

Éditorial

Piéton contre cycliste ?

Il n'est pas une occasion, rencontre politique, réunion technique, échange de rue ou autre, sans qu'on nous rapporte les plaintes répétées qu'émettraient les piétons contre ces voyous de cyclistes qui circulent sur les trottoirs.

Les mêmes politiciens et techniciens qui se font l'écho de ces propos n'hésitent pas à prendre sur l'espace des piétons pour créer des aménagements cyclables, ou simplement à mêler piétons et cyclistes dans des voies vertes plus ou moins réussies.

Et si le récit de ces plaintes n'était qu'une façon d'occulter les vrais problèmes, à savoir d'un côté le manque d'aménagements, de l'autre l'envahissement des rares équipements par les voitures ?

J'ai ainsi fait tout récemment l'expérience d'un trajet de la gare Saint-Jean à mon domicile un jour de semaine en fin d'après-midi. Sur 13 km, je n'ai vu aucun cycliste sur le trottoir, mais il est vrai que j'ai choisi un itinéraire qui convenait à mon vélo ; j'ai croisé deux piétons sur la piste cyclable, qui ne m'ont pas gênée, et j'ai compté 28 voitures sur le trottoir.

Du coup, je m'interroge : ces piétons qui râleraient contre les cyclistes, ne serait-ce pas le plus souvent ces automobilistes qui ont garé leur voiture sur le trottoir ?



**Travaux à Pessac.
Où va le vélo ?**

Dimanche 9 juin

• Fête du vélo

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

● Samedis 25 mai et 8 juin

Remise en selle (p. 2)

● Dimanche 9 juin

Fête du vélo (p. 2)

Allez, amis cycliste, soyez courtois avec les piétons... Il y en a aussi de vrais, et ceux-là nous aideront à gagner un peu de place sur l'automobile.

■ Danielle Cassagne

Les remises en selle à Bordeaux

Depuis le début de l'année, presque tous les mois, nous organisons des stages de remise en selle pour les personnes désireuses de remonter sur un vélo. En ce samedi de mars, 5 femmes (puisque les hommes savent bien sûr faire du vélo dès la naissance !) étaient là avec leurs lointains souvenirs de balades à bicyclette.

Le cours a commencé par quelques exercices de maniabilité sur les quais de Garonne, puis quelques essais de freinage et de virages serrés, en enfin tout le monde est parti en ville dans le quartier des Chartrons pour mettre en pratique sa conduite. Tout se passe toujours bien avec ce scénario.

Et, même si ce seul essai ne peut pas transformer nos néophytes en professionnels il n'en demeure pas moins que c'est un premier pas pour le retour à la roue et la route, et ne dit-on pas que c'est le premier pas qui compte ? Et d'ailleurs, nos néophytes reviennent souvent deux, voire trois fois, un peu plus aguerris à chaque séance.

Prochains rendez-vous : **samedi 25 mai, samedi 8 juin, de 9 h 30 à 12 h 30**. Le rendez-vous (avec un vélo ou un VCub) se fait sur le quai Richelieu, devant la Maison éco-citoyenne. Ces sessions sont ouvertes à tous et sont gratuites pour les adhérents (mais l'adhésion est obligatoire pour des raisons d'assurance). Attention, il faut dans tous les cas s'inscrire au préalable auprès de Vélo-Cité !

■ Max Clogenson

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 118

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

Fête du vélo



Vélo-Cité vous propose une fête du vélo familiale et conviviale le **dimanche 9 juin à partir de 10 h**. Voici le programme que nous vous avons concocté. Vous pouvez nous y rejoindre à tout moment.

10 h : rendez-vous au local de Vélo-Cité au 16 rue Ausone pour un rallye à vélo dans Bordeaux (destiné aux adultes, 2 € / personne) ; départ toutes les 10 minutes. Deux kits sécurité vélo à gagner + deux tee-shirts (modèles au choix).

À partir de 12 h, pique-nique tiré du sac au parc aux Angéliques quai de Queyries à Bordeaux Bastide. Un ostréiculteur proposera des huîtres du Bassin. Un petit orchestre de musique française animera le repas.

Puis, départ pour la balade familiale à vélo, à un rythme tranquille, vers 14 h 30.

Plus d'information à venir sur <http://www.velo-cite.org>

Ils roulèrent très heureux et eurent beaucoup de petits vélos



www.cycloville.com

Le soleil a fait mentir la météo en ce samedi d'avril pourtant frileux. C'est qu'il devait absolument se montrer pour accompagner le cortège de vélos qui a marqué le mariage de Muriel et Christophe. Les mariés, dans leur calèche cycliste (décorée par Vincent, de la société Cycloville), furent suivis par le conseil d'administration, dont un membre estropié mais motivé en tandem, et aussi d'autres

adhérents, sous les yeux étonnés, chaleureux, admiratifs des badauds qui n'ont pas manqué de prodiguer leurs vœux aux jeunes mariés. Tous nos vœux de bonheur au couple !



MMM : Muriel méritante médaillée



Le 7 mars dernier, Muriel Sola a été décorée par Alain Juppé de la médaille de la ville de Bordeaux, au milieu d'autres femmes toutes plus admirables les unes que les autres (mais un petit peu moins que notre Muriel quand même).

C'est notamment, mais pas seulement, son engagement pour Vélo-Cité qui a été récompensé. Ce fut un moment chaleureux et émouvant. Bravo Muriel, et merci !

Un chantier typique

Les allées de Boutaut font actuellement l'objet de travaux liés au futur tram-train du Médoc. Ces travaux modifient la circulation. Les cyclistes et Vélo-Cité ont été scandalisés par l'absence de prise en compte des vélos. Nous avons tenu une réunion sur place avec des représentants de la CUB et les entreprises. Nous avons rédigé un communiqué de presse accompagné de photographies édifiantes. En voici les éléments principaux.

[...] Vélo-Cité dénonce la situation indigne qui est faite aux cyclistes [...] Ils ne sont pas pris en compte et sont jetés directement au milieu de la circulation dans une grande insécurité, avec une signalisation totalement absente ou lamentable. Les allées de Boutaut offrent en temps normal un aménagement de qualité avec deux bandes cyclables unidirectionnelles. Elles sont utilisées par de très nombreux cyclistes, dont un public jeune. A-t-on envisagé le cas d'une famille qui aurait pris assez confiance dans ces aménagements pour laisser ses jeunes enfants rejoindre leur établissement scolaire, leurs amis ou leurs activités à vélo ? Un très mauvais signal est donné en laissant se dégrader à ce point la situation des cyclistes. Et ce, alors que des solutions très simples existent pour gérer convenablement leurs parcours dans le cadre de ce chantier. À condition de s'en préoccuper. [...]

Nous exigeons que les solutions soient mises en œuvre immédiatement : les cyclistes n'attendront pas la fin des travaux. Faudra-t-il que, pour être entendus, nous envisagions des actions plus fortes qui pourraient perturber le chantier ?

Le cas des allées de Boutaut n'est pas un cas isolé mais un exemple parmi d'autres chantiers qui malmènent les cyclistes : piste du Lac le long du nouveau quartier Ginko, chantier de la clinique Bel-Air à Bordeaux en direction de Mérignac, chantier du cours de la Libération à Bordeaux, chantier au niveau de l'échangeur 9...

[...]

■ Jean-François Perrin



Piste provisoire unidirectionnelle ? Non, il s'agit bien de l'espace piétons. Amis cyclistes, aucun jalonnement, perdez vous où vous voulez ou faites vous coincer par les véhicules lourds sur la chaussée très étroite ! On rira aussi jaune devant les très jolis plots en béton égayés de rose fluorescent.

Bordeaux ville cyclable reçoit des délégations



Dans le cadre de ses activités internationales, l'association Vélophonie a accueilli dernièrement plusieurs acteurs du vélo et de l'urbanisme, d'origine anglaise et américaine. Ceux-ci sont venus pour explorer notre ville et partager leur culture vélo

Bristol

Le 20 mars, nous avons accueilli à la Maison de l'Europe de Bordeaux le professeur d'urbanisme Steve Melia de l'Université de Bristol, deux de ses collègues et leurs 23 étudiants. Nous avons tenu une conférence d'une heure, en anglais, sur l'urbanisme et le vélo à Bordeaux. Ensuite, nous avons conduit la délégation à la librairie Mollat qui leur a fait visiter leur rayon Urbanisme et Architecture. Très riches d'échanges, cette première rencontre devrait être suivie d'une seconde édition en mars 2014, et, espérons-le, aboutira à un partenariat pérenne entre le département Urbanisme de l'Université de Bristol et Vélophonie. Pour mémoire, rappelons que Bordeaux et Bristol sont villes jumelles depuis 1947. Il s'agit du plus ancien jumelage de notre ville. Deux villes du Sud-Ouest, portuaires et universitaires !

San Francisco

Le 22 mars, nous avons accueilli Timothy Papandreou, directeur du service « Rues durables, politique et planification urbaine stratégique (Deputy director, Sustainable streets - Strategic planning & Policy) au sein de la SFMTA, l'agence municipale des transports de San Francisco.

Nous l'avions déjà rencontré lors du dernier congrès international Velo-City à Vancouver. Il a profité d'un congrès à Paris pour répondre à notre invitation et venir visiter Bordeaux. Nous avons montré à notre invité les diverses facettes de notre territoire : déplacements, requalification urbaine – aménagement, prospective, culture et art de vivre à la bordelaise. Il a particulièrement apprécié les quais où les modes doux sont privilégiés, ainsi que l'étroitesse des rues de l'hyper centre qui permettent néanmoins du trafic et de nombreuses activités commerciales.

En 2012, Vélophonie avait déjà accueilli une délégation polonaise, puis un canadien de Toronto et un finlandais d'Helsinki. Ces derniers acteurs du vélo sont par ailleurs maintenant membres de notre réseau qui regroupe une cinquantaine de personnes dans une quinzaine de pays.

■ Vélophonie

Vélophonie

Petite sœur de Vélo-Cité, Vélophonie est une association bordelaise à vocation internationale. Sa mission est double : valoriser le territoire bordelais dans sa dimension vélo, et prôner l'usage du français au sein du domaine du vélo urbain, où l'anglais est prédominant.

Vélophonie a réalisé avec l'école bordelaise d'arts graphiques LIMA une exposition nomade intitulée « Bordeaux, destination vélo ». Après une dernière présentation dans le cadre des carrefours francophones de l'Université d'Ottawa, cette exposition, partie de Vancouver, aura traversé le Canada d'ouest en est pendant un an. Elle sera également proposée en mai dans le

cadre de la « semaine verte » organisée par l'Alliance française de Buenos Aires. Accompagnée d'une vidéo de 20 min illustrant le vélo à Bordeaux et d'interviews de nos élus locaux, cette exposition entamera en juin un long périple à travers diverses structures francophones d'Argentine : 66 Alliances françaises et 11 Instituts français.

Retrouvez-nous sur les réseaux sociaux (Facebook – Tweeter), sur notre blog et notre site internet :

<http://www.velophonie.org/>

<http://bdxcyclechic.blogspot.fr/>

La semaine de la courtoisie au cœur de la circulation urbaine

La semaine internationale de la courtoisie invite chacun à améliorer ses comportements sur la route et en ville pour améliorer la cohabitation entre tous les usagers.

Cette année, une opération de sensibilisation a été menée par le Pôle urbain des mobilités alternatives (PUMA) aux abords du groupe scolaire Sainte-Marie de la Bastide à Bordeaux, et du groupe scolaire Gambetta à Talence. Quatre fois par jour se posent les mêmes problèmes de circulation et de stationnement autour des écoles : stationnement sur les passages protégés, sur les trottoirs, sur les bandes cyclables... Autant d'infractions qui obligent les parents avec poussette, les personnes en fauteuil roulant, les enfants et les autres à descendre du trottoir pour contourner l'obstacle, à leurs risques et périls. Comment envisager alors des cheminements dans de bonnes conditions de sécurité ? Comment donner envie de se déplacer à pied ou à vélo, ce qui serait tout à fait adapté aux petites distances effectuées quotidiennement près de chez soi ? Les stationnements gênants de type « J'en ai pour deux minutes » gâtent tout cela.

Notre action a été bien reçue et encouragée par



la plupart des parents que nous avons rencontrés à la sortie de l'école, à part hélas ceux dont la voiture était garée de façon gênante et dangereuse. Il faudra encore passer du temps à expliquer le bien fondé d'un comportement citoyen.

Pour ceux qui n'ont pas encore eu l'occasion de nous rendre visite rue Ausone, rappelons que le PUMA regroupe des associations qui œuvrent en faveur de l'écomobilité : Droits du piéton, Vélo-Cité, Air Roller, Réseau Mille-Pattes, Autocool, Oui au tram... Ce pôle nous permet de mieux communiquer sur toutes les possibilités de se déplacer en ville autrement qu'avec une automobile utilisée en solo, et de participer ainsi à une meilleure qualité de vie pour tous.

■ Catherine Joanlance



Assemblée générale de la FUB

C'est sous un ciel mitigé que deux membres du CA, Éric Leroy et moi-même, nous sommes rendus à l'AG annuelle de la fédération des usagers de la bicyclette (FUB), en remplacement de notre présidente qui était souffrante. L'association locale d'Asnières avait organisé l'événement de façon parfaite.

Voici, en bref, les grandes lignes directrices de la FUB pour l'année 2013 :

- développement de la communication, notamment auprès des instances gouvernementales, pour la valorisation de la fédération et du vélo ;
- actions spécifiques auprès de la Sécurité routière ;
- développement du marquage Bicycode et mise en place d'une commission antiviol ;

- conception d'une mallette pédagogique destinée aux formateurs au vélo ;
- recherche d'une ville pouvant accueillir un programme de promotion du vélo dans la population étudiante ;
- présentation de la réglementation et la planification d'expertises de terrain pour une meilleure sécurité des cyclistes.

L'assemblée générale a aussi délivré, après beaucoup d'échanges entre des représentants associatifs venus en nombre, son très attendu guidon d'or à la ville de Tours. Le clou rouillé est revenu à Marseille, capitale européenne de la culture pour 2013, mais peu portée sur la culture du vélo !

Pour plus de détails : <http://www.fubicy.org/spip.php?article355>

■ Patrick Roulleau

Mais que fait le CA ?

Février

- 07 Conseil d'administration
- 14 Réunion de préparation d'un week-end d'animation en septembre avec la maison de quartier du Tauzin
- 16 Stage de remise en selle
- 16 Concert de la Saint-Vélotin (p.5)
- 18 Plan départemental de déplacement à vélo au CG33
- 19 Mécanique vélo avec les collégiens et Ambassadeurs du vélo (ADV) à Talence Bibliothèque du Grand Parc : destination vélo
- 22 Forum des associations du Conseil général de la Gironde
- 25 Participation au PLU de Mérignac
- 26 Étude d'un projet de couloir de bus à Talence avec la CUB
- 27 Préparation d'animations avec les ADV

Mars

- 05 Conseil d'administration
- 12 Réunion technique à la CUB
- 22 Action « Respect des cyclistes et des piétons » devant les écoles (ci-contre)
- 25 Réunion avec la mission vélo de la SNCF
- 30 Stand au marché d'Arzac à Mérignac

Avril

- 04 Conseil d'administration
- 05 Réunion technique CUB
- 07 Bourse aux vélos (ci-dessous)
- 12 Sortie de terrain aux Chartrons et à Bacalan (p.6-7)
- 17 Mise au point avec les ADV d'une action de sensibilisation des collégiens aux déplacements à vélo
- 22 Bordeaux Bastide : inauguration de la plateforme « Bougez futé »

La bourse aux vélos du printemps

Froid froid ce dimanche matin 7 avril sur les quais ! Un bon groupe de Vélo-Cité s'affaire pour installer la bourse aux vélos. Une petite nouveauté, la buvette : café, thé et jus de fruits proposés à tous.

Petite déception tout de même : peu de vélos ont été proposés à la vente cette fois-ci, ce qui ne nous a permis de satisfaire qu'une cinquantaine de cyclistes. Toujours un grand merci aux bénévoles présents qui aiment à se retrouver à chaque édition. Rendez-vous au **dimanche 6 octobre, même lieu.**



Redonnons vie à nos rues

Une initiative citoyenne européenne pour une ville à 30 km/h a été relayée localement par le PUMA lors d'une conférence de presse le 3 avril dernier



www.ville30.org

Pourquoi une ville à 30 ?

Cette mesure accroît la sécurité, améliore la qualité de vie et la convivialité, et réhabilite la ville dans sa fonction première, comme lieu de vie et d'échanges. Rappelons en effet que :

- les rues ne sont pas des routes ni des tuyaux mais des espaces urbains remplissant de nombreuses fonctions locales,
- la pollution sonore est une source majeure de stress,
- la ville à 30 est plus sûre, notamment pour les enfants : distance d'arrêt divisée par deux, division par neuf des risques de décès lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste,
- passer de 50 à 30 km/h (- 40 %) ne fait « perdre » en pratique que 10 % de temps de trajet, soit trois minutes sur une demi-heure,
- la consommation de carburant diminue de 65 %,
- une conduite plus régulière et plus souple dimi-

nue les émissions d'oxyde d'azote, et donc la pollution atmosphérique.

Cette réflexion n'est pas tournée contre l'utilisation de la voiture, mais vers les impacts positifs dont bénéficierait toute la collectivité. Il faut réfléchir à la cohabitation de tous en tenant compte des enjeux de santé, de sécurité, d'efficacité, de convivialité, d'économie et d'environnement. Le code de la route a besoin d'évoluer pour prendre en compte l'évolution des modes de déplacement. Il s'est essentiellement construit pour et autour de la circulation motorisée, longtemps considérée comme prioritaire. La démarche « Code de la rue », initiée en 2006, a constitué une véritable avancée, même si elle suscite encore bien des résistances. Dans la ville à 30, tous les usagers, motorisés et non, bénéficieront de conditions globalement meilleures.

■ Catherine Joanlanne

Le concert qui fait du bien



Vélo-Cité c'est du vélo et des gens. Parfois, nous faisons un pas de côté pour proposer des nouveautés où tous les publics peuvent se retrouver. C'est comme ça que, le samedi 16 février, nous avons organisé un concert gospel avec la formidable chorale Cocktail Gospel. Le concert de la Saint-Vélotin, à l'église St-Rémi de Bordeaux. Du chant ? Pas seulement. Nous avions aussi à cœur de soutenir une association qui fait des merveilles dans l'accompagnement des

personnes en insertion : Oxygène, installée quai Richelieu. Un euro par place de concert vendue (147) a été reversé début avril à Francis Boulan, son directeur.

Nous travaillons régulièrement avec cette association. Six fois par an, nous recevons les bénéficiaires du « tremplin pour l'emploi », qui ont droit à une présentation du PUMA (Pôle urbain des mobilités alternatives), de Vélo-Cité et de la vélo-école, puis à une sensibilisation aux bonnes pratiques à vélo avec une séance de diapos, suivie enfin d'une balade à vélo sur les quais de Bordeaux. Souvent, nous avons des personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis très longtemps et dont l'émotion à cette occasion nous touche beaucoup.

Et pour revenir au concert de la Saint-Vélotin, quelle soirée ! Une salle comble, un public ravi. Nous avons eu des échos enthousiastes de partout, depuis les membres du CA jusqu'à des mélomanes qui découvriraient au passage Vélo-Cité.

■ Muriel Sola

Des projets pour Bordeaux-nord

Le vaste secteur qui recouvre le parc des expositions, la zone du palais des congrès, le futur grand stade et la ZAC Bordeaux-nord est l'objet de nombreux chantiers d'aménagements, en particulier celui lié au tramway. Ce secteur très riche en emplois et en activités diverses doit être regardé de très près pour son potentiel cyclable. Vélo-Cité s'est associée pour l'occasion au Club des entreprises de Bordeaux Maritime, qui fédère plusieurs entreprises du secteur (notamment la Caisse des dépôts, Cilso, Gan/Groupama, Carsat, Domofrance, CAF...), parce que ces entreprises souhaitent s'engager dans la promotion des trajets à vélo, à pied, en covoiturage et en transports en commun. Nous organisons avec le Club une table ronde sur ce thème, le 16 mai à l'Athénée municipal de Bordeaux. Sont invités les élus de Bordeaux et de la CUB et leurs services techniques.

Le Club des entreprises présentera les accélérateurs et les freins aux déplacements cyclistes et piétons (visiteurs ou employés) vers les entreprises de ce secteur. Vélo-Cité animera la table ronde et défendra un certain nombre de propositions, concernant notamment :

- les trajets cyclables depuis le terminus de tram Claveau jusqu'à la rue Yves-Glotin ;
- l'aménagement cyclable Edmond-Besse/Trois-Cardinaux/piste Bordeaux-Lacanau/rond-point Marie-Fel ;
- l'aménagement Trois-Cardinaux/Gabriel-Péri/La Jallère ;
- le cours Ladoumègue, le carrefour Ladoumègue/Bricaud et le grand stade ;
- la politique VCub+ et la politique de parcs sécurisés pour vélos aux terminus de tram ;
- l'aménagement cyclable de l'avenue Marcel-Dassault avec sa signalisation qui perturbe les cheminements piétons et, par effet rebond, la nouvelle piste cyclable tout à côté ;
- l'aménagement de la D209 vers Parempuyre.

La réunion du 16 mai a été préparée par une sortie de terrain le 4 avril et une longue réunion entre Vélo-Cité et le Club des entreprises le 23 avril.

■ Jean-François Perrin



Bordeaux-nord

Brèves

Saint Augustin Les travaux de la rue du Grand-Maurian sont désormais terminés. Rien de très révolutionnaire, mais un apaisement certain. Les rues adjacentes sont désormais en double-sens cyclable et les traitements des débouchés sur Maurian sont bien sécurisés et de qualité. Plus à l'ouest, au delà de l'église St-Augustin, le cours d'Ornano reste un enfer.



Rue du Grand-Maurian

Secteur Treuils/Séгур Les aménagements de ce secteur arrivent enfin à terme. Ils ont reçu un soutien fort de Vélo-Cité lors des phases d'étude et de concertation. Ils nous semblent en effet très pertinents et témoignent d'une politique menée au niveau d'un quartier et d'une ville, et non pas seulement rue par rue. La rue des Treuils en double-sens cyclable fonctionne parfaitement, la rue de Ségur en fera autant.



Rue des Treuils

Rue Bonnac/barrière d'Arès Les travaux d'aménagement de la rue Bonnac, entre la barrière d'Arès et la place du 11-Novembre, ont débuté. On pourra donc bientôt circuler en direction du centre de Bordeaux dans une voie de bus autorisée aux cyclistes et remonter dans l'autre sens par une piste cyclable unidirectionnelle. Cet aménagement doit être regardé en pensant à l'avenir qui devrait voir la rue Brizard en double-sens cyclable. Vélo-Cité pousse aussi depuis longtemps à la mise en double-sens cyclable de la rue Bonnac entre les rues du 11-Novembre et Chauffour, qui raccourcirait de nombreux trajets. Mais il faudrait supprimer quelques places de stationnement, chose très difficile à obtenir...

Le parcours a eu lieu le 12 avril, en présence du Maire adjoint, Anne Walryck, de techniciens de la ville, MM. de Brisson et Bonval, de techniciens de la CUB, MM. Gessner et Lafarge, et de quelques riverains. Voici les points les plus importants que nous avons abordés

Aux Chartrons

La Mairie a présenté les travaux qui vont commencer rue Joséphine, et qui se traduiront par une rénovation partielle de la rue, avec création d'une zone 30 et mise en double-sens cyclable de la section rénovée. Vélo-Cité se félicite de ces travaux mais demande que soit étudiée la possibilité de prolonger le DSC jusqu'à l'église Saint-Martial et que soient rebouchés les innombrables trous sur la partie de rue qui ne sera pas rénovée.

La rue Leybardie, tristement connue pour ses vitesses excessives, a récemment fait l'objet de quelques aménagements destinés à calmer le trafic (ilots et coussins berlinois à venir). Mais aucun aménagement cyclable n'a été réalisé.

Au débouché du cours St-Louis sur le cours du Médoc, un aménagement cyclable lourd a été réalisé il y a quelques mois. Le couloir de bus accessible aux vélos se termine peu avant le carrefour, et une bande cyclable prend le relais pour conduire les cyclistes jusqu'au feu. Celle-ci est alors isolée de la chaussée automobile par un îlot de protection. Le feu tricolore dispose d'un module d'anticipation à destination des cyclistes qui peuvent traverser avant que les voitures ou les bus ne démarrent. Quelques finitions restent en suspens pour parfaire l'ouvrage : pictogrammes verts d'identification de la bande cyclable et bande de protection anti-portières le long du stationnement. Reste un gros problème : le tourné-à-droite des véhicules motorisés au feu vert en direction du cours du Médoc alors que le cycliste veut continuer tout droit sur le cours St-Louis et que la séparation par l'îlot a pu faire oublier à chacun l'existence de l'autre.



Attention aux véhicules qui tournent à droite!

Visite de terrain

Nous avons demandé l'amélioration de l'accès à la bande cyclable du cours de la Martinique depuis les quais après la traversée des voies du tram (abaissement de bordure et jalonnement) et déploré l'absence d'aménagement du cours dans l'autre sens. Le groupe s'est longuement arrêté sur l'autre problème majeur du quartier : les sens uniques sans DSC (double-sens cyclable) des cours Balguerie-Stutzenberg et St-Louis, tous deux équipés d'un couloir de bus accessible aux vélos. Les Chartrons sont un point de passage obligé pour relier le centre-ville aux quartiers en plein développement du Lac et de Bacalan. Et, conséquence logique du fort développement de ces quartiers Nord, les cyclistes sont de plus en plus nombreux à souffrir de ces sens uniques. L'absence de DSC les oblige à de longs détours dans le no-man's-land des bassins à flots pour respecter les sens de circulation. Beaucoup d'ailleurs se risquent en sens interdit, ce qui, outre l'infraction, se révèle extrêmement dangereux. Entre le cours de la Martinique et le cours du Médoc, la faible largeur (cumulée avec la présence de stationnement automobile) est un frein sérieux (mais pas inéluctable) à la mise en place de DSC. Nous avons en revanche constaté qu'entre le cours du Médoc et la rue Lucien-Faure, la création de DSC est parfaitement possible, sur les deux cours Balguerie-Stutzenberg et St-Louis. Autre point noir à proximité : la liaison de ces deux cours avec la place Paul-Doumer : aucun aménagement n'existe sur ce tronçon, ce qui constitue un rupture majeure dans la continuité cyclable, sur un axe pourtant structurant.

Les quais

Les quais sont un enjeu essentiel pour irriguer le quartier des Chartrons, mais aussi à l'échelle de la CUB pour mailler le futur Réseau Express Vélo (REV) sur l'axe Sud-Nord rive gauche (de Villenave à Parempuyre), sur l'axe Sud-Nord rive droite (de Bouliac à Ames) et sur les traversées du fleuve. Le pont Chaban (JCD) modifie la donne. Beaucoup de promeneurs, joggeurs et cyclistes profitent du pont JCD pour faire une boucle complète « quais rive gauche + berges rive droite ». Vélo-Cité est déjà intervenue avec détermination sur ce thème auprès de la CUB et de la mairie de Bordeaux et la sortie de terrain du 12 avril a été l'occasion de revenir sur ce dossier. Vélo-Cité demande la résolution rapide des trois points noirs décrits ci-après.

Le premier point noir se situe au débouché Est du pont JCD (rive droite) et dans la direction du pont de Pierre. Une petite longueur de piste conduit à la bande cyclable (assez peu agréable !) du quai de Brazza ; mais les cyclistes sont attirés par l'espace protégé en cours d'aménagement. Malheureusement dans le cadre actuel, piétons et cyclistes sont inévitablement concentrés sur la bande goudronnée de faible largeur et délaissent évidemment les surfaces pavées pour cheminer. De quoi créer des conflits piétons/vélos et de quoi alimenter un très mauvais débat. Nous avons déjà

aux Chartrons et à Bacalan

reçu de nombreux messages d'adhérents et de cyclistes à ce sujet. Vélo-Cité exige une solution piétonne et cyclable pertinente et il y a la place.



Compliqué pour les vélos et les piétons !

Le deuxième point noir se trouve aussi rive droite, il s'agit du débouché du pont de Pierre sur la place Stalingrad en direction du pont JCD. Faute d'une signalisation et d'une information adaptées, les cyclistes cherchent le quai de Queyries en direction du nord (vers JCD) en prenant au plus court et se retrouvent en contre-sens sur la piste qui remonte vers le pont. Ne faudrait-il d'ailleurs pas envisager un aménagement conduisant de façon directe vers le quai des Queyries sans le détour par le sud et la rue Sem sous le pont ?



Le pont JCD est dans le dos, le jalonnement indique Sauveterre ! Pour aller vers JCD, c'est au fond, au feu, à droite.



Pas dans le bon sens !!!

Deux cyclistes ont pris au plus court, dans le mauvais sens, vers JCD.

Enfin, le troisième point noir nous ramène aux quais côté Chartrons. La piste rapide des quais rive gauche se termine brutalement au niveau du hangar 14. Là, plus rien, pas la moindre indication. Qui part alors côté fleuve se heurte à de hautes marches. Qui longe les hangars par la face ouest est d'abord en zone piétonne relativement large (et sans sortie piétons depuis le hangar) avant de se retrouver en zone étroite avec de nombreuses sorties piétonnes des hangars. Il fallait donc bifurquer côté Garonne ? Où ? Rien n'est indiqué. Et le passage prévu, le long de la Garonne, n'est pas efficace lorsque les terrasses sont bondées. Une bonne solution doit donc être recherchée d'urgence.



La piste cyclable le long du hangar 14

Le long du hangar 15, nous avons constaté qu'il serait possible de prolonger le tracé de la piste cyclable bidirectionnelle, tout en conservant une largeur de trottoir convenable. Pour la suite, à partir du hangar 16 jusqu'au pont levant, c'est plus compliqué : si la solution ne passe évidemment pas par la suppression du trottoir, peut-être faut-il réduire la largeur du terre-plein entre les voiries pour dégager de l'espace côté hangar, ou bien envisager la suppression d'une des deux files de circulation automobile (sens Sud-Nord), voire supprimer la file de stationnement à ce niveau-là.



Fin brutale de piste cyclable ! Au delà, c'est la (mauvaise) débrouille.

Enfin plus au nord, toujours côté quais, le long de l'usine Lesieur et du tramway, Vélo-Cité propose d'une part que soit tracée une bande cyclable sur la chaussée sens Sud-Nord (la largeur l'autorise parfaitement) et d'autre part que soit mise en double sens cyclable la contre-allée le long de l'usine.

Bacalan

Le circuit du 12 avril s'est terminé par Bacalan. Si le passage de l'écluse des bassins à flots ne pose pas de problème particulier, la liaison pour rejoindre cette écluse depuis le pont levant JCD constitue aujourd'hui un point noir pour les cyclistes. La ville étudie le projet de recréer une estacade piétonne et cyclable depuis le parvis nord du pont jusqu'à l'écluse, le long du fleuve et en passant derrière les bureaux de CDiscount. Cette réalisation serait une très bonne chose, et constituerait un maillon essentiel de l'itinéraire le long de la Garonne. Pour l'instant, aucune solution n'est arrêtée même si la création sur cette estacade d'une voie verte semble avoir les faveurs de la Mairie. Vélo-Cité demande que soit d'abord étudié un projet qui séparerait promenade piétonne et piste bidirectionnelle, pour plus de confort et de sécurité.

Le retour du petit peloton cycliste vers le centre-ville par la rue Blanqui a été l'occasion d'un dernier coup d'œil sur les aménagements : la création de deux bandes cyclables est un premier pas, mais beaucoup reste à faire dans ce quartier.

■ Ludovic Fouché et Jean-François Perrin

Coup de sang

Est-ce grâce à la suppression de la piste cyclable depuis des mois que la ville de Mérignac a obtenu ce ruban du développement durable ?

On peut se le demander lorsqu'on considère la proximité entre le panneau vantant ce ruban et le chantier privé qui barre sauvagement la piste !

Cela dit, le grand prix du chantier ignorant le plus superbement les vélos va être difficile à décerner sur le territoire de la CUB tant les réalisations sont multiples et variées.



■ Danielle Cassagne

Eysines tourne à droite (au feu rouge)



S'il y avait un concours dans la CUB pour la mise en place des TAD (tourne-à-droite cycliste au feu rouge), le secteur Nord-Ouest ne serait certainement pas loin du podium. Depuis un an, Le Bouscat est bien équipé des petits panneaux triangulaires devenus familiers. À Bruges, les études ont été menées en fin d'année dernière et la mise en place ne devrait pas tarder. Et 24 carrefours viennent d'être équipés à Eysines. Le journal *Sud Ouest* relatait ainsi cet événement : « Avec ce dispositif, plus besoin d'attendre que le feu passe au vert pour tourner à droite et, dans quelques [cas, pour] aller tout droit. La forme de la flèche sur les panneaux de signalisation pour les cyclistes indique la direction autorisée. C'est le service du développement durable, dans le cadre des déplacements doux, qui a testé le dispositif, avec des habitants des quartiers de Migron, de la Forêt, le club de cyclotourisme Le Maillon Eysinais et l'association Vélo-Cité qui ont également participé à l'opération ».

Cette nouvelle a réjoui tous les cyclistes qui roulent dans ce secteur.

Mais un détail gênait dans la présentation faite par *Sud Ouest* : son titre. Cet article s'intitulait : « un passe-droit cycliste ». Cela m'a agacé. Aussi je suis allé voir ce que le Certu* écrivait sur le sujet de ces « tourne-à-droite » qui s'appellent en réalité « cédez-le-passage cycliste au feu rouge ». Le Certu rappelle l'objectif et le contexte de cette nouvelle

réglementation : « L'autorisation de franchissement du feu rouge par les cyclistes pour effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou poursuivre en mouvement direct répond à l'objectif de faciliter la circulation de ces usagers en leur évitant des arrêts pénalisants (perte de temps, redémarrage pénible), tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation pour tous les utilisateurs de la voirie. Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette nouvelle mesure. La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les automobilistes. En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi. Cette disposition, évaluée positivement à Strasbourg, Bordeaux et Nantes, existe déjà aux Pays-Bas depuis plusieurs décennies, dans un cadre réglementé. »

Le Certu précise aussi la règle : « Le cycliste qui tourne à droite ou va tout droit doit céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il circule ainsi qu'aux automobilistes de la voie rencontrée qui ont respectivement la figurine ou le feu au vert. La forme du panneau (triangle pointé vers le bas) qui rappelle un cédez-le-passage courant traduit cette obligation. Le cycliste doit également respecter la priorité des piétons pendant le rouge de dégagement de ceux-ci ».

Tout est dit, et bien dit, par le Certu sur le pourquoi et le comment de cette nouvelle disposition du code de la route qui n'a donc rien à voir avec un passe-droit !

■ Georges Chounet

* Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Devez expert en CLPCFR (Cédez le passage cycliste au feu rouge)



Vélo-Cité est présente aux côtés de la CUB depuis le début du projet « tourne-à-droite au feu rouge » (nouvellement rebaptisé CLPCFR) et nous apprécions ce travail concerté et efficace. Muriel Sola a directement participé à l'étude des carrefours de plusieurs communes avec un employé de la CUB, Jean-Daniel Lafarge, durant plusieurs mois.

Cette étude continue dans d'autres communes, la vôtre peut-être, mais Muriel passe maintenant la main. Nous vous proposons de prendre son relais après une rencontre avec elle pour tout savoir du tourne-à-droite (réglementation, signalisation, grille d'évaluation, fiche Certu...). Les prochaines dates d'étude restent à déterminer, mais vous devrez de toutes façons être disponible en semaine aux heures de bureau. Intéressés ? Contactez directement Muriel à Vélo-Cité.

Un vilain anagramme : vélo volé

Le nombre de vélos volés fait régulièrement la « une » des journaux : en moyenne, 400 000 vélos sont volés chaque année en France

Le vol de « biclous » semble donc être devenu chose courante comme l'était celui des auto-radios à une certaine époque. On sait d'ailleurs qu'il existe de véritables filières, les vélos disparaissant dans une ville pour être revendus dans une autre, voire à l'étranger. On peut être légitimement inquiet de ce qui va advenir si le nombre de vélos à assistance électrique (VAE) se multiplie. Ces véhicules, beaucoup plus coûteux, ne manqueront pas d'attirer les convoitises... Nul doute que les assureurs se frottent déjà les mains. Cependant, nous pensons à Vélo-Cité que le nombre des vols pourrait être considérablement réduit. D'abord avec des vélos bien attachés à des points d'ancrage solides. C'est pour cela que nous deman-

sons sans relâche des arceaux de stationnement à la CUB et aux villes qui la composent. Ces places de stationnement manquent cruellement, particulièrement dans la ville centre.

Nous conseillons aussi l'utilisation d'antivols de type U, beaucoup plus efficaces et résistants que les autres modèles. Il s'agit d'attacher le cadre de vélo à un point fixe (arceau), et si possible aussi la roue avant. Deux antivols valent mieux qu'un ! Il faut aussi mieux avoir des écrous aux axes des roues et à la selle, plutôt qu'un système plus facile d'accès.

Il manque aussi, de toute évidence, des lieux de stationnement sécurisés pour les résidents, que ce soit dans les parkings souterrains ou dans des lieux

dédiés tels que la Bicycletterie de la rue Bouquière. Quant aux parcs sécurisés existants, ils sont mal signalés et peu connus : ni le site internet de la CUB ni celui de Bordeaux ne les recensent précisément. De même, trop d'entreprises et de commerces n'offrent aucune place de stationnement de vélo à leurs salariés ou à leurs clients, alors même qu'elles proposent de nombreuses places aux automobilistes. Enfin, n'oublions pas que le marquage des vélos, s'il n'empêche pas le vol, peut être dissuasif en compliquant la revente et en permettant l'identification ultérieure du vélo par son propriétaire.

■ Alain Guérineaud

Des pistes cyclables sur le trottoir ?

Les aménagements cyclables dits « à hauteur de trottoir », auxquels les aménageurs aiment recourir car ils coûtent moins cher, sont diversement reçus par les différents usagers

Les automobilistes en sont probablement satisfaits car ils ne leur prennent pas d'espace, ni pour stationner, ni pour rouler. Les piétons ne les aiment généralement pas car ils leur prennent de l'espace.

Quant aux cyclistes, on peut les ranger en deux catégories : ceux qui les utilisent et les préfèrent à un aménagement au niveau de la chaussée car ils s'y sentent mieux isolés de la circulation automobile, et ceux qui les dédaignent (ou les utilisent en grognant) car ils ne permettent pas d'aller vite, encombrés qu'ils sont par les piétons, les voitures, les poubelles, hachés par les voies sécantes qui ne cèdent pas toujours le passage, ou simplement parce que les bordures un peu trop hautes sont désagréables.

Une étude publiée par le CERTU* permet de donner un premier éclairage sur ces aménagements. Elle est téléchargeable sur le site www.certu.fr (le mot clef « trottoir » permet de la trouver). Elle rend compte de l'évaluation de trois aménagements cyclables à hauteur de trottoir, avec un double objectif :

- analyser la position des usagers piétons et cyclistes ;
- analyser la perception de l'aménagement par les usagers.

Sur chaque site, il s'agissait de répondre aux questions suivantes :

- l'aménagement est-il bien compris ?
- chaque usager utilise-t-il l'espace que l'aménageur lui a destiné ?

L'étude est basée d'une part sur une observation des pratiques (qualitativement et quantitativement), d'autre part sur une enquête auprès des piétons et des cyclistes.

Les trois sites choisis avaient des aménagements différents : il y avait un pont, qui ressemble tout

à fait à notre pont de Pierre, mais en moins fréquenté apparemment, un passage sous un pont, et un quai en bordure de canal près d'une station de tramway. Dans les deux premiers cas, la circulation automobile est très importante, dans le troisième, il y a beaucoup de piétons et de cyclistes.

La largeur de l'espace pour les piétons varie de 1m37 à 1m57, la largeur de la piste cyclable, à sens unique, de 1m06 à 1m46.

L'aménagement en bordure de canal est complexe et laisse augurer de nombreuses zones de conflit potentiel tandis que les deux autres offrent des cheminements clairs et bien séparés.

Premier résultat sur les aménagements des ponts : les camarades piétons sont à 97 % sur le trottoir et les 3/4 des cyclistes sur leur piste. On note aussi une utilisation importante par les deux-roues motorisés : lorsque la chaussée est bouchée, 20 % roulent sur la piste, faisant courir des risques importants aux cyclistes et aux piétons.

Sur l'aménagement le long du canal, il y a une grosse différence entre le comportement des cyclistes, à 90 % sur leur piste et davantage sur les voies du tramway que sur le trottoir, et celui des piétons dont un sur deux marche sur la piste. Il s'avère en effet que l'aménagement qui pour les cyclistes apparaît comme une continuation de leur piste, est beaucoup moins clair pour les piétons (faible contraste visuel du blanc et du vert sur les tons clairs de la pierre). De plus, la piste apparaît comme une alternative au quai du tramway, très encombré.

Les piétons et les cyclistes ont été interrogés sur la largeur des aménagements, la présence des cyclistes (« Préférez-vous que les cyclistes soient plus éloignés du trottoir – sur la chaussée, sur la voie du tramway ?), sur la vitesse des cyclistes, la présence de piétons ou de cyclistes sur l'autre partie de l'aménagement, l'attitude d'une catégorie par rapport à l'autre, la présence des motos. Les réponses varient bien sûr en fonction de l'aménagement mais on y apprend (et c'est parfois surprenant) :

- que 66 % des piétons ne souhaitent pas se débarrasser des cyclistes, même lorsque l'aména-

gement fonctionne mal : par empathie ?

- que les largeurs, pourtant inférieures aux recommandations, paraissent suffisantes aux piétons comme aux cyclistes,

- que la vitesse est davantage ressentie lorsque l'aménagement fonctionne mal,

- que l'aménagement sur trottoir est mieux accepté ponctuellement que sur un long linéaire. Par ailleurs, les observations n'ont montré aucune situation d'accident ou de risque d'accident.

Voici donc les « pistes » que le rapport dégage :

- pertinence sur les ouvrages d'art existants et lors de coupures urbaines ponctuelles,

- à éviter en zone de forte pression piétonne (gêne entre usagers et perte de performance cyclable) par exemple à proximité d'un arrêt de tramway,

- une largeur confortable améliore la cohabitation des piétons et cyclistes en permettant notamment de réaliser certaines manœuvres sans risque ;

- le risque induit par ce type d'aménagement relève plus de la gêne que du danger. Afin de minimiser cette gêne, il convient de matérialiser au sol une séparation claire et continue ;

- cohérence de l'aménagement en termes de continuité : éviter les zones de chevauchement des deux espaces de circulation et éviter ce type d'aménagement s'il risque d'être utilisé comme un raccourci naturel par les deux-roues motorisés ;

- ce type de réalisation doit être mûrement réfléchi sur des axes au linéaire élevé, où les deux-roues motorisés sont fortement présents et où le risque de congestion est élevé, pour leur éviter les tentations.

■ Danielle Cassagne

* Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques



Mérignac



Nous avons la bonne surprise de voir apparaître sur l'avenue Mendès-France entre le quartier du Burck et celui d'Arlac, des passages piétons et vélo protégés. C'était une demande de notre part et la voici exaucée.

Autre bonne nouvelle, la rue Schweitzer où les peintures blanches et les logos verts de la bande cyclable ont été refaits, ce qui aide les cyclistes à mieux se situer dans ce fameux double sens cyclable de Mérignac.

■ Max Clogenson

Montée des conflits entre cyclistes et piétons : à qui la faute ?

Ça gronde entre les piétons et les cyclistes. On l'entend dans la presse, on l'entend dans la rue et surtout on l'entend dans la bouche de nos élus. C'en est assez disent-ils, les cyclistes dépassent les bornes ! Ils envahissent les zones piétonnes sans faire attention aux promeneurs, ils roulent et se garent sur les trottoirs, et les piétons ont la désagréable impression que plus aucun espace ne leur est vraiment réservé. Entre nous, ils ont bien raison de se plaindre ! Combien de fois voit-on des parents, des enfants, des personnes âgés ou tout un chacun marcher sur la chaussée faute de place sur le trottoir ?

À qui la faute ? Si on en croit les propos relatés ici ou là, on aurait presque l'impression que les cyclistes sont la cause de tous les malheurs des piétons. Quelle injustice ! Pourquoi ne pas pointer du doigt (et verbaliser) les voitures garées sur les trottoirs, ou les poubelles qui réduisent le peu d'espace accordé aux piétons ? C'est vrai qu'on pourrait se poser ces questions, mais là n'est pas notre propos.

Avant d'accuser les cyclistes d'incivisme généralisé, peut-être devrions nous (ou nos élus ?) poser les bonnes questions, à commencer par la suivante : pourquoi piétons et cyclistes sont-ils trop souvent amenés à partager le même espace ?

Pourquoi tant de cyclistes utilisent-ils les trottoirs ? Parce que c'est tellement plus agréable de rouler entre les poubelles et de détériorer les rayons des roues en descendant et remontant des trottoirs ? Pour le plaisir de perdre du temps ? Bien sûr que non. Mais les parcours sur la chaussée sont parfois perçus comme dangereux et stressants (piste cyclable détériorée qui se distingue mal d'un caniveau, pas de piste du tout, forte densité de véhicules motorisés, limitation de vitesse insuffisante, etc.).



Rue Vilaris, un axe structurant reliant le quartier Nansouty et la gare Saint-Jean. L'espace accordé à la voiture est comme souvent démesuré : deux files de circulation et deux files de stationnement. Les cyclistes se faufilent entre les voitures, frôlant l'asphyxie aux gaz d'échappement, ou utilisent les trottoirs. En supprimant une file de stationnement il serait pourtant facile de créer une piste cyclable.

L'utilisation des trottoirs par les cyclistes est loin d'être la seule source de conflit avec nos amis piétons. De nombreux aménagements cyclables sont

réalisés en empiétant, non pas sur les espaces dédiés aux voitures comme la logique de développement durable le voudrait, mais sur l'espace des piétons, déjà mis à mal dans l'agglomération. De beaux exemples existent rue des Douves (photo) ou encore cours Aristide-Briand. Dans les deux cas, ce qui devait arriver arrive : les piétons utilisent les pistes puisque leur espace est réduit à une peau de chagrin, et de nouveau les tensions se créent avec des risques d'accident notamment avec les enfants. Il aurait pourtant suffi de faire preuve d'un peu de bon sens et de courage et de créer un espace cyclable en supprimant une file de stationnement par exemple.



Rue des Douves. La bande cyclable prend la quasi totalité du trottoir, laissant peu d'espace aux piétons qui « débordent » sur l'espace cyclable. Les deux files de stationnement et de circulation pour les voitures ont été conservées.

Pour pimenter cette situation, une tendance actuelle consiste à réunir piétons et cyclistes sur un même espace partagé, comme si les deux modes de déplacement étaient équivalents. Les aménagements proposés sur le nouveau pont Baba en sont un bel exemple puisqu'aucune piste cyclable n'a été prévue. On autorise tout simplement les vélos à utiliser les zones piétonnes situées sur les côtés du pont. Un cauchemar pour les uns et les autres. Les piétons sont constamment en train de d'anticiper une éventuelle collision et les vélos slaloment entre les piétons. Les voitures ont eu droit à quatre files rien que pour elles, cherchez l'erreur ! Proposer en 2013 ce type d'aménagement sur un axe structurant est déconcertant. La situation est loin de s'arranger rive droite où encore une fois piétons et cyclistes partagent un espace réduit (photo), les uns roulant à 15-30 km/h, les autres marchant à 3-5 km/h ; une incompatibilité évidente. Ces aménagements viennent compléter la situation déplorable rive gauche le long des quais où la piste cyclable est constamment coupée par des zones piétonnes, en particulier au niveau des hangars, côté route. Les piétons se demandent pourquoi les vélos empruntent cet espace et les cyclistes se demandent pourquoi leur piste a été interrompue.



Pont Baba, rive droite. Piétons et cyclistes passent leur temps à essayer de s'éviter.

Il serait grand temps de se demander si les conflits piétons-vélos ne trouveraient pas leur source dans la réalisation d'aménagements inadaptés.

■ Emmanuelle Bayer

Les Français sont fous de vélo

C'est par ce titre que le magazine Terraeco du mois d'avril s'extasie (légitimement) sur notre petite reine : il paraît qu'elle s'impose comme mode de transport à part entière, nos concitoyens prenant de plus en plus conscience de ses bienfaits sur leur(s) forme(s) et leur porte-monnaie.

Et Bordeaux arrive en deuxième position d'un classement national des villes où il fait bon pédaler ! Un peu grâce à la persévérance de Vélo-Cité, on veut le croire. Alors continuons, tous en selle, à prôner les vertus de la bicyclette – laquelle ferait économiser 160 millions d'euros par an à la collectivité, rien qu'en termes d'amélioration de la santé de tous. Un atout à ne pas négliger en cette période de récession économique.

■ Patrick Roulleau

<http://www.terraeco.net/Velo-les-Francais-en-sont-fous,49015.html>

Ma première sortie à vélo

Revenant d'une longue balade sur les pistes cyclables de Lacanau avec mon fils et mon petit fils, je racontais à ce dernier ma première balade, effectuée 70 ans plus tôt avec mes parents.

J'avais appris à faire du vélo en 1939 sur le trottoir de l'avenue Édouard-Vaillant à Boulogne. Un copain avait un vieux vélo d'homme sans frein et sans pneus, bien trop grand pour nos 9 ans. Pour compenser cette différence « de taille », nous passions le pied au travers du cadre et pédalions penché sur le côté à environ 45°. Nous roulions très bien ainsi et étions heureux d'avoir ce vieux biclou. Mais, hormis ces acrobaties, pas de véritable promenade.

Je me souviens de ma première sortie en famille et à vélo. Nous étions partis en Charente en plein exode. Mon père avait été envoyé à l'arsenal de Rochefort pour travailler pour Renault, mais l'exode des réfugiés, les bombardements et mitraillages des avions allemands ou italiens nous retardèrent. Les allemands étaient sur nos talons en arrivant et en fait de travail à l'arsenal, la famille s'était retrouvée à Landrais dans la maison de l'adjoint au maire, monsieur Girert. Oisifs, sauf quelques travaux aux champs en dédommagement du logis, mes parents décidèrent un beau jour de juin 1940 d'aller passer la journée au bord de la mer à Châtelailillon, distant d'environ 20 km. Empruntant des vélos aux paysans du village, mon père, ma mère, ma sœur et deux amis

furent bientôt équipés. Pour ma part je fus muni d'un vélo hors d'âge, bien trop grand pour mes jambes. Mon père trouva la solution : « régime sans selle » décréta-t-il. Il suffisait de retirer la selle et de m'asseoir sur un sac à patates plié en quatre sur le cadre.

Ainsi soit-il ! J'enfourchai ma monture, tout excité. En route pour la mer que je n'avais jamais vue. Mais passée l'euphorie du départ, je souffris rapidement de l'entrejambe. Le tube du cadre me faisait souffrir, et je passais de plus en plus de temps en danseuse. Mon père, alerté par maman, trouva rapidement la solution : il bourra le sac avec de l'herbe ramassée sur le bord de la route et je pus continuer à rouler plus confortablement, mais bien déhanché tout de même car les pédales étaient très basses pour mes petites jambes. J'avais tout juste 10 ans. La route était à peu près plate, heureusement, et nous arrivâmes à Châtelailillon sans autres problèmes. Je me souviens très bien de cette expédition et de la mésaventure de ma sœur qui, voyant sur la plage un cercle plein d'eau, y plongea le pied pour le nettoyer du sable. Las ! Ce cercle était en fait un piège à poissons que les gens du cru installaient pour capturer des proies ; ils enterraient un tonneau de 100 litres pour ne laisser dépasser que quelques centimètres au dessus du sable à marée basse. Janine y laissa un morceau de sa cuisse !

Moi-même, trop avancé à pied sur la plage vers

l'océan, inconscient du danger, la marée étant descendante et n'entendant pas les appels de ma mère, je fus ramené vers la famille par deux soldats allemands qui se baignaient à proximité.

Le retour se déroula sans problème, mon sac d'herbe me protégeant mieux des cahots de la route. Je garde un excellent souvenir de cette longue promenade. Les voitures étaient quasi inexistantes à cette époque...

■ Georges Bourdeau

L'auto rend Dingo



On le sait bien, mais savez vous que, chez Walt Disney, on avait déjà compris ça en 1950? Un dessin animé à savourer.

http://www.youtube.com/watch?v=3yOJV_zzZNM0

MOTS CROISÉS Grille n° 50 par Anne Dicky

HORIZONTALMENT

I. Comment moduler des promesses électorales... **II.** Très musical. – Célèbre musquetaire du Cardinal. **III.** Les vingt-sept (sigle). – Pronom. – Ville anglaise. – Dieu. **IV.** La force du vin. – Souhait. **V.** Ancienne terra incognita. – Suffisant. **VI.** Abandonner. – Norme de communication (sigle). – De part et d'autre du Gard. **VII.** Sortie des feuilles. **VIII.** Article. – Aromatisées. – Machine (sigle). **IX.** Carte maîtresse. – Syndicat (sigle). – Habitat d'Esquimaux sans cœur. **X.** Anciens occupants de l'Irak. – Le premier. **XI.** Toponyme breton. – Boit avec bruit. – Après le temps ordinaire. **XII.** Cratères. – Bien raide. **XIII.** Dimanche après Pâques. – Voyelles. **XIV.** Révolté. – Comprend. **XV.** Conseiller de l'ombre (deux mots).

VERTICALEMENT

1. Jeu dangereux (quatre mots). **2.** Entreprend. – Réseaux en vrac. – Ville d'Allemagne. **3.** Mœurs. – Diplôme de médecine (sigle). – Drôle de limace. **4.** Une belle victoire. – Des ânes écrits par un âne. **5.** Mise au coin (deux mots). **6.** Ce que fit Bizet après Mérimée (deux mots). **7.** Mal éclos. – Dur. – De facto. **8.** Mort en Gironde. – Ascagne, autrement dit. – Petit cube. – Vieil évêché. **9.** Colonie britannique. – Jeu vidéo. **10.** Quatre pieds. – Loin des éléphants. – Symbole chimique. **11.** Lettres de Mazurie. – Genre littéraire (sigle). – Petit lézard. **12.** Alliance universelle et pour certains contre nature (trois mots). **13.** Comportement anormal (trois mots).

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I													
II													
III													
IV													
V													
VI													
VII													
VIII													
IX													
X													
XI													
XII													
XIII													
XIV													
XV													

Solution du n° 49

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

Sommaire du n° 118

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

Le numéro 118 a été tiré à 700 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 ou d'un mail

Un trou dans la chaussée, une piste envahie par un arbuste, un feu pour cyclistes qui ne fonctionne pas, des débris de verre : il faut désormais contacter le CGEP (centre de gestion de l'espace public) concerné. Voici les numéros de téléphone. Les « DT » sont des directions territoriales.

Soyez très précis (nom de la rue, numéro de la maison la plus proche, repère particulier à proximité). Soyez courtois : la personne à laquelle vous vous adressez n'est pas responsable du problème ; et quand il est résolu, n'oubliez pas de dire merci. Pensez à nous signaler votre appel (bordeaux@fubicy.org), ça ne peut pas faire de mal.

État des chaussées et pistes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Et ce qui va avec

(boutons-poussoirs et boucles de détection) :

0800 32 05 33 (appel gratuit depuis un fixe)

Propreté des pistes et bandes

Bordeaux : **0800 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	15 €
Étudiants, chômeurs...	5 €
Famille, association	20 €

Dons (déductibles à 66 % de vos impôts)

20 € 30 € 50 € Autre

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

Nom
Prénom
Adresse électronique
Adresse courrier

Je souhaite recevoir le bulletin en version :

électronique (PDF) papier

Êtes-vous déjà adhérent ?

Boîte à lettre accessible par nos facteurs ?

Si l'adhésion est familiale, combien de cyclistes regroupe-t-elle ?

Facultatif
Téléphones domicile
travail
portable

Quelques mots sur Vélo-Cité ?