur le stationnement des vélos et, accessoirement, sur les accès aux sites et sur des itinéraires sécurisés à l'intérieur de ceux-ci. Les différentes propositions concernant les sites de Talence, de Haut-Lévêque et Xavier-Arnoz ont été remises au printemps 2010. Depuis... rien, malgré de multiples relances. Nos demandes de rendez-vous ont toutes été plus ou moins ignorées, au point que nous nous sommes demandés si le CHU souhaitait toujours travailler avec Vélo-Cité. Officiellement, il faudrait attendre le projet de réorganisation du stationnement sur le site de Pellegrin et la prochaine réunion devrait avoir lieu en mars 2010, peut-être.

Nous, nous trouvons que ça lambine un peu... À qui fera t-on croire que le CHU n'a pas les moyens

d'implanter quelques arceaux cyclistes pour « amorcer le système », ceci pour un coût bien inférieur à celui de la création d'une seule place de parking automobile ?

La volonté clairement affichée par Alain Hériaud, le directeur général du CHU est-elle réelle ? Est-elle bien relayée par ses services ? Les cyclistes salariés ou usagers du CHU en ont assez des stationnements de bric et de broc !

■ **Alain Guérineaud**



Les premiers **doubles sens cyclables** à Gradignan

■ Le 5 janvier dernier, les adhérents de Vélo-Cité Gradignan se sont réunis en compagnie de Gérard Fabia, adjoint au maire chargé de l'urbanisme et des transports : l'occasion de débattre des derniers aménagements cyclables sur la commune.

Nous retiendrons la mise en place d'un double sens cyclable, fin 2010, rue du Solarium, qui devrait être suivi au cours de cette année par ceux de la rue Saint-François-Xavier, et des rues de Laurenzanne et des Saules, mises récemment en sens unique.

Plusieurs discontinuités cyclables devraient par ailleurs disparaître grâce à l'aménagement de bandes ou pistes cyclables, notamment sur le parking de Beausoleil, la rue de Cantaranne (entre la route de Pessac et le rond-point de la Crabette), la route de Canéjan entre la rue d'Ornon et la commune de Canéjan, la route de Canéjan entre l'allée de Saint-Albe et la rue de Loustalot.

L'aménagement de bandes cyclables sur l'échangeur 16 de la rocade, un des points noirs de la commune, est annoncé pour 2011 ou 2012. Vous avez sans doute constaté que l'échangeur 17 est en cours d'aménagement avec création d'une bande cyclable centrale. Nous nous réjouissons par ailleurs de la fin des travaux d'aménagement de la piste cyclable de la route de Canéjan entre la rue du Professeur-Villemin et le pont de Naudet, qui permettra un accès sécurisé au campus. Progressivement, la route de Canéjan, un des axes structurants de la commune, se voit donc équipée d'aménagements cyclables.

Autres bonnes nouvelles, la création d'une zone 30 rue de Chartrèze, et de zones de rencontre sur les voies internes au quartier de Malartic.

Nous avons aussi profité de cette rencontre pour formuler nos demandes, parmi lesquelles l'amélioration de la qualité de l'accès au collège des Fontaines de Monjous, depuis le quartier de la mairie, la création d'un tourne-à-droite au feu de l'avenue Charles-de-Gaulle vers la rue du Professeur-Villemin, la généralisation des sas pour cyclistes au niveau des carrefours à feux, ou l'aménagement de l'avenue Charles-de-Gaulle à la sortie sud de la ville.

■ **Philippe Menard**

Un **plan** de déplacements **à Bordeaux 2**

L'université Bordeaux-Segalen réalise un plan de déplacement sur son site de Carreire (à côté du tripode) dans le cadre de l'opération campus. Son objectif est de faciliter les déplacements domicile-université et les déplacements professionnels. Il vise également à rechercher des solutions alternatives à la voiture individuelle, et de manière

générale à réduire les impacts négatifs, sociaux, économiques et environnementaux liés aux déplacements générés par l'activité de l'Université.

Le cabinet Mobility +, missionné pour ce chantier, effectue en ce moment un état des lieux des pratiques des différents publics du campus de Carreire.

Vélo-Cité et Bordeaux Métropole 3.0

■ Bordeaux Métropole 3.0 est le nom d'une réflexion collective prospective engagée par la CUB sur les évolutions probables et les avenirs souhaitables de l'agglomération ; voir <http://www.lacub.fr/grands-projets/bordeaux-metropole-3.0>. Dans ce cadre, Vélo-Cité a été consultée, et a remis sa copie en décembre. Nous y proposons 8 principes pour adapter l'agglomération à l'usage du vélo. Un neuvième et dernier point est consacré à des propositions très concrètes. Ce document n'a évidemment pas sa place in extenso dans ce journal, mais voici les 9 principes qui nous ont guidés.

1. La zone 30 est la règle dans l'agglomération. Les rues à 50km/h deviennent l'exception, sur les rares axes structurants incontournables. Les zones 30 sont aménagées pour favoriser un partage apaisé de la chaussée, ou comportent des aménagements cyclables établis en fonction de critères simples : création d'itinéraires cyclables continus, structurants, circulation apaisée de quartier... Les voies à 50 km/h sont dotées d'aménagements cyclables continus. Les centres-villes des différentes communes sont reliés par des itinéraires continus aménagés.

2. L'urbanisme tient compte de l'évolution du Code de la route en Code de la rue (doubles sens cyclables, zones de rencontre, tourne-à-droite aux feux de signalisation...). Le cycliste, comme le piéton, avance avec sa propre énergie, et les plans de circulation le prennent en compte : un itinéraire cycliste doit toujours être direct et imposer très peu d'arrêts.

3. Grâce à l'auto-partage, aux transports en commun et aux déplacements à vélo, les emprises de surface pour le stationnement des automobiles peuvent être diminuées. Autant d'espace gagné pour des trottoirs spacieux et des aménagements cyclables.

4. L'étalement urbain est strictement limité. Les centres des villes hors CUB seront reliés à la CUB par des transports en commun efficaces et peu onéreux.

5. Les dispositifs de stationnement sécurisé des bicyclettes sont multipliés : arceaux de stationnement de surface et garages à vélos de proximité sécurisés, garages à vélos des immeubles, marquage généralisé des vélos...

6. Des services pour les cyclistes sont mis en place : locations de vélos avec un fort développement des

vélos à assistance électrique, vélos de service, ateliers de réparation, réseau de vélocistes, offre touristique...

7. L'inter-modalité transports collectifs/vélo est pensée tout au long du réseau de transport collectif, notamment en termes de stationnement sécurisé des vélos.

8. Les centres-villes sont tous reliés entre eux par un itinéraire direct sécurisé, faisant la part belle aux transports doux et aux transports en commun, et aussi pratique qu'agréable aux piétons et aux cyclistes.

9. Un bonus-malus sera appliqué aux utilisateurs de véhicules en fonction de leur impact sur la santé et l'environnement : ainsi une voiture sera taxée, un taxi un peu moins car collectif, une voiture en auto-partage encore moins, les cyclistes et piétons ne possédant pas de voitures seront subventionnés (par exemple par une réduction d'impôts locaux).

Vous pouvez vous procurer l'intégralité du document au local. La réflexion n'est pas close, participez !

■ Jean-François Perrin

Zone 30, zone de rencontre, aire piétonne : mode d'emploi

Vélo-Cité est très favorable à la multiplication des zones de rencontre dans la CUB. Ça tombe bien, elles vont effectivement être multipliées. Rappelons leur fonctionnement, et en quoi elles diffèrent des zones 30 et des aires piétonnes

■ C'est un décret du 30 juillet 2008 qui a introduit les zones de rencontre dans le code de la route. Elles complètent deux autres outils proposés aux maires pour créer des zones de circulation apaisée en agglomération : l'aire piétonne et la zone 30.



Zone de rencontre

Elle prévoit une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie. La priorité est donnée aux piétons (à l'exception des trams) qui

n'ont pas obligation de circuler sur les trottoirs ; la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

La réglementation classique s'applique à la zone de rencontre, en particulier la législation pour les personnes handicapées. Il faut donc prévoir un cheminement piéton d'une largeur minimale de 1m40, dégagé de tout obstacle. Selon l'esprit de la loi, ce cheminement doit se faire autant que possible dans un espace non accessible aux véhicules motorisés. Il ne faut pas non plus y supprimer les démarcations entre les différents espaces, indispensables aux personnes malvoyantes.

L'utilisation du terme « zone 20 » pour désigner la zone de rencontre est à éviter car il ne traduit pas l'esprit de cet aménagement, c'est-à-dire la mixité piétons/véhicules.

Citons pour finir un exemple précis d'aménagement dans la CUB, exigeant un gros chantier : la rue Notre-Dame à Bordeaux entre le cours Xavier-Arnoz et le cours de la Martinique va se métamorphoser en zone de rencontre (environ 600 m de chantier, de fin février à l'automne).

La zone 30

En zone 30, le principe est celui de la mixité des véhicules sur la chaussée, par une homogénéisation des vitesses à moins de 30 km/h. Ainsi la zone 30 est considérée comme un aménagement

cyclable. Elle peut (et souvent doit) être « suraménagée » par des équipements de type ralentisseurs, bande de double sens cyclable, by-pass cyclable associé à une chicane... En zone 30, le piéton est contraint au respect des règles générales du Code de la route, notamment en termes de traversée et d'usage des trottoirs.

L'aire piétonne

Le piéton est prioritaire sur tous les véhicules amenés à y circuler. La vitesse est limitée à l'allure du pas, le stationnement est interdit. Seuls les véhicules liés à la desserte sont autorisés à circuler. Les cyclistes peuvent circuler dans l'aire piétonne sauf décision contraire du maire.

Les autorisations à circuler sont signalées par des panonceaux (par exemple « livraisons de 7 h à 9 h »). L'aire piétonne peut être temporaire ; le panneau est alors accompagné d'un panonceau indiquant les horaires où la zone est effectivement piétonne.

Nous avons décidé de communiquer largement cette année sur ces différents aménagements, pas toujours bien connus. À suivre, donc !

Jean-François Perrin

Parcs de stationnement sécurisés et intermodalité : à la gare et ailleurs



Le parc de stationnement sécurisé de la gare est ouvert depuis plusieurs semaines. Il aurait dû connaître un succès rapide. Nous pensons même que cette offre de stationnement (250 places) est sous-dimensionnée. Pourtant, le parc demeure largement inoccupé, alors que les arceaux devant la gare sont couverts de vélos. La faute à qui ? La faute à quoi ?

Premier facteur, le parc est peu connu ; c'est donc un problème de communication. Deuxième facteur, le sésame d'entrée est lié à la possession d'un abonnement VCub alors qu'on vient y garer sa propre bicyclette : forcément, ce principe est mal compris. D'où vient l'idée de lier l'entrée

dans le parc à l'abonnement VCub ? Du fait que ce parc fait partie du « marché TBC, Kéolis » et est ainsi intégré à l'offre VCub, laquelle ne se résume donc pas à la seule location de vélos... Ce que le cycliste n'envisage pas spontanément ! Et pour opacifier un peu plus le tout, cher lecteur, faites cette expérience : allez lire le mode d'emploi du parc affiché à l'entrée, le mal de crâne est assuré. Nous avons rencontré TBC (Tram et bus de la CUB) fin novembre. Une partie de la rencontre a évidemment été consacrée au parc relais de la gare. TBC a promis d'améliorer rapidement la communication internet. Cela a été fait mais, évidemment, à destination des seuls VCubistes. Depuis, l'idée nous est venue que le parc a besoin d'être clairement signalé dans la gare elle-même. Nous devons rencontrer à nouveau TBC en mars pour faire un point très détaillé sur la situation du stationnement vélo à la gare et dans les parcs relais, et nous leur demanderons de mettre en place une signalisation dans la gare. Reste à reprendre complètement les modalités d'utilisation. Une première solution consisterait à offrir deux moyens d'accès : via l'abonnement VCub et via la carte Parcub (que de nombreux cyclistes connaissent bien). Nous avons communiqué cette proposition à la CUB ainsi qu'à la municipa-

lité de Bordeaux. Nous allons insister !

La rencontre du 29 novembre avec TBC a aussi été l'occasion d'exposer certains gros défauts de certains parcs relais au regard du stationnement des vélos : emplacements mal positionnés et défauts de sécurité, mauvaise signalisation. Rendez-vous a été pris en mars pour un inventaire précis. Ces quelques lignes sont enfin l'occasion de transmettre quelques informations fournies par la TBC concernant les VCub. La communication a été repensée pour faciliter la compréhension des utilisateurs, en particulier sur les pages internet (<http://www.vcub.fr/>, accessibles aussi par un lien sur le site de TBC à l'adresse <http://www.infotbc.com/>). Le nombre de locations dépasse les 6 000 par jour sans pluie (soit 5,6 utilisations par vélo et par jour), et... 50 % des utilisateurs de VCub possèdent une bicyclette !

■ Jean-François Perrin

Une nouveauté : les quartiers apaisés à Mérignac

La municipalité réfléchit depuis plusieurs mois à rénover la ville en créant des « quartiers apaisés » délimités par les axes structurants où circulent les principaux flux de voitures. La vitesse y serait limitée à 30 km/h, avec des équipements légers.

Arlac, et un autre quartier du centre-ville (entre le lycée Daguin et le parc du Château), pourraient connaître cette métamorphose, qui est une nouveauté au sein de la CUB. Les détails de cet aménagement sont encore flous. Une bande de couleur au sol ou une bande rugueuse pourrait marquer les rues de ces quartiers.

Cette réduction de la vitesse va bien sûr dans le bon sens. Mais nous avons aussi compris qu'il n'y aurait pas des millions d'euros à y investir. Il faudra donc de bonnes idées, et surtout une très bonne communication pour réussir à transformer les habitudes. Vélo-Cité sera là pour réfléchir avec les habitants et apporter sa contribution à ce projet. Nous sommes confiants, mais attentifs !

■ Max Clogenson

Le Bouscat

Bonne nouvelle pour les cyclistes : la municipalité, dans le cadre de son Agenda 21, et en partenariat avec la CUB, travaille à l'élaboration d'un plan cyclable « adapté à son milieu urbain fortement contraint ». Plusieurs projets sont à l'étude. Ainsi, trois secteurs importants de la ville pourraient devenir des « quartiers apaisés », en zone 30 voire en zone de rencontre, avec donc une circulation cyclable systématique à double sens sur toutes les rues. Autre projet à l'étude : la création de quatre itinéraires sécurisés quadrillant la commune et passant par les collèges. Ils devraient permettre aux jeunes Bouscatais de circuler à vélo en toute sécurité. Enfin, divers équipements spécifiques sont envisagés : bandes et pistes cyclables, mais aussi coussins berlinois et autres chaudioux sur les axes étroits. Un projet à suivre de près.

■ G. Chounet

Les feuilles mortes se ramassent à la pelle...



On connaît la chanson et tous les automnes, c'est le même refrain !

La photo ci-contre, prise à Mérignac, montre une montagne de feuilles envahissant la piste cyclable. Même situation dans bon nombre de pistes cyclables de la CUB. Qu'il y ait de petits tas de feuilles, nous sommes tout prêts à l'accepter, mais que les voies cyclables soient transformées en zone de collecte des déchets verts, nous disons non !

Pour les cyclistes, les dangers sont multiples. Freiner sur un tapis de feuilles humides peut occasionner une chute. Les feuilles peuvent également cacher du verre cassé. Nous avons alerté les services compétents ; espérons qu'à l'automne prochain, ils seront plus réactifs.

■ Vélo-Cité

Un plan cyclable pour le quartier de Bacalan à Bordeaux ?

D'importants aménagements vont métamorphoser le quartier de Bacalan ces prochaines années. Après l'arrivée du tram en 2008 sur la rue Achard, la rue Blanqui va être réaménagée en 2011 pour réduire la vitesse des automobilistes et accueillir un double sens cyclable. Enfin, l'aménagement des friches des bassins à flots et la construction du pont Bacalan-Bastide vont permettre de relier Bordeaux à Bacalan



Pont tournant - Photo Mairie de Bordeaux

Le quartier de Bacalan comporte quatre axes d'accès depuis Bordeaux :

- l'axe Alfred-Daney, continuité des boulevards depuis la place Latule ; large boulevard avec deux bandes cyclables généreuses de part et d'autre, mais la ligne droite incite à la vitesse et de nombreux camions sortent de la zone industrielle Aliénor ;
- l'axe Henri-Brunet (ex-pont du Pertuis), qui traverse les bassins à flots pour rejoindre le cours Saint-Louis et la place Gambetta : un itinéraire

superbe avec vue imprenable sur la base sous-marine, les bateaux en bois en perpétuel chantier, les deux bassins ; malheureusement impraticable aujourd'hui à vélo car semé de pavés. Les aménageurs des bassins à flots penseront-ils à valoriser cet axe ?

- l'axe Achard, en sens unique, qu'emprunte le tram jusqu'au terminus Claveau ;

- l'axe Blanqui qui rejoint les bassins à flots puis les quais. Aujourd'hui cet axe est à double sens pour les voitures avec une largeur variable (entre 10 et 20 m) et des bandes cyclables quand la largeur est suffisante. La vitesse est limitée à 30 km/h mais cette limite est rarement respectée.

Lors de la construction du tram ligne B, il avait été demandé d'aménager un double sens cyclable rue Achard, mais cela avait été jugé impossible. En compensation, la CUB et la mairie de Bordeaux présentent un projet d'aménagement de la rue Blanqui pour 2011 :

- mise en sens unique sur les portions étroites, double sens cyclable ; les zones en pavé seront enrobées pour rendre la circulation plus confortable,

- matérialisation de places de parkings (forte demande des riverains),

- ralentisseurs (forte demande des riverains).

Ce projet est au bénéfice des cyclistes car le flux venant des bassins à flots (et du futur pont Bacalan-Bastide) sera dévié vers la place Maran et la vitesse sera réduite. Un risque : le manque de places de parkings incitera peut-être les riverains à se garer sur la bande cyclable à contre-sens.

La continuité cyclable avec les quais ne sera terminée que lors de l'aménagement de la rue Lucien-Faure (axe du pont Bacalan-Bastide) en 2012. Ou en 2013 ?

Lors d'une réunion sur ces sujets, j'ai aussi évoqué, en tant qu'habitant du quartier, la circulation des piétons (traversées, étroitesse des trottoirs, revêtement). La CUB et les collectivités souhaitent travailler sur les continuités piétonnes à partir de 2011. Vaste chantier, qui se doit d'être complémentaire de celui sur les continuités cyclables.

■ Nicolas Houdré

Les doubles sens cyclables à Talence



Depuis la mi-janvier, le quartier Nord de Talence est équipé de doubles sens cyclables.

Le décret du 30 juillet 2008 généralise cet équipement à toutes les rues à sens unique des zones 30 et des zones de rencontre (sauf arrêté municipal exceptionnel pour certaines rues à problèmes). Les communes avaient deux ans pour se mettre en conformité.

Le double sens cyclable raccourcit les distances, dans de bonnes conditions de sécurité puisque les automobilistes et les cyclistes se voient parfaitement. De plus, le vélo étant du côté conducteur, l'automobiliste apprécie mieux la distance à laisser que dans le cas d'un dépassement.

Dans un premier temps, la bande cyclable verte de la rue du Quatorze-Juillet a disparu, puis des

panneaux et une signalisation au sol ont été installés. Tout autour du collège Henri-Brisson, les nombreux jeunes qui circulent à vélo peuvent maintenant choisir les trajets les plus directs entre leur maison et le collège. Ils doivent cependant être très prudents car, cet aménagement étant récent, les automobilistes semblent encore surpris et inquiets de rencontrer des cyclistes venant face à eux. Le principal risque vient des intersections et des entrées et sorties des doubles sens, tant que les automobilistes n'ont pas appris à regarder des deux côtés. Le marquage au sol est ici bien utile. Ce nouveau système doit absolument faire l'objet d'une campagne d'information. Les cyclistes, quant à eux, doivent respecter les stops cyclistes installés à certains carrefours. Vélo-

Cité va rencontrer la principale du collège Brisson et lui proposer une réunion avec les élèves, portant sur les règles de bonne conduite à vélo dans ce quartier, et plus généralement en ville.

Il nous semble aussi important de mener une campagne d'informations auprès des Talençais. Ce souhait a été communiqué à la Mairie lors d'une réunion sur les transports le 12 janvier. Vélo-Cité a aussi demandé la création d'un plan cyclable de la ville sur papier avec pistes, bandes cyclables et doubles sens cyclables.

Enfin, nous avons discuté stationnement et arceaux : n'hésitez pas, amis Talençais, à nous faire savoir à quels endroits ceux-ci vous font défaut !

■ Catherine Joanlanne

Cultura à vélo



Cela a commencé par un vélo difficilement accroché à un panneau de stationnement interdit, et un petit mot laissé au nom de Vélo-Cité à l'accueil du magasin Cultura à Mérignac. Suite à quoi, merveille, le responsable du magasin contacte Vélo-Cité. On apprend alors que les propriétaires des locaux (qui ne sont pas l'enseigne Cultura) s'abs-tiennent, malgré des relances répétées, de remplir leurs obligations en termes de stationnement vélo, pourtant prescrites au permis de construire. Un grand merci aux responsables de Cultura qui ont désormais pallié cette insuffisance en aménageant un magnifique abri couvert avec de vrais arceaux.

■ **Hélène**

Une intermodalité originale

Dans la CUB, on connaît l'intermodalité train/vélo, tram/vélo, bus/vélo, auto/vélo. Dans un effort d'imagination, on envisage l'existence d'une intermodalité bateau/vélo. Eh bien ça n'est pas tout !

À l'occasion d'une visite de terrain au parking des Salinières (où nous demandions l'augmentation du nombre de places de stationnement vélo et l'aménagement d'un accès convenable), nous avons vu arriver un motard casqué et ganté. Il a garé sa motocyclette sur un emplacement réservé aux motos. Il s'est dirigé vers le parc vélo. Il a décroché un vélo. Nous l'avons accosté bien civilement comme il se doit : « Bonjour Monsieur, ici Vélo-Cité, pouvez-vous nous expliquer l'étrange manège que vous accomplissez ? ». Et l'aimable motard devenu aimable cycliste de nous répondre qu'il pratiquait l'intermodalité moto/vélo : de La Brède à Bordeaux en motocyclette, puis du parc des Salinières à la clinique Tivoli où il travaille à vélo. De fait, à vélo à Bordeaux on dépasse les motos (air connu).

Nous lui avons évidemment présenté notre intention de présenter ce cas (non médical) de déplacements dans notre journal. Voilà qui est fait !

■ **Jean-François Perrin**

Équipement des locaux à vélos dans les résidences



Le travail de fond que nous menons sur le stationnement résidentiel des vélos commence à porter ses fruits. En 2009, après avoir rencontré la responsable du patrimoine et de la construction du bailleur social In Cité, nous avons convenu d'effectuer le diagnostic de l'ensemble des garages à vélos de cette société, soit plus d'une trentaine de garages répartis sur une dizaine de résidences et de grands ensembles (dont le Grand Parc). Ce travail, que nous avons mené à titre bénévole, a fourni un état des lieux très précis qui a été remis à In Cité en août de la même année.

Suite à ce travail, In Cité a décidé d'affecter chaque année un budget pour équiper en arceaux les locaux existants. En 2010, plusieurs bâtiments du Grand Parc ont été concernés.

Nous souhaiterions que le budget annuel soit revu à la hausse afin d'accélérer les équipements.

Signalons par ailleurs un petit bémol qui espérons-le sera vite réparé : la toute nouvelle résidence Arc en Ciel située avenue Émile-Counord est équipée de locaux à vélos, mais ces derniers sont difficiles d'accès (deux portes d'entrée à franchir) et l'équipement intérieur consiste en accroche-roues !

Vélo-Cité continue son action en rencontrant tous les bailleurs sociaux. Un travail intéressant s'annonce avec la SAEMCIB à Bègles.

■ **Ghislain Landreau**



Notre expo-photo circule



Au terme d'une convention passée avec les parcs de stationnement Parcub, notre exposition de photos « Vélo-Cité à 30 ans » est visible jusqu'au 28 février dans le parking Pey-Berland à Saint-Christoly (Bordeaux-centre).

Parcub est depuis plusieurs années investi dans l'installation de places de stationnement sécurisées pour les vélos. L'exposition comporte quinze photos géantes réalisées par Laurent Theillet et exposées en avril dernier sur les grilles du Jardin public pour fêter nos 30 ans. Elles sont affichées au niveau -2 du parking, près du poste de contrôle (accès gratuit par les ascenseurs situés à l'entrée de Saint-Christoly, côté place Jean-Moulin). Elles présentent différentes pratiques du vélo en milieu urbain. Toutes ont été prises dans la CUB.

Cette exposition a un « carnet de bal » bien rempli et même quasiment complet pour 2011. Elle sera d'abord de nouveau accrochée sur les grilles du Jardin public de Bordeaux. Elle pourrait ensuite partir tout l'été en Algérie, à Oran, ville jumelée avec Bordeaux, pour être exposée à la fois dans le centre culturel français et sur les grilles d'un jardin public. Le directeur du centre culturel nous a d'ailleurs rendu visite début janvier. Des animations, des conférences et des débats sont prévus autour de cette exposition sur le thème des transports alternatifs à la voiture individuelle (Oran est en train de se doter d'un tramway). Les photos reviendront chez Parcub à l'automne pour y être à nouveau exposées jusqu'à la fin de l'année.

■ **Muriel Sola**

Autres temps, mêmes rêves ?

Une vidéo tellement bien qu'elle se passe de commentaires, ou alors en appelle d'infinis : http://www.dailymotion.com/video/xcsexg_velo_fun. C'est une séquence du journal télévisé du soir du 1^{er} avril 1967.

Très brève



photo parue sur le site de CarFree, la vie sans voiture

Traduction : Celui-ci brûle du gras et économise vos sous, celle-là brûle des sous et vous fait grossir.

Liaison campus-centre ville

Qui ne connaît les problèmes que rencontrent les cyclistes entre le domaine universitaire de Talence/Pessac et Bordeaux centre ? L'un des clous du trajet reste le cours Gambetta à Talence, ou, sur la voie étroite le long du tram, le cycliste hésite entre pédaler bien à droite, au risque de se faire doubler dangereusement, occuper généreusement la voie et se faire « pousser au derrière » par des automobilistes irascibles, ou céder à l'appel de la voie centrale... réservée au tramway et à lui seul.

Il existe désormais une alternative cyclable continue intéressante. À quelques détails de signalisation prêts (un peu de peinture, quelques logos...) cet itinéraire est enfin terminé.

Le voici dans le sens Bordeaux-campus depuis la patinoire, cours du Maréchal-Juin. La piste située le long du cimetière de la Chartreuse conduit aux boulevards où un feu cycliste très bien cadencé permet d'accéder à la piste du boulevard Pompidou (la « crosse ») qui mène à l'hôpital Pellegrin. Un couloir pour bus cyclable mène en descente à l'université Bordeaux 2. Il faut alors remonter par la piste cyclable de la rue Léo-Saignat vers la rue de la Béchade (mais ce n'est pas le Tourmalet !) pour déboucher sur un couloir de bus cyclable qui se poursuit par celui de la rue du Tauzin jusqu'au cours du Maréchal-Gallieni. De là une très jolie piste cyclable se déroule le long des vignes jusqu'au domaine universitaire (accès au niveau ENSEIRB, Village 1). Le sens campus-Bordeaux est identique à l'exception de la rue de la Béchade où le cycliste pédalera sur bande cyclable ainsi que rue Canolle dans la remontée vers l'hôpital. Une alternative consiste à prendre, au bout de la rue de la Béchade, le contresens cyclable de la rue du

Lauradey, puis la rue Mestrezat et la longue rue Dandicolle (bande cyclable) jusqu'à rejoindre le cours du Maréchal-Juin au niveau de la caserne des pompiers.

Évidemment, l'itinéraire peut être adapté facilement depuis de nombreuses rues débouchant sur les boulevards entre le cimetière de la Chartreuse et la barrière de Pessac, par exemple la rue Mouneyra et son prolongement rue cheminade : le détour par Pellegrin et l'Université Bordeaux 2 n'est pas obligatoire.

■ Jean-François Perrin

Future LGV et intermodalité

Le cabinet conseil parisien Alter&Go qui travaille pour Réseau ferré de France au sujet de l'implantation de la nouvelle LGV (ligne à grande vitesse) a souhaité nous rencontrer en ce début d'année. Vélo-Cité croit à l'intermodalité train/vélo. Il faut pour cela que les gares proposent un stationnement vélo sécurisé au plus près des quais (vraiment tout près !). Nous avons été écoutés, nous espérons être entendus. Nous avons aussi discuté de la possibilité, à notre avis indispensable, de prendre le train avec sa bicyclette. Pour terminer, nous avons aiguillé (normal...) le cabinet conseil vers nos amis cyclistes urbains d'Agen et nos amis cyclotouristes (la région Aquitaine propose une belle offre touristique cyclable).

MOTS CROISÉS Grille n° 40 par Anne Dicky

HORIZONTALEMENT

I — Surgir. — II — Une résidence du Pape Clément. — III — Fit. — Pitié en pagaille. — IV — Archétype de fermeté. — Capitale d'Europe. — V — Chants. — Précède une paraphrase (abréviation). — VI — Communauté immobilière. — VII — Lettres d'Honolulu. — Dieu sémite. — Où latin. — VIII — Saisons. — Méchant. — IX — Réduit la toile. — Interjection. — X — Carte. — Tente renversée. — Vers latin. — XI — Trajet. — XII — Portées au plaisir.

VERTICALEMENT

1 — Suspendrais. — 2 — Prend ça dans les genives. — 3 — Pincés à ressort. — Dans le vent. — 4 — Soutient les faibles (acronyme). — Direction (abréviation). — Flotteurs. — 5 — Note. — Démonstratif. — Pas très. — 6 — Prévient le tartre. — 7 — Répétât. — Voisin à mandoline. — 8 — Mafieux chinois? — Pronom. — 9 — Un succès des Beatles. — Voyelles. — Mesure. — 10 — Le Quichotte au Moulin-Rouge, ou les aventures d'Aurore Martin.

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

Solution du n° 39

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

Sommaire du n° 107

1	Éditorial
2,3	Rendez-vous. Actualité
4,6	C'est passé
7	Aménagement
8	La Rue qui voulait être Jardin
10	Courrier
11	Mots croisés. Roue libre

Le numéro 107 a été tiré à 600 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 ?