

Éditorial

Rentrée scolaire : les familles organisent leurs multiples activités, la plupart des écoliers démarrent l'année avec le plein de bonnes résolutions. Vélo-Cité ne va pas à l'école, mais septembre est quand même placé pour nous sous le signe

d'un redémarrage fort, notamment en ce qui concerne nos activités d'animation. Elles s'enchaînent en effet à une cadence élevée :

encadrement du départ du festival Ouvre la voix, reprise de la vélo-école, interventions auprès de salariés dans le cadre de plans de déplacements, nombreuses interventions dans le cadre de la semaine de la mobilité. Et la bourse aux vélos de début octobre sera vite là.

Nos activités concernant les aménagements cyclables ont bien sûr connu une petite pause en août, mais la reprise est faite, et bien faite ! Septembre invite à penser aux étudiants. Bordeaux est une agglomération universitaire importante, récemment retenue

La planète se bouge, nous aussi !

VELO*RU*TION* CLIMAT

16h Vélos décorés, 17h circuit en ville, 19h concert brésilien

Sam. 24 Sept. à 16h

**Parc des sports, St-Michel,
au niveau du pont de pierre**



16 au 22 septembre

• **Semaine de la mobilité**

Dimanche 2 octobre

• **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

Bloc-notes

● 16 - 22 septembre

Semaine de la mobilité (p. 2)

● Samedi 24 septembre

Vélorution (p. 2)

● Dimanche 2 octobre

Bourse aux vélos (p. 2)

au niveau national pour « l'opération campus ». Cette opération comporte une phase importante d'aménagements intégrant les déplacements. Vélo-Cité compte intervenir auprès des décideurs pour que le vélo y ait toute sa place. Ce sera aussi l'occasion de prendre contact avec les différentes associations étudiantes... et d'y trouver les militants de demain !

Pour la semaine de la mobilité 2011, la FUB, notre fédération, a proposé le slogan tout simple « Allons-y à vélo », décliné selon les deux grands classiques « À vélo au travail » et « Mes courses à vélo ». Alors allons-y à vélo, et largement : au travail, à la fac, à l'école, en courses, et à nos activités de loisirs !

■ Jean-François Perrin

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 110

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

16-22 septembre, semaine de la mobilité

À vélo, aussi vite et moins cher : venez le prouver !

Dans le cadre de la semaine de la mobilité (16-22 septembre), nous vous appelons à participer à un parcours à vélo, sur le thème « À vélo, aussi vite et moins cher ! ». Nous ferons à vélo un trajet urbain qui, réalisé en voiture, serait tout à la fois plus cher, plus polluant, et plus lent.

Rendez-vous le **mercredi 21 septembre à 18 h** à la station-service de la barrière d'Arès, sur les boulevards. Je vous vois sourciller, mais vous avez bien lu : la station-service, car c'est bien l'endroit pour vanter la sobriété de nos montures.

On recherche des bonnes volontés

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, nous sommes très sollicités. Voyez plutôt notre programme de festivités.

Samedi 17 septembre : stand d'information (rappel du code de la route, présentation des différents équipements cyclables, échange autour de la pratique du vélo en milieu urbain et remise en selle) au marché de Mérignac.

Lundi 19 septembre : présentation du diplôme du cycliste citoyen aux agents du service informatique du Pôle emploi (Gradignan) suivi d'une remise en selle.

Mardi 20 septembre : de 9 h à 12 h animation (rappel du code de la route, diplôme du cycliste citoyen, échange autour de la pratique du vélo en milieu urbain) au Conseil régional.

Le même jour, de 11 h à 14 h 30, stand d'information à la Poste de Mériadeck.

Vendredi 23 septembre : présentation du diplôme du cycliste citoyen auprès des agents de la direction du CHU à Talence, de 10 h à 11 h, et animation d'un stand d'information de 9 h 30 à 14 h 30 dans le hall de l'hôpital.

Si vous pouvez nous aider dans ces actions, typiquement en participant à la tenue d'un stand, merci de m'en informer par mail à animation@velo-cite.org ou en passant au local de Vélo-Cité. Grand merci d'avance !

■ Shirley Spies

Vélorution

Cette vélorution est organisée par l'association TACA, qui œuvre pour la réduction des émissions de CO₂. Des vélo-bus partiront de plusieurs communes pour rejoindre ce rassemblement. Les détails seront disponibles sur le site de TACA, <http://taca.asso.fr/>, venez nombreux !

La planète se bouge, nous aussi !

VE*LU*RU*TION CLIMAT

16h Vélos décorés, 17h circuit en ville, 19h concert brésilien

Sam. 24 Sept. à 16h

Parc des sports, St-Michel,
au niveau du pont de pierre



Devenir membre du CA, ça veut dire quoi ?

L'équilibre et le dynamisme de Vélo-Cité, c'est un peu comme l'équilibre et la dynamique à vélo : faut que ça tourne. Le conseil d'administration de Vélo-Cité compte statutairement 15 membres, et son renouvellement partiel à chaque assemblée générale de janvier est essentiel.

Alors, avis à tous les adhérents qui sont ne savent pas, qui n'osent pas, qui pourraient peut-être envisager de rejoindre le CA s'ils avaient une idée plus claire de la fonction d'administrateur : nous vous proposons de nous contacter pour en parler, et d'assister à une (ou plusieurs) des prochaines réunions, une expérience très concrète.

Attention : plus que trois conseils d'administration avant janvier (en début de mois d'octobre, novembre et décembre), ne traînez pas !

La bicyclette urbaine et Vélo-Cité comptent sur vous ! À bientôt.

Un aménagement en faveur des vélos ?

C'est ce qui était promis sur le panneau de chantier : « Ici au Haillan, nous aménageons l'accotement nord de l'avenue de Magudas entre la route de Feydit et l'avenue de Venteille. »

Fort bien ! La CUB nous avait transmis le projet pour avis. Avis fut donc donné. Le petit bout de piste en site propre qui remplacera les bandes cyclables qui se trouvaient sur l'avenue est maintenant en construction.

Mais il est vraiment dommage que l'on ait commencé par supprimer ces bandes cyclables pour implanter sur la route un îlot, certes utile à la traversée des piétons, mais qui aurait pu attendre que les pistes cyclables soient prêtes. En ce moment, les cyclistes sont rattrapés par les automobilistes qui tentent de la doubler malgré la largeur insuffisante, et ce hors agglomération, où la vitesse est très élevée. Il est encore plus regrettable que, contrairement à ce qu'annonçait le projet envoyé à Vélo-Cité, l'aménagement ne soit finalement pas une piste cyclable mais une voie verte, où piétons et cyclistes devront cohabiter. Cette nouvelle manie, consistant à détourner les voies vertes de leur objet à seule fin d'éviter de construire des pistes ET des trottoirs, se répand fâcheusement.

Enfin, il est scandaleux et illégal de faire céder le passage aux cyclistes (et qu'en est-il des piétons ?) par laisser des véhicules sortir de parkings privés ! Nous demandons à la municipalité de faire enlever les panneaux « cédez-le-passage » au plus vite, et de restituer les aménagements cyclables, supprimés en totale contradiction avec l'article L228-2 du code de l'environnement.

■ Héléna

Dimanche 2 octobre Bourse aux vélos d'automne

Elle sera installée, comme en avril dernier, sur le quai Louis XIII face aux Quinconces. Les vendeurs sont invités à déposer leurs vélos entre 9 h et 11 h, et les acheteurs sont accueillis ensuite, de 11 h jusqu'à 16 h30. Que vous cherchiez à vider votre cave ou à vous équiper, profitez de l'occasion !

Pour le bon déroulement de cette journée, nous avons besoin de nombreux bénévoles. Installation du lieu, réception des vélos, fiches, mécanique, gardiennage, vente, promotion de notre association, démontage... Il y en a pour tous les goûts et tous les talents. Le repas du midi est offert par Vélo-Cité. Choisissez votre créneau horaire selon vos disponibilités, entre 8 h et 17 h 30, et contactez Shirley à l'association : animation@velo-cite.org, ou Catherine Joanne au 05 56 37 64 36 ou par courriel : catherine.joanne@laposte.net.

Un grand merci d'avance.



La CUB qui ne montre pas l'exemple

Voici le nouvel emplacement des services de la CUB avenue de Magudas, depuis plus de six mois.

Il y a là un bel espace peint en vert censé permettre le stationnement des vélos et motos (à gauche sur la photo) : mais où sont les arceaux ?



On raconte notre histoire !

Ou plutôt celle du vélo utile. C'était sur France Inter le 26 août dernier, et ça se réécoute à l'adresse suivante : <http://www.franceinter.fr/emission-la-marche-de-l-histoire-ete-2011-une-histoire-du-velo-utile>

Le congrès Velo-City à Séville

Du 23 au 25 mars dernier s'est déroulé à Séville le congrès international Velo-City, organisé par l'ECF – The European Cycling Federation

Cette manifestation réunit chaque année des acteurs vélo du monde entier : aménageurs, architectes, associatifs, consultants, élus, techniciens et urbanistes. Au total, ce sont 900 congressistes, 47 pays et 120 thèmes qui ont été abordés. Cette année, le slogan de la conférence était « **le cycle de la vie** », en référence à la place du vélo au cours de notre vie, tandis que le sous-thème était « **agir globalement, penser localement** ».

Des experts d'exception

Divers experts de renommée internationale étaient invités.

C'est le Dr. Gro Harlem Brundtland qui a prononcé le discours d'ouverture. Ancien premier ministre de Norvège, ancienne directrice de l'OMS, elle est l'auteur d'un célèbre rapport à l'origine du concept de développement durable. Elle a évoqué plusieurs points majeurs : « *Il n'est pas de futur commun si nous n'investissons pas dans les populations, toutes les populations, dans leur santé future et dans leur bien-être. Sans cela, il n'y aura d'espoir ni pour le développement durable, ni pour la prospérité et la paix.* » « *Au-delà de toutes nos contributions à des villes durables quelles que soient les échelles territoriales envisagées, nous avons besoin d'agir globalement. Dans notre monde globalisé, nous sommes confrontés à des menaces toutes interconnectées. C'est pour cela qu'aujourd'hui nous devons répondre au défi de la santé globale avec autant de fermeté que celle dont nous usons pour lutter contre le terrorisme ; et répondre à la pauvreté et aux menaces environnementales avec la même détermination dont nous usons pour lutter contre la prolifération nucléaire.* »

Guillermo Penāsola, autre célèbre expert, a été choisi comme maître de cérémonie. Il est à l'origine du concept des « **dimanches sans voitures** ». Frère et conseiller de l'ancien maire de Bogota, il est spécialiste international des questions urbaines, des modes doux, de la mobilisation de population et du marketing social autour de projets urbains de grande dimension. Enfin, il préside l'association canadienne « 8-80cities » qui vise à améliorer la qualité de vie des populations urbaines.

Les thèmes du congrès

Quatre thèmes ont été choisis pour ce congrès vélo : santé, éducation, investissements publics et économie.

« **À vélo pour une ville en meilleure santé** ». La santé est l'indicateur le plus communément utilisé pour mesurer le bien-être des populations. Le vélo améliore non seulement la santé des cyclistes mais aussi la qualité du cadre de vie de tous. Pourtant, nos villes sont devenues hostiles et polluées, principalement du fait du trafic routier qui a conquis la plupart des espaces urbains. Ce contexte rend difficile le développement d'un

mode de vie sain pour les populations. Pourtant, nous savons comment transformer nos réseaux urbains en milieux accueillants, dotés d'un environnement de qualité. De même que nous savons comment rendre à nouveau nos villes plus humaines. Le vélo est un moyen de transport et un mode de vie qui favorise un certain épanouissement, et constitue donc une composante importante du concept de ville humaine.

Experts animateurs de la thématique : Francesca Racioppi, directrice du programme « Accidents, Transport et Santé » au sein de l'OMS ; Enrique Jacoby, responsable régional pour l'Organisation panaméricaine de la santé.

« **L'apprentissage de la ville non motorisée, une éducation à long terme** ». Rien n'est plus ardu que de changer les habitudes des populations. Nous croyons néanmoins cela possible, à condition que de bonnes techniques soient utilisées. Le but de cet atelier est d'aller au-delà de l'idée reçue que l'éducation est uniquement destinée aux jeunes gens. Au contraire, c'est un processus de longue durée, qui s'adresse également aux adultes. En termes de mobilité urbaine, l'éducation devrait être intégrée à toute stratégie de changement, et destinée à tous. L'idée est de créer de l'enthousiasme autour d'un modèle de ville basé sur un système de mobilité différent où le vélo n'est pas seulement un mode de transport idéal, mais aussi un moyen agréable de vivre ses déplacements urbains.

Experts en charge de l'animation : Francesco Tonucci, chercheur en éducation, inventeur du concept « les enfants dans l'écosystème urbain » ; Lynn Sloman, auteur de l'ouvrage « Carsick – solutions for our car addicted culture ». Elle est co-dirigeante de Cycling England, et a réalisé le projet « Villes et villages cyclistes » dans 18 localités britanniques.

« **Les investissements publics en faveur d'une vie meilleure : de la rentabilité des investissements dans le domaine du vélo** ». En temps de crise, les ressources économiques s'amoindrissent. Le temps des infrastructures gigantesques est révolu. Nous nous rendons compte à présent que ces réalisations n'ont aucun effet positif sur le bien-être des populations.

Dans les zones urbaines où les densités de population sont très fortes, des aménagements cyclables, même très modestes, peuvent s'avérer d'une rentabilité spectaculaire si l'on rapporte les coûts d'infrastructures à la mobilité qu'ils permettent. Ces investissements vélo sont aussi la preuve qu'il est possible d'améliorer la vie des citoyens en leur proposant d'agir directement sur le management quotidien du partage de l'espace urbain. Experts invités : Pilar Vega, consultante en mobilité non motorisée, auteur de « Una Movilidad para el Decrecimiento » ; Eva Willumsen, experte de l'économie du vélo.

« **Économie et emploi, le vélo comme mode de vie** ». Dans les domaines de l'économie et de l'emploi, les activités liées au vélo sont une niche commerciale naissante. Les villes cyclables représentent d'importants potentiels de développement économique : fabricants de cycles, vélocistes, produits et services liés au vélo (ex : tourisme, coursiers) et autres d'entreprises optimisent leur rentabilité grâce à l'usage du vélo comme moyen de transport. Les potentiels économiques du vélo sont d'autant plus importants dans les pays où le vélo est devenu un moyen de transport quotidien pour des millions d'individus. Ainsi, le vélo permet à certains de gagner leur vie, et à d'autres de vivre au quotidien dans de meilleures conditions de santé et de sécurité.

Expert : Patrick Kayemba, directeur de l'Institut national Ougandais des politiques de transport et de développement, membre du centre d'information sur la bicyclette FABIO.

Charte de Séville et lobbying international

Le congrès Velo-City s'est conclu par la signature de la charte de Séville. Proposée par l'ECF – puissant lobby international représentant 65 organisations issues d'une quarantaine de pays – ce document à vocation politique est destiné aux ministres des transports du monde entier. La charte reconnaît le vélo en tant que mode de transport alternatif à la voiture, et engage chacun de ses signataires à investir en faveur des pratiques cyclables dans son pays. Parmi les quinze avantages cités dans le document, on notera la réduction de la congestion automobile, le moindre coût des infrastructures vélo et la non-émission de CO₂ de ce mode de déplacement.

■ Annie-Claude Sebban

Association Vélophonie (www.velophonie.org)

NB. Ce texte a été écrit à partir de textes de présentation du congrès et de divers comptes-rendus.

Liens :

Site du congrès

<http://www.velo-city2011.com/>

ECF

<http://www.ecf.com>

Rapport Brundtland

http://fr.wikisource.org/wiki/Rapport_Brundtland

Guillermo (Gil) Penāsola

<http://www.8-80cities.org/index.html>

Lynn Sloman

<http://www.transportforqualityoflife.com/>

Charte de Séville :

http://www.translink.ca/~media/documents/about_translink/media/2011/seville%20charter.ashx

À vélo à Séville

Non, le vélo n'est pas réservé aux pays du Nord !

Séville, ville de 1,5 million d'habitants au sud de l'Espagne, traversée par le Guadalquivir, est la capitale et le cœur économique, politique et culturel de l'Andalousie. Cette cité vieille de plus de deux mille ans s'est progressivement étendue au XXe siècle sur les deux rives du Guadalquivir (édification de grandes cités, tenue de l'Exposition universelle de 1992, et désormais 12 franchissements du fleuve). Une caractéristique essentielle de l'urbanisme sévillan est l'existence de nombreux parcs et jardins, et la présence d'orangers sur la majeure partie des voies publiques. Les quartiers du centre historique ont conservé les rues et ruelles en pavé et de largeur réduite pour préserver du soleil, avec un habitat traditionnel très resserré et la présence imposante de monuments historiques. Le désenclavement du centre a été rendu possible avec le percement d'une longue ceinture de cours entourant le centre, les « Rondas », représentant une frontière symbolique entre la partie historique et la ville nouvelle. La ville dispose d'un réseau de transport en commun très dense par bus, d'une ligne de tramway « Metrocentro » qui traverse le centre ville sur 1,3 km et d'une ligne de métro (trois autres sont en construction).

La révolution du vélo

En trois ans seulement, Séville a mis en place un réseau de plus de 120 kilomètres de pistes cyclables souvent bidirectionnelles, également autorisées aux personnes handicapées. Ce réseau constitue une armature cyclable intéressante à l'extérieur du centre historique. Il a été réalisé en prenant de la place sur les files de voitures sur les rondas et les larges avenues, et sur les espaces publics importants en bordure du Guadalquivir. Néanmoins, dans le centre, aucun double sens cyclable n'est installé et la circulation du cycliste est malaisée. On ressent la pression des automobilistes pressés, ce qui est bien embêtant dans des rues pavées et parfois en mauvais état.

Fin 2007, un service de vélos en libre service, le « SEVICI » (entreprise Decaux) a vu le jour. Il propose 2 500 bicyclettes dans 250 stations à travers la ville. Il attire 49 000 abonnés et a connu déjà plus de 16 millions d'emprunts.

Si le transport des vélos est autorisé dans l'équivalent de nos TER, le système le plus intéressant réside dans le service « Bus + BICI ». Il permet à tout détenteur d'un billet du consortium des transports de l'aire métropolitaine d'accéder gratuitement au prêt d'un vélo à la gare routière Plaza de Armas.

Résultat : la part modale du vélo est passée à 7 % sur l'ensemble des déplacements urbains. De quoi faire des jaloux, et des admirateurs. Séville a été choisie pour accueillir ce congrès Velo-City en raison de cette politique cyclable ambitieuse

réussie. Séville est devenue une référence mondiale en matière de ville cyclable, en prouvant qu'il est possible de changer rapidement le comportement de la population si l'on met à disposition les infrastructures nécessaires.

Plus d'informations sur :

www.sevici.es

www.consortiotransportes-sevilla.com/proyectos/busbici/busbici.php

www.sevilla.org/sevillaenbici/

■ **Didier Fenéon**
Association Vélophonie



Bruges avance !

Ce que nous demandions depuis des années est devenu réalité : avec la mise en double sens cyclable de la rue du Carros, il ne doit plus y avoir à Bruges beaucoup de sens interdits que les cyclistes ne peuvent emprunter « à l'envers ». Leur circulation en est bien facilitée. Merci à la Ville et à la CUB. On est loin de l'époque où l'ancien maire disait que les doubles sens étaient un défi au bon sens, et allait en voiture avec son état-major inaugurer une piste cyclable à 1500 m de la mairie ! Reste à faire disparaître les « stops » et autres « cédez le passage » qui parsèment les pistes cyclables en dépit du code de la route, selon lequel les voitures sortant de parcs de stationnement et autres résidences doivent la priorité aux cyclistes. Nous le demandons depuis cinq ans, patience et longueur de temps font mieux que force ni que rage.

■ Michel Baillard

Mérignac : des stationnements en nombre au centre ville

Enfin ! les arceaux ont fleuri cet été au centre de Mérignac. Pas moins de 38 places sont désormais offertes derrière l'église, face à l'entrée de la médiathèque. Cinq autres arceaux sont implantés de l'autre côté de ce bâtiment, auxquels il faut ajouter les 8 arceaux de la petite place au coin de l'avenue du Maréchal-Leclerc et de l'avenue de Verdun, sans oublier l'espace sécurisé dans le parking souterrain de PARCUB. On espère par ailleurs que quelques places supplémentaires apparaîtront après les travaux du tram à proximité de l'entrée du cinéma.

Reste que tout n'est pas parfait car, ici comme ailleurs, les arceaux sont régulièrement inutilisables pour cause d'automobiles en bloquant l'accès ou de deux-roues motorisés squattant les emplacements.

Nous allons surveiller cela de très près et préparer la riposte !

■ Alain Guérineaud



Vélo-Cité n° 110 • septembre 2011

Photos d'été à Bordeaux

Bordeaux mérite d'être photographié l'été pour les réalisations cyclables qui y sont conduites. Bravo !

Voici un petit album non exhaustif.

L'avenue Charles-de-Gaulle (Caudéran, à côté de la barrière St-Médard) a été repensée : un couloir de bus cyclable permet la remontée depuis le cours Marc-Nouhau (aménagé à l'identique) vers Caudéran. Une bande cyclable à contre sens (là où on trouvait un couloir de bus) permet de redescendre jusqu'à la rue du Bocage le long du parc Bordelais. Un feu pour cyclistes est installé.

Des coussins berlinois ont été implantés rue David-Johnston ainsi que des balises de protection de la bande cyclable. Les balises empêchent les empiètements automobiles sur la bande au niveau des sites scolaires et des tourne-à-droite.

Le cours Clémenceau est désormais équipé de couloirs de bus cyclables.

Le cours d'Albret (au sud de l'intersection avec le cours du Maréchal-Juin) se descend désormais à bicyclette dans un couloir de bus cyclable et se remonte sur une bande cyclable, puis une piste au niveau de trottoir, puis un couloir de bus. Nous avons testé la piste au niveau de trottoir à une heure de forte affluence piétonne : on devrait pouvoir cohabiter avec nos amis piétons de façon fraternelle.

Des aménagements de sécurité rue Jean-Hameau à l'entrée de la cité scolaire Beau-de-Rochas/St-Louis (deux lycées, un internat) sont en cours de réalisation. Saluons la CUB et la Mairie de Bordeaux qui ont réagi très vite au changement d'accès de la cité scolaire et planifié les équipements de sécurité indispensables. Rappelons que le Conseil régional a, fort malheureusement, déplacé l'accès de la cité scolaire depuis la tranquille rue Kléber-Dupuy vers la dangereuse rue Jean-Hameau. Les trajets des piétons depuis les arrêts des transports en commun se sont allongés de plusieurs minutes, les itinéraires des cyclistes sont devenus compliqués et dangereux, et la cité scolaire tourne désormais le dos à la zone vivante du quartier St-Louis...

Pour finir, une situation qu'on trouve finalement plutôt drôle. Le trottoir ci-contre a été récemment aménagé : en béton à gauche l'espace cyclistes, en pavés, l'espace piétons... mangé par le panneau d'information sur les dimanches sans voiture à Bordeaux. Ça aurait été dommage de grignoter pour cela un morceau du parking automobile situé à gauche !

■ Vélo-Cité



Ateliers de concertation de la CUB

Vélo-Cité a participé aux côtés de représentants de la CUB, de plusieurs communes, d'administrations de l'État, du Conseil régional et du Conseil général et de diverses associations à un atelier de concertation relatif au diagnostic de l'étude politique vélo de la CUB (ouf!).

Les objectifs de la CUB sont très ambitieux puisqu'ils visent une part modale (c'est-à-dire la proportion de trajets faits à vélo parmi tous les déplacements) de 18 % en 2050 pour l'ensemble de la CUB, et de 25 % à Bordeaux, soit un déplacement sur quatre. Certes, ce n'est pas pour tout de suite, mais la CUB a raison de penser que cela ne se fera pas tout seul ni en un jour. Et même si les aménagements en faveur des vélos ont un rôle important, ils ne peuvent être les seuls leviers de cette politique.

Après la présentation du diagnostic, les participants ont donc été invités à travailler dans trois ateliers, consacrés l'un aux infrastructures, l'autre

aux services et au stationnement, le dernier à la communication, l'animation et les innovations.

Dans les conclusions, nous avons retrouvé bon nombre de nos préoccupations :

- la résorption des discontinuités, les franchissements de la rocade, la remise à niveau des itinéraires en fonction des nouveaux usagers,
- le stationnement dans les logements et les entreprises, les pôles d'échange,
- la sensibilisation des scolaires, des entreprises, des citoyens,
- mais aussi des idées innovantes, par exemple
- des GPS spécialisés pour les itinéraires à vélo,
- des chariots consignés pour faire les courses,
- des autoroutes à vélo.

Vélo-Cité attend avec gourmandise la suite du programme, à savoir le plan d'actions et sa programmation. Les mêmes protagonistes y seront conviés.

■ Vélo-Cité

Nouveaux aménagements cyclables à Gradignan

Ces dernières semaines ont vu la réalisation de plusieurs aménagements cyclables à Gradignan. Tout d'abord le double sens cyclable de la rue Saint-François-Xavier, vieille demande de Vélo-Cité, et premier aménagement important de ce type sur la commune, a enfin été réalisé.

Les travaux du giratoire de Cayac se sont achevés avant l'été. Ils comprennent une piste cyclable en site propre à l'extérieur du rond-point. Un prolongement de cette piste vers la rue de Chartrèze devrait être réalisé prochainement.

Une zone 30 a été aménagée rue de Chartrèze, en limite de la commune de Canéjan.

Les travaux d'aménagement de l'échangeur 16 de la rocade ont commencé cet été. Ils se traduiront notamment par la création de deux bandes cyclables latérales protégées de la circulation automobile par des « bordurettes ».

Les travaux mettant fin à discontinuité cyclable de la place Beausoleil, le long de l'ancienne RN 10, auront lieu cet automne, ce qui devrait être apprécié des élèves du lycée des Graves.

Enfin, le conseil municipal a acté cet été l'aménagement d'un nouveau tronçon de « cheminement doux » le long du ruisseau de la Rouille de Moullet, entre l'Écomusée de la vigne et du vin et la rue de Chaut. Ce tronçon, qui devrait être achevé en fin d'année, prolongera la réalisation du même type effectuée début 2011 entre la rue de Chaut et la rue de Cato, pour un parcours total de 1 200 m.

■ Philippe Menard

Des doubles sens cyclables à Pessac



Le quartier résidentiel Brivazac-Candau, qui comporte beaucoup de rues à sens unique, s'équipe ces jours-ci de doubles sens cyclables. Malheureusement aucune (autre) mesure pour réduire la vitesse des automobiles n'est prévue, et, dans certaines rues bien rectilignes qui servent à beau-

coup à traverser ce quartier, on se demande si les cyclistes se laisseront vraiment tenter. Pour les rues plus tranquilles, c'est bien sûr un plus !



À Portland (Oregon, USA), un panneau très explicite pour inciter les cyclistes à la prudence aux abords des rails du tramway

Ludon-Bordeaux à vélo, c'est l'avenir ! Mais pas pour tout de suite

Salariée d'une association qui promeut le vélo, je ne refuse aucune expérience en rapport avec les déplacements doux. Depuis janvier, je vis dans le Médoc, à la limite de la CUB, et j'ai dû accorder mon mode de déplacement à mon nouveau mode de vie. Pour combler mon besoin de pédalage et être à l'heure au bureau, j'enchaîne train et vélo pour 50 minutes de multimodalité (quand les TER sont ponctuels). Ma collègue Shirley travaille à mi-temps à Vélo-Cité, et en parallèle auprès de la Mairie de Blanquefort pour animer l'Atelier des mobilités modernes. Cet atelier prête des vélos à assistance électrique (VAE).

Du coup, j'ai voulu tester, durant 5 jours, le trajet domicile-travail totalement à vélo (23 km). J'ai beaucoup discuté de ce projet avec mon fiancé, et nous avons finalement emprunté deux VAE, comme quoi, à force de parler, on parvient parfois à convaincre.

Nous avons pris nos vélos le samedi, pour 20 €, et 1000 € de caution. De sympathiques bénévoles nous ont expliqué leur fonctionnement et les spécificités de la batterie. Ces vélos sont de marque Arcade, équipés d'un panier avant solide et d'un antivol dépliant Abus. Y ajouter un écarteur de danger serait une bonne chose – la suite de mon récit le démontrera. C'est du très bon matériel avec une autonomie correcte et une couleur vert pomme très gaie.

Jour 1

Après avoir testé une partie du parcours, entre Ludon-Médoc et Blanquefort, mon fiancé me demande... de renoncer à mon projet. En effet, ce trajet, qui peut sembler de loin bucolique et agréable, s'avère dangereux et très loin d'être adapté aux déplacements doux. Vélos et piétons n'y ont tout simplement pas leur place, à moins de porter un costume hybride entre un sapin de Noël et celui d'un coureur du Tour de France.

Jour 2

Je récidive avec mon gilet réfléchissant « Rayon jaune ». Départ à 7 h 15 de Ludon-Médoc. Pour commencer, la jonction Ludon-Parempuyre est courte mais dangereuse : un effet entonnoir à cause d'un îlot central, suivi d'un passage au-dessus d'une jalle qui occasionne des cisaillements et des frottements difficiles à supporter. L'entrée de Parempuyre est limitée à 50 km/h ce qui pourrait augurer d'un peu plus de sécurité... que nenni ! Le très nécessaire radar provoque un freinage sec et déconcentre les conducteurs ; ce n'est pas très rassurant pour le cycliste qui se trouve là.

La traversée de Parempuyre est tranquille, mais dès la sortie de la ville la route est désespérément droite... Les véhicules dépassent allègrement la limite (70 km/h) de 20 ou 30 km/h. Camions, fourgonnettes, voitures, motos, tout va trop vite !

Nous savons qu'un projet d'itinéraire cyclable bidirectionnel est à l'étude, mais sans date de réalisation précise.

Le passage de Caychac apporte son lot de frayeurs : un arrêt de bus sur chaussée, couplé à des îlots centraux, produit un effet entonnoir juste avant un feu tricolore. Ce qui agaçe les automobilistes : comment passer au feu vert quand un vélo leur bloque la route ? Lui rouler dessus peut-être... J'avoue tout : gestes agaçés, voire noms d'oiseaux, j'ai fait ce que j'ai pu pour m'en sortir vivante ! Je loue mon gilet rose à pois réfléchissants et la couleur flashy du vélo, ça m'a permis d'être visible... en plein jour.

L'arrivée à Blanquefort sonne comme le Walhalla pour les guerriers nordiques : un paradis après le combat glorieux ! Enfin des aménagements dignes de ce nom, et des automobilistes qui m'invitent à traverser aux giratoires aménagés. Bruges est également dotée d'aménagements cyclables corrects même si l'entretien laisse à désirer (racines et feuilles mortes). Les feux modaux sont réactifs et rendent les cyclistes prioritaires. Malheureusement, la bande cyclable s'arrête brutalement et hop ! direct dans la circulation du cours du Général-de-Gaulle. Cette avenue est large et malgré la circulation et la voie de bus, je devrais y avoir ma place. Mais c'est sans compter le stationnement anarchique, qui, sur plusieurs kilomètres, perturbe les déplacements de tous jusqu'au giratoire qui débouche sur l'avenue du Médoc.

Arrivée au Bouscat par cette avenue, je récupère tranquillement la piste cyclable sur le trottoir qui m'amène calmement au niveau du pont ferroviaire.

Le reste du trajet se fait sur un parcours connu où le partage de la chaussée est plutôt équitable.

À 8 h 40, me voici arrivée au local de Vélo-Cité. J'ai donc mis 1 h 25 à faire ce parcours alors même que je suis équipée d'un bon VAE, que je suis une cycliste accomplie et régulière, respectueuse du Code de la route et endurante. À cela s'ajoutent les sueurs froides, la crainte de se faire happer par un camion et de chuter dans le fossé...

Jours 3, 4 et 5

J'ai repris le train, et tiré mes conclusions de cette expérience : pas de vraie politique cyclable sans un maillage continu, cohérent et sûr. Diverses collectivités et associations y travaillent, mais beaucoup reste à faire. Il faut penser le déplacement dans son ensemble, ceci sans créer de ghettos pour chaque mode de déplacement.

■ Muriel Sola



Blanquefort-Bruges, une bonne liaison cyclable intercommunale.

À vélo à Chicago



Une bande cyclable dans une rue typique du centre ville. Peu respectée. Et attention aux autos se dirigeant vers la file de tourne-à-droite !

Un stage étudiant m'a conduit à Chicago, grande ville américaine tout automobile, mais dotée de plans cyclables depuis près de 20 ans.

Le dernier en date s'appelle « Chicago bike plan 2015 ». Il prévoit 240 km de bandes cyclables en 2015 (contre 170 km en 2005) et 105 km de pistes cyclables (80 km en 2005). Chicago compte près de 3 millions d'habitants, le plan est donc finalement très modeste. Y'a encore du boulot !

Qu'a-t-on vu chez ces cyclistes-là ?

La grande piste cyclable (plus de 30 km) qui longe le lac Michigan et ses espaces verts est évidemment bondée mais l'usage y est très récréatif et sportif. Ce n'est pas vraiment ce qu'on voulait voir. Le cycliste urbain au quotidien existe pourtant bel et bien, surtout dans le centre ville. La bicyclette est à l'offensive partout, même aux USA ! Rien à

voir avec Bordeaux quand même.

Le stationnement des vélos se fait contre des arceaux. Ils savent là-bas aussi que c'est le meilleur système.

Les bandes cyclables, même sur des artères impressionnantes, sont marquées de façon très discrète et sont très peu respectées par les automobilistes, notamment lorsqu'ils tournent à droite. On peut installer son vélo (en dehors des heures de pointe) sur un porte-vélo installé systématiquement à l'avant de chaque autobus. Nous avons vu quelques cyclistes utiliser le système. L'arrimage d'un vélo prend de l'ordre de 30 secondes. Ça c'est bien !

■ David P.



Chaque bus peut embarquer deux vélos sur le porte-vélo installé à l'avant. Il faut moins de 30 s pour installer un vélo, chronomètre en main.

Les villes à la campagne... et les voies vertes en ville

On s'est escrimé pendant des années à régler un problème, il est bien évident qu'il était nécessaire d'en créer un nouveau...

Je m'explique.

On a très vite découvert que la cohabitation entre automobiles et vélos sur les mêmes voies était difficile et dangereuse en raison des différences de masse et de vitesse. Depuis des années on crée des bandes cyclables, des voies en site propre, on ralentit la circulation là où aucun aménagement n'est possible (zone 30, zone de rencontre). Tous ces investissements se sont montrés utiles et ont favorisé le développement du vélo en ville. Nous pouvons en remercier les élus et les techniciens qui, avec l'appui d'associations comme la nôtre, ont multiplié les efforts pour arriver à une situation qui sans cesse s'améliore.

Mais c'était trop beau. Une nouvelle mode est en train d'apparaître : la voie verte. À l'origine, la voie verte est un itinéraire plutôt rural, à longue distance, qui permet d'éviter les grands axes (article R110-2 du code de la route). On y admet les vélos, les piétons et même les cavaliers. Mais nous voyons apparaître aujourd'hui des petits tronçons de « voies vertes » en pleine zone urbaine, ce qui se traduit bien sûr par la cohabitation des piétons et des cyclistes. Permettez-moi de dire que c'est de la folie car on retrouve alors, en moins grave mais d'une façon aussi dangereuse, une variante du

problème de cohabitation sus-mentionné. D'un côté, des cyclistes dont on peut estimer le poids moyen (le pédaleur et son vélo) à une petite centaine de kilos, roulant entre 20 et 30 km/h (en éliminant les cas extrêmes) ; de l'autre, des piétons de toutes sortes : personnes âgées, handicapés, enfants en bas âge, petits vélos avec leurs roulettes pour garder l'équilibre, poussettes, apprentis marcheurs et j'en passe.

Cyclistes comme piétons, sûrs de leur bon droit, se sentent chez eux. D'où les incidents verbaux, et les collisions. Un cycliste qui renverse un piéton peut lui causer de graves dommages et en subir autant. Par ailleurs les déplacements aléatoires des piétons entraînent des changements de trajectoire brutaux des cyclistes qui ont vite fait de se retrouver dans le décor.

Il faut absolument lutter contre cette tendance qui contamine la CUB si l'on en croit les projets qui nous sont soumis. Que sur de courts tronçons cette cohabitation soit possible, c'est vrai, d'autant plus que c'est souvent la seule solution. Mais pas sur des centaines de mètres, voire des kilomètres. On résout peu à peu les conflits entre vélos et voitures, merci et bravo ; il n'est pas indispensable de créer des conflits entre vélos et piétons ! Luttons de toute urgence contre cette solution de facilité.

■ Michel Baillard

Mais que fait le CA ?

Juin

■ 28 Rencontre avec le commissaire enquêteur concernant l'enquête d'utilité publique « Tram D »

■ 30 Atelier de concertation CUB

Juillet

■ 4 Réunion au siège du CHU à Talence pour arceaux et mobilité

■ 5 Conseil d'administration

■ 5 Préparation des rencontres « De la ville automobile à la ville à vivre » qui seront organisées en novembre par un collectif d'associations

■ 25 Préparation de la vélorution de septembre

Août

■ 24 Réunion au Conseil général pour un projet de convention avec Vélo-Cité

Septembre

■ 6 Conseil d'administration

■ 10 Festival des associations de Mérignac et de Talence

■ 11 Encadrement du départ de la journée de dimanche pour Ouvre la voix

■ 12 Rencontre avec « Watch », un projet national d'annotations web partagées sur les itinéraires cyclables urbains et les équipements pour cyclistes (stationnement, stations de gonflage...)

■ 13 Réunion au Garage moderne pour un partenariat autour de la vélo-école

■ 14 Réunion de préparation au Puma pour le congrès de novembre « la ville à vivre »

■ 16 Première journée nationale des vélos-écoles : balade en bord de mer à vélo avec d'anciens stagiaires

■ 17 Forum de l'Agenda 21 - semaine de la mobilité avec remise en selle à Mérignac

Contribution de Vélo-Cité à l'enquête d'utilité publique Tram ligne D



Quelques données nous semblent devoir être revues afin de respecter les lignes directrices énoncées dans le Dossier 1 (pièces 1 à 5), page 25 : « Le troisième phase du tram doit améliorer le réseau d'aménagements cyclables dans le but d'accroître encore la répartition en faveur des déplacements doux. Concrètement, il n'est plus envisageable de réaliser des voies étroites où les voitures ne peuvent pas doubler les cycles en sécurité. De même, le déroulement du chantier doit maintenir la fonctionnalité de ces aménagements cyclables ».

En préalable aux remarques qui vont suivre, Vélo-Cité déplore que les plans détaillés proposés n'intègrent pas les aménagements cyclables et que les descriptifs écrits de ces aménagements cyclables soient souvent imprécis.

Notre première remarque concerne les secteurs commerciaux traversés. Il apparaît que l'aménagement prévu rue Fondaudège (Bordeaux) et avenue de la Libération (Le Bouscat, immédiatement après la barrière du Médoc) ne permet pas la circulation cyclable à double sens. Il est absolument nécessaire de permettre la circulation dans les deux sens pour les cyclistes dans ces secteurs de commerces. Des solutions techniques – qui imposent évidemment des choix – existent (exposées par exemple au paragraphe 4.3 de la pièce 1, pages 43 et 44). On peut, en 2011, imaginer que les automobilistes stationnent à quelques dizaines de mètres de leur destination finale, dans un parking. En revanche, Vélo-Cité est consciente que les stationnements pour livraison et manutention de proximité immédiate sont indispensables pour les commerçants.

Nous attirons aussi l'attention sur l'emploi du terme « deux-roues » pour définir les vélos, car ils sont souvent mêlés aux deux-roues motorisés, ce qui fausse les études, les chiffres qui en résultent et surtout, les moyens mis en œuvre ensuite.

Voici maintenant des remarques détaillées (chaque écrit entre guillemets est une citation du dossier).

Concernant l'axe tramway

Dossier n°1 (pièces 1 à 5) : page 2. Le paragraphe cité plus haut est en totale contradiction avec ce qui est prévu sur Fondaudège/Seguey et avenue de la Libération. En contradiction également avec

le chapitre 4.3 qui indique qu'en cas d'emprise de 14 m, il peut y avoir une voie mixte tram / voiture / stationnement auto / piste cyclable.

Dossier n°1 (pièces 1 à 5) : page 43. Présentation des différents principes d'insertion d'un tram : il en ressort – et on le savait – des aménagements où l'on peut tout à fait insérer les vélos sans avoir à les dévier au loin (12 m, 14 m, et 16 m : le vélo a toute sa place et en double sens).

Dossier n°1 (pièces 1 à 5) : « Une file de stationnement (pour deux actuellement) peut être maintenue en cas de voie unique tram ou de site mixte tram / voiture » et « L'itinéraire cyclable actuel peut être maintenu quelle que soit la solution retenue sur cet axe, mais il est difficile voire impossible de créer un double sens ». Pourtant, sur l'axe Fondaudège, il y a un besoin très important pour les cyclistes de bénéficier d'un double sens cyclable. Il faut faire attention à proposer des cheminements cyclables sûrs ; en l'état actuel des projets rue Fondaudège / Croix-de-Seguey, on va se retrouver avec les cyclistes sur la plateforme du tram car ils voudront aller par le chemin le plus court.

Il est tout à fait possible d'autoriser les cyclistes à circuler sur la voie de tram entre les boulevards et Tourny ; sans quoi, nous demandons la suppression d'une file de stationnement. À noter que l'autorisation de la plateforme tram aux vélos se fait ailleurs et que cela fonctionne bien.

« Le cheminement cyclable sera restitué sur une bande cyclable dans la rue David-Johnston via la rue du Temps-Passé » : attention, ce projet de piste bidirectionnelle, qui s'éloigne rapidement de l'axe commercial Fondaudège, est vieux de plus de 10 ans, il doit devenir réalité bien avant les travaux du tram : il s'agit d'un itinéraire sécurisé (bordures) entre les boulevards et le cours de Verdun.

« Sur l'avenue d'Eysines, aucun itinéraire cyclable n'est programmé et il serait impossible d'en implanter un si l'on insère un tramway » : la démonstration reste à faire.

« Aucun cheminement cyclable ne sera réalisé sur le passage supérieur de la rocade » : ceci n'est pas acceptable. Comment peut-on espérer produire des cheminements cyclables cohérents, continus et sûrs si l'on s'arrête à la rocade ?

Traversée du boulevard au niveau de la barrière du Médoc : il est problématique pour les vélos, rien de sécurisé n'est proposé (comme si les vélos allaient s'arrêter brutalement et ne pas s'intéresser aux commerces du Bouscat).

Concernant les parcs de stationnement automobile

Nous rappelons fermement, à chaque occasion qui nous est donnée, qu'il est important de donner la possibilité aux riverains de garer leur vélo de façon sécurisée. Il n'est pas évident pour chaque cycliste de garer son vélo chez soi.

- Ferdinand de Lesseps : 20 places autos prévues,

rien pour les vélos.

- Charles Gruet : 150 places sur quatre niveaux. Seulement 15 arceaux.

- Nicolas Beaujon (163 rue Croix de Seguey) : 120 places sur trois niveaux, rien pour les vélos.

- Parc Denis (Le Bouscat, 37 avenue de la Libération) : 120 places sur deux niveaux, seulement 10 arceaux.

- Jules Ferry (243 avenue de la Libération) : 30 places auto, rien pour les vélos.

Sur l'axe Fondaudège / Libération, cela fait 440 places auto prévues. À noter que l'on garde une file de stationnement sur Fondaudège. Il n'y a finalement que peu de places « perdues » et il ne serait pas idiot de supprimer le stationnement le long des rues afin de maintenir et améliorer le réseau d'aménagements cyclables. Toujours dans le but « d'accroître encore la répartition en faveur des déplacements doux ». Le stationnement résidentiel doit devenir une réalité, c'est une offre qui répondrait à une demande.

Deux parc-relais sont prévus, le Sulky, 150 places automobiles et Cantinolle, 300 places. À la lecture des documents, pas de parcs vélos prévus. Et pourtant, page 13, il est indiqué qu'il faut développer les espaces dédiés aux modes doux dans les parcs-relais...

La question des déplacements à vélo ne doit pas être traitée comme une série de problèmes ponctuels qui affecte le projet de ligne D, mais comme un élément même de cohérence et de qualité du projet : anticiper la montée en puissance des déplacements cyclables (dans le cadre de la politique des déplacements de la CUB) et concevoir un projet cohérent des différents modes tram/bus/piétons/vélos indispensable à une bonne efficacité globale.

Vélo-Cité

Solution du n° 41

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

Kdo (re)cyclable

Une fois n'est point coutume, j'offre une séance de *coaching gratos* à un(e) pote à toi que tu sens prêt(e) à rejoindre notre noble consœur/pédalante. Si tu sens chez quelqu'un(e) un sain frémissement, une envie réelle de tenter le *vélocipédant*, tu lui offres ce texte-kdo. Si chaque impétrant le file lui-même à deux personnes qui le filent à cent, tu imagines la cité apaisée qui se profile à l'horizon. Voici donc ce kdo (re)cyclable qu'on pourra refiler à gogo, à Toto et à Titine. Je file, tu files, nous filons la toile de la *vélo-zen-aLtitude*.

Bonjour Karla, François ou les autres. Moi, c'est Biclette. *I am* ton coach. On se tutoie bien sûr, pas de relation hiérarchique entre nous. Les linguistes french suggèrent de remplacer *coaching* par mentorat mais, restons simples, je souhaiterais juste être ta guide quasi spirituelle vers les étoiles du *cycling*.

Pour positiver un max dans ton *trip*, il te faut prendre le temps de choisir un vélo-plaisir. Tu sais, ce machin à deux roues et deux pédales. C'est pas vrai que tous les ânes s'appellent Martin, moi je connais une ânesse qui s'appelle Hironnelle. De même, tous les vélos s'appellent pas Bitwin. D'ailleurs, c'est pléonastik leur truc. *Bi* c'est deux et *twin* c'est jumeau, donc, *between us*, leur *name* est... abscons. Concrètement, tu achètes un vélo qui t'inspire et qui s'appelle pas forcément Martin. On choisit bien des options sur une bagnole, pourquoi on chercherait pas le vélo qui nous ressemble, hein ? Tout confort, avec allume-cigare et tout le fourniment du *citybaïkeur* routiné.

Bien sûr, sous garde-boue tu bicycleras si tu ne veux point avoir le look *cyclo-cross* quand tu chanteras gaiement sous ton poncho (achat incontournable) *I'm singing in the rain*. Je t'assure, ça peut être joyeux de se faufiler tel une anguille entre les gros poissons coincés dans leurs aquariums à quatre roues. Mais pour rester serein dans ta *vélo-zen-aLtitude*, il ne faut lésiner ni sur l'antivol (moi, j'ai un U assez grand, astucieusement fixé sur un hauban, plus des écrous antivol aux roues), ni sur les pneus (la bande kevlar limite vachement les crevaisons, affirmatif). Pour plus d'infos, t'as mon adresse-courriel en bas, vu que *ich bin* ton coach gratos mais pas au rabais.

Et maintenant, le plus important, le *licznik* (prononcer lit'chnik) i.e. « compteur » dans mon slavons. Il te faut acheter un *licznik* ! Installé sur ton guidon, sous tes yeux émerveillés, il te permettra de visualiser ta vitesse instantanée ou moyenne et, surtout, ton kilométrage, partiel et total. Et là, tu vas être esbrouffé quand tu verras tout ce que tu peux abattre comme chemin sur ta bicy. Tu commences par aller à la poste. Youpi, 3 km au *licznik* ! Puis tu randonnes jusqu'au marché (tu t'équipes en sacoches, panier, relativise tes dépenses, pense au prix du carbu, de ton smartphone). Youpi, 8 bornes au *licznik*, total 11 km. N'oublie pas d'aller porter un petit pot de beurre à ta mère-grand, 12 km, total 23 ! C'est pas géant ce *trip* ? Et voilà que tu deviens actif, autonome, biocitoyen et tout et tout. Te voilà prêt à bicycler chaque jour, à devenir un vrai *cityraïdeur*.

Résumons nous, Karla, François ou les autres. Pour atteindre ton objectif *Cycling between the stars*, il te faut impératif une feuille de route (ça m'écroule ces mots débilo-guerriers !). Primo un chouette vélo qui donne envie (n'oublie pas le rétro, pour voir arriver le pire), pas un vieux clou insécure. Deuzio, faut entretenir ta motivation, grâce au *lic-*

znik. Fais un effort nom d'une rustine, prononce bien ! Pas *lich-nik*, mais *lit'ch'nik*. Tu vas vite te prendre au jeu des *verstes* alignées sous tes gambettes, gagner en confiance, te bluffer toi-même devant tes progrès sur la voie de la *vélo-zen-aLtitude*. Tertio, trouve-toi un but noble pour pédaler copieusement, par exemple, tous les 100 km, tu t'offres un petit fondant au chocolat ou un gorgeon de *wodka*.

Ben voilà, je t'ai donné des pistes... cyclables. À toi de mouvoir les pédales. Mon rôle de coach s'efface derrière ta détermination féroce. Paraît que coach vient de « coche », voiture à cheval. Alors, fouette cocher ! Davaï ! Davaï ! Tourne, tourne *licznik* ! Ne rate pas le coche de la *vélo-zen-aLtitude*.

■ MaRiE SzToR

marysia.sztor@laposte.net

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

MOTS CROISÉS Grille n° 42 par Anne Dicky

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

HORIZONTALEMENT

I — Abstrait. **II** — Fin d'infinif. — Ancien havre. — Direction. **III** — Brancard. — Ses pattes de géant l'empêchent de voler. **IV** — Bouts d'Ogier. — Adverbe. — Empiète. **V** — Câline en vrac. — Rapin en désordre. **VI** — Germano-scandinave. **VII** — Mamelon. — Ancien dieu. **VIII** — À la solde. **IX** — Préfixe. — Longera n'importe comment. **X** — Garerai. — Voyelle doublée. **XI** — Appréciée de François I^{er}. — Prétexte, pour les magistrats. **XII** — Fleuve. — La Société avant Tom (sigle). — Luth persan. **XIII** — Appréciée de François I^{er}. — Prétexte, pour les magistrats. **XIV** — Tel un Bulgare.

VERTICALEMENT

1 — Son dernier avatar est belliciste. **2** — Condiment. — Trois d'Italie. — Châte d'anciennes élégantes. **3** — Vieil impôt. — Drame. **4** — Attendre (trois mots). **5** — Vieux pétard. — Un os. — Vagabond. **6** — Tiendront par l'armée. **7** — Carbamide. — Aller en Italie. — Vieille vache. **8** — Coups de baguette. — Vieux neuf. — Partira. — Porte le soc. **9** — Rend indémodable. **10** — Sert à l'échange. — Ravis. **11** — Se pousse du col. — Condiment. — Porte le soc. **12** — Réactif (trois mots).

Sommaire du n° 109

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

**Le numéro 109 a été tiré à 650 exemplaires
(+ 700 diffusés par mail.).**

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 ?