



Vélo.Cité

141

Février 2018

ISSN : 1954 - 9032 - 2€

Se déplacer sans voiture

Les voies sur berges

Voies vertes ou pistes cyclables ?



Bloc-notes

● Samedi 10 mars, 15 heures

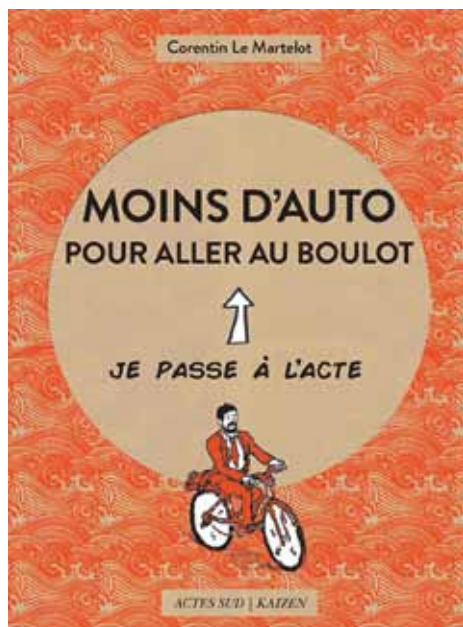
Conférence Le Martelot (p. 2)

● Samedi 17 mars, 14 h 30

L'apéro des voyageurs (p. 3)

● Dimanche 1^{er} avril

Bourse aux vélos (p. 3)



Le **samedi 10 mars, à 15 heures**, en partenariat avec La Machine à lire, Vélo-Cité accueillera Corentin Le Martelot qui a récemment écrit ce petit ouvrage dans la nouvelle collection « Je passe à l'acte » coéditée par Actes et Kaizen, la revue du changement (dans l'esprit du célèbre film « Demain »).

Corentin est urbaniste à Brest, cycliste quotidien et automobiliste occasionnel. Sans aucun sectarisme et conscient de la difficulté de changer nos mentalités, il nous livre en une soixantaine de pages des informations et des conseils pertinents pour passer à l'acte, autrement dit renoncer à la voiture, au moins de temps en temps, pour adopter d'autres modes de déplacement, et en particulier le vélo.

Cerise sur le vélo, l'ouvrage est drôlement (au plein sens du terme) illustré par Younn Locard, jeune et talentueux dessinateur, formé à l'école belge de la BD.

Vélo-Cité vous invite à cette conférence gratuite, à laquelle participeront également Ismaël Canoyra, chargé à Vélo-Cité du projet « Au boulot à vélo », ainsi que des salariés et employeurs qui sont déjà passés à l'acte.

La Machine à Musique

15 rue du Parlement Sainte-Catherine à Bordeaux

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 141

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

Édito

En 2018, tous à vélo pour aller au boulot !

Vous faites probablement partie des 12 % de « vélotaffeurs » métropolitains qui sillonnent la ville à bicyclette matin et soir pour se rendre au travail et en revenir. Sinon, il est toujours temps de profiter de ce début d'année pour changer vos habitudes et rejoindre la communauté sans cesse croissante des cyclistes quotidiens. Beaucoup d'entre eux étaient il y a quelques années des précurseurs, déjà convaincus par les vertus du vélo au quotidien : pas de bouchon, un temps de trajet fixe, pas de stress, peu de dépenses, un impact écologique évident et une sensation de bien-être chaque jour renouvelée. Aujourd'hui, les cyclistes réguliers sont bien plus nombreux et l'expérience prouve que tout le monde peut y arriver. Il y a forcément un itinéraire adapté à votre itinéraire et à votre aisance à vélo ! Ou du moins une solution d'intermodalité : tram + vélo, bus + VCub, train + vélo pliant, autopartage + trottinette... toutes ces combinaisons existent et fonctionnent au quotidien.

Bien sûr, il restera des jours où ça ne peut pas rouler aussi idéalement : un retard, un déplacement inhabituel, un enfant à déposer, un colis à récupérer... Mais si chacun participe, quand il le peut, au grand développement des mobilités alternatives auquel on assiste aujourd'hui, alors un grand pas sera fait. Les bouchons sur la rocade pourront enfin diminuer sans qu'on ait besoin d'élargir sans fin ses voies, et l'argent économisé pourra être dépensé à des fins plus essentielles à notre bien-être : système scolaire, système de santé, espaces de loisirs, parcs, développement économique... L'époque où la mobilité alternative, « c'est bien mais ce n'est pas pour moi », est bel et bien finie ! Et pour les cas particuliers (enfants, colis, courses...), des multitudes de solutions sont disponibles pour pédaler quand même : vous avez probablement croisé des vélos cargos, avec une caisse à l'avant dans laquelle on peut asseoir deux, trois voire quatre enfants ! Leurs utilisateurs sont les actuels précurseurs des mobilités de demain. Alors vous aussi, franchissez le pas ! Vous trouverez dans ces pages des témoignages et des conseils pour vous accompagner.

Si vous habitez sur la rive droite, sachez que Vélo-Cité y ouvrira en 2018 une maison du vélo : atelier de mécanique participatif, conseils sur l'équipement, les itinéraires, formations pour mieux se déplacer en ville, prêt de vélos gratuits... Financée par Bordeaux Métropole et l'ADEME, cette « maison » itinérante sillonnera les communes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac à partir du printemps. Mais nous avons besoin de vous pour compléter les aides et nous aider à acquérir du matériel. Nous avons lancé une campagne de financement participatif : donnez ce que vous pouvez, chaque euro récolté est pour nous une chance de réussir ce formidable projet !

En 2018, nous ouvrirons également sur internet une plateforme numérique sur laquelle vous pourrez signaler les dysfonctionnements et anomalies que vous rencontrez dans vos trajets à vélo. Nous comptons là aussi sur vous pour faire remonter le plus de problèmes possibles : nous nous chargeons ensuite de transmettre vos doléances à Bordeaux Métropole pour les résoudre.

Bonne année à tous dans la métropole !

● Ludovic Fouché

Un nouveau « prof » à vélo-école



Grégoire Ingrand a repris les commandes de la vélo-école de Vélo-Cité depuis octobre 2017. Il remplace François Nora, parti vers de nouvelles aventures. Assisté par quelques bénévoles, le nouveau prof anime sa deuxième session en ce début d'année. À nouveau pédagogue, nouvelle progression pédagogique. Grégoire pose son empreinte sur les cours qui sont dispensés aux adultes stagiaires deux jours par semaine.

Des bassins aux pistes cyclables

La trajectoire de ce Rochefortais d'origine est sans doute atypique. Après 10 années passées au volant de camions de livraison, il décide de donner une nouvelle orientation à sa vie professionnelle, et se tourne vers l'éducation sportive. Il

fait ses premières armes au sein de la vélo-école de Rochefort dirigée par son père. Tout en acquérant les bases de la pédagogie en tant qu'initiateur mobilité vélo, il décroche le brevet national de sécurité et de sauvetage aquatique en 2015. L'année suivante, il obtient le certificat de qualification professionnelle « éducateur mobilité vélo », bagage complété par un brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et sportive des activités aquatiques et de la natation.

Déposant ensuite son baluchon dans la cité bordelaise, fort de toutes ces compétences, il postule au poste laissé vacant par François Nora et rejoint ainsi Oriane Hommet et Ismaël Canoyra, les deux autres salariés de l'association.

Il partage maintenant son temps professionnel entre les piscines de la Métropole, où il anime des séances de sport pour des personnes en situation de handicap physique ou mental, et les pistes cyclables bordelaises, avec la vélo-école.

« *Mes nouvelles fonctions me passionnent. Au travers de la vélo-école, je découvre de nouvelles facettes intéressantes comme la gestion administrative. J'espère bien pérenniser mon emploi. En tant que référent pédagogique, j'ai élaboré une progression pour l'apprentissage du vélo, premier volet de la réorganisation de la documentation de la vélo-école. J'entends aussi conforter la bonne santé des remises en selle, activité dont je devrais avoir la responsabilité à partir de septembre.* »

Des projets qui trouvent tout leur sens avec l'extension des activités de Vélo-Cité sur la rive droite via la maison itinérante du vélo, qui ouvrira en avril une nouvelle vélo-école.

● Serge Le Carrou

L'apéro des voyageurs

L'année 2018 a commencé chez Récup'R sur le ton de la convivialité et de l'échange autour du voyage à vélo. Le 11 janvier dernier, l'association a organisé à la maison éco-citoyenne la troisième édition de l'« apéro des voyageurs ». Plusieurs personnes sont venues raconter leur voyage à vélo, leurs préparatifs et leurs péripéties, et apporter quelques conseils à ceux qui hésiteraient à sauter le pas. Le voyage à vélo est à la portée de tous et c'est un moyen de partir à l'aventure en famille, entre amis, seul ou en couple. À la suite de la présentation, chacun est invité à échanger avec les voyageurs autour d'une tablée conviviale, pour en apprendre un peu plus.

Si vous souhaitez partager votre expérience, si vous vous posez des questions sur ce type de voyage, si vous êtes juste curieux ou si vous voulez simplement passer un bon moment, sachez qu'une quatrième édition aura lieu le **samedi 17 mars à partir de 14 h 30**, de nouveau à la maison éco-citoyenne.

● Margot, pour Récup'R

Bourse aux vélos du printemps

Pour célébrer le retour des beaux jours, retenez bien la date du **dimanche 1^{er} avril** pour venir vendre et/ou acheter un vélo. Comme d'habitude, nous nous trouverons sur les quais à Bordeaux, près des Quinconces.

Petit rappel des modalités : le dépôt des vélos se fait entre **9 h 30 et 11 heures**, la vente ensuite, de **11 h à 16 heures**. Comme il y a beaucoup de demande et que nous ne pouvons pas faire rentrer tout le monde en même temps, nous vous encourageons à passer prendre un numéro d'ordre avant que ne commence la vente, le plus tôt possible à partir de 9 h 30 : plus vous prendrez votre ticket tôt, plus vous rentrerez tôt dans le parc à vélos, et plus vous aurez de choix... Plus de détails, notamment pour les vendeurs, figurent sur notre site web.

Et si vous souhaitez donner un coup de main durant cette journée, faites-le nous savoir, nous en serons ravis.

L'important, c'est de participer !

Vous connaissez cette citation attribuée à Pierre de Coubertin au sujet des jeux olympiques ; elle peut parfaitement s'appliquer à d'autres domaines. Prenez par exemple votre association préférée, Vélo-Cité, et examinez ses projets pour 2018...

Un projet original

Vous verrez que, suite à un appel à projets lancé par Bordeaux Métropole, Vélo-Cité a été lauréate (fin 2017) pour développer une maison itinérante du vélo et des mobilités. Cette création s'inscrit dans le plan vélo de la Métropole ; elle vise à promouvoir l'usage du vélo au quotidien, sur la rive droite. Au programme de ce projet itinérant original, des ateliers de réparation participatifs, une vélo-école, l'animation d'événements, une bourse aux vélos, le marquage bicycode...

Un plan de financement à compléter

Des moyens supplémentaires, notamment en personnel, sont bien sûr nécessaires ; Bordeaux Métropole est notre principal financeur. Il nous reste toutefois à investir dans deux vélos cargos entièrement équipés et modulables, soit une dépense de 33 000 €. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) finance plus de la moitié de ce montant ; mais l'association doit trouver une source de financement complémentaire (12 000 €) pour réussir son projet.

Une mobilisation nécessaire de la communauté des cyclistes

La solution retenue par Vélo-Cité repose sur votre mobilisation. C'est ce que l'on appelle le financement participatif (« crowdfunding » en anglais) ; il s'agit de mobiliser une communauté de personnes pour soutenir financièrement un projet. L'opération va durer deux mois et demi environ. Sachez que le premier projet financé par « crowdfunding » était... le socle de la statue de la liberté à New York !

Trois petits clics

Connectez-vous dès maintenant sur votre site favori <http://velo-cite.org> ; le lien vers la page de la campagne de financement apparaît. Trois clics et vous pouvez faire un don donnant lieu à une réduction d'impôts sur le revenu, à hauteur de 66 % ; ainsi, un don de 100 € ne vous coûte réellement que 33 €. Ce projet est mobilisateur ; il s'inscrit pleinement dans l'objet même de l'association, c'est-à-dire la promotion de l'usage du vélo. Sa mise en œuvre va donner corps aux dispositions de la loi sur la transition énergétique de 2015, à savoir « une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports. »

● L'équipe de campagne
Oriane, Ismaël, Simon, Jean

L'assemblée générale

L'assemblée générale de Vélo-Cité s'est tenue le jeudi 25 janvier à la maison éco-citoyenne. Malgré la pluie, continue invitée de ce début d'année, 73 adhérents ont répondu présent et 17 autres avaient donné pouvoir. Ce qui confirme que les cyclistes ne sont pas des poules mouillées et qu'ils s'intéressent à la vie de leur association. Qu'ils en soient remerciés

Le président, Ludovic Fouché, a commenté les actions passées et à venir de l'association. L'année 2017 a encore connu une grosse activité où on retrouve bien sûr des « classiques » : fête du vélo, bourses aux vélos, manifestations et débats, les stages de vélo-école, les remises en selle... mais aussi le développement des interventions en entreprise et la mise sur pied d'un projet de maison du vélo et des mobilités couvrant les communes de Lormont, Bassens, Cenon et Floirac.

On imagine bien que tout ceci ne se fait pas en claquant des doigts. C'est grâce à l'investissement des administrateurs, des salariés et des bénévoles que nos projets voient le jour et se développent. Aussi avons nous cette année procédé au renforcement de notre équipe de salariés, à la mise en place d'un accord d'entreprise et à une revalorisation des salaires justifiée par les montées en compétence.

Le trésorier, William Bouramoul, a ensuite présenté **le bilan financier**, souligné une légère augmentation des dépenses et recettes en 2017, et annoncé une augmentation importante du budget en 2018, conséquence de la création de la maison du vélo sur la rive droite. En 2018, une comptabilité analytique sera mise en place afin de pouvoir affecter dépenses et recettes liées aux différentes activités. Cela permettra d'établir plus facilement les bilans demandés par les organismes qui nous subventionnent.

À noter qu'afin d'augmenter nos ressources propres, le conseil d'administration a mis au vote une augmentation des cotisations. Celle-ci a été acceptée par 77 voix pour, 11 abstentions et 2 voix contre. Le tarif réduit (étudiant, chômeur) reste inchangé à 5 €, le tarif individuel passe à 20 € le tarif famille à 30 €. Ces tarifs seront applicables à partir de 2019.

Une modification a été apportée à l'article 7 des statuts de l'association. Rappelons que ne peuvent être candidates au CA que des personnes adhérentes depuis au moins un an. La modification assouplit cette mesure comme suit : « En cours d'année, le conseil d'administration peut co-opter jusqu'à deux membres parmi les adhérents, sans condition d'ancienneté. Ces membres intègrent alors de plein droit le conseil d'administration, jusqu'à l'assemblée générale suivante. » Cette mesure permet d'embaucher en cours d'année des bonnes volontés qu'il serait dommage de décourager.

Le conseil d'administration a été partiellement renouvelé. Trois administrateurs (Mireille Bousquet-Mélou, Georges Chounet et Danielle Casagne) arrivaient au terme de leur mandat de trois ans. Seule MBM se représente, et est élue. Guillaume Mari, pressenti comme futur trésorier, se présente, et est également élu. William Bouramoul, à qui il succède, devient trésorier adjoint et s'occupera des ressources humaines.

Comme d'habitude la réunion s'est terminée par

le pot de l'amitié où l'on a continué à parler vélo et à tirer (parfois) des plans sur la comète.

Le compte-rendu complet figure sur notre site Internet.



● Alain Guéineaud

Le nouveau CA

Aurélien Belhocine	Laura Fall
(co-opté en CA le 8/02)	Ludovic Fouché
William Bouramoul	Alain Guéineaud
Mireille Bousquet-Mélou	Éric Leroy
Max Clogenson	Émilie Mallet
Pascal Derache	Guillaume Mari
	Jean Pébayle

Mais que fait Vélo-Cité ?

Novembre

- 04 Remise en selle
- 07 Conseil d'administration
- 09 Colloque annuel du Club de la mobilité
- 09 Réunion avec le groupe local de Cenon
- 11 Remise en selle
- 13 Réunion avec l'ADEME
- 14 Parution du bulletin
- 15 Réunion pour une plateforme numérique des cyclo-fiches
- 16 Remise en selle à la Mairie de Lormont
- 16 Comité partenarial « trame douce » rive droite GPV / A'Urba
- 16 Inauguration du vélo café « Musette »
- 17 Atelier aménagements
- 20 Rencontre avec le Maire de Cenon
- 21 Formation sur le financement participatif
- 24 Réunion avec Euratlantique
- 29 Rendez-vous avec l'ADEME
- 30 Séance éclairage avec les agents de la caserne Xaintrailles
- 30 Formation des ambassadeurs du vélo
- 30 Réunion avec Wimoov

Décembre

- 01 Patrouille d'examen des aménagements dans la zone du Palais Gallien (p.7)

- 02 Remise en selle
- 04 Réunion sur les cyclo-fiches avec Bordeaux Métropole
- 05 Réunion PSMV (plan de sauvegarde et de mise en valeur) à Bordeaux Métropole
- 06 Réunion GPV « trame douce » rive droite
- 07 Réunion cyclabilité avec l'association Cycles et Manivelles
- 07 Conseil d'administration
- 09 Remise en selle
- 13 Visite de lieux d'accueil rive droite pour la maison itinérante du vélo et des mobilités
- 14 Réunion de présentation « Le vélo à Pessac » (p.8)
- 15 Balade « Les lumières de la ville »
- 19 Réunion partenariale pour la fête du vélo

Janvier

- 04 Atelier de travail sur la plateforme numérique des cyclo-fiches
- 06 Remise en selle
- 08 Interview à TV7 et France 3
- 09 Conseil d'administration
- 11 Rendez-vous au conseil régional
- 13 Remise en selle
- 17 Réunion sur les aménagements avec Bordeaux Métropole et la direction des mobilités

- 18 Atelier de travail sur la plateforme numérique des cyclo-fiches
- 22 Remise officielle de la pétition pour le pont de pierre sans voitures
- 22 Débat au journal de TV7 sur l'expérimentation du pont de pierre
- 23 Visite de la future boucle verte de la rive droite
- 24 Réunion « cyclo-fiches » avec Bordeaux Métropole
- 25 Accueil d'un groupe d'étudiants du master ESS de Sciences Po Bordeaux
- 25 Assemblée générale (p.4)
- 29 Réunion avec le CERESNA (centre d'études et de recherches économiques et sociales en nouvelle Aquitaine)

Février

- 02 Réunion pour la fête du vélo 2018
- 05 Réunion au Quartier Général et à la Mairie de Bassens
- 06 Réunion à Floirac
- 08 Formation des chargés de mission responsables des plans de mobilité entreprise
- 09 Conseil d'administration
- 10 Réunion sur les aménagements de la zone aéroportuaire à la Mairie de Mérignac

Les voies sur berges ne sont plus une autoroute

Le préfet de Gironde a signé le 1^{er} août 2017 un décret supprimant le statut autoroutier à l'A631, sur 1,8 km entre la rocade à Bègles et le futur pont Simone Veil à Bordeaux (zone qu'on appelle communément les voies sur berge). Le déclassement de cette pénétrante permettra à Bordeaux Métropole de réaménager la voie et de l'intégrer à la promenade des quais de Bordeaux. Pour l'instant, le projet de réaménagement ne concerne que la section comprise entre le conservatoire à Bordeaux et le pont futur pont Simone Veil. À terme, il s'agit de créer un boulevard urbain et de dédier les deux voies côté Garonne aux piétons et vélos, de ne garder qu'une 2x2 voies limitée à 70 km/h puis 50 km/h à l'approche du pont, et d'aménager un carrefour à feu au niveau de la rue Pauly à Bègles. L'objectif étant de limiter la circulation et de réduire la vitesse.

Les premières images ont été publiées, avec beaucoup de verdure. La volonté de créer un vrai tronçon du REV (réseau express vélo) est affirmée clairement au plus haut niveau. On ne demande pas mieux que d'avoir une liaison cyclable continue du nord au sud de l'agglomération en longeant la Garonne, et ce sur chaque rive !



Les voies sur berges actuelles



Le tronçon déclassé



L'arrivée devant le château Descas

Ce projet de réaménagement est concomitant à deux autres gros projets dans le secteur du conservatoire : la reconfiguration du pont St-Jean, repoussée à 2021, et la création de la « rue bordelaise », où à l'image des travaux d'Hausmann

ou de l'intendant Tourny (!), une nouvelle rue sera percée entre les quais (au niveau du château Descas) et la gare St-Jean (au niveau de la rue de Tauzia). Rien que ça ! On nous promet non pas une rue, mais une esplanade : la nuance est importante, car cela veut dire qu'elle sera fermée aux voitures. Nous serons vigilants pour que cela reste le cas, notamment au cours de nos réunions de travail désormais trimestrielles avec Euratlantique. Ce ne sera pas chose facile, car la construction de cette rue a été confiée à un promoteur commercial privé qui a réussi le tour de passe-passe d'intégrer dans le projet la création de pas moins de 86 000 m² de commerces autour de ce nouvel axe. Du commerce de centre ville, donc, et qui devrait être facilement accessible en vélo. La circulation du pont St-Jean sera renvoyée vers le pont ferroviaire, de manière à libérer le maximum d'emprises « vertes » devant le château Descas, en prolongement des quais existants.

Tous ces projets ne sont pas encore cohérents entre eux, mais nul doute que l'image autoroutière qui bloque depuis trop longtemps l'accès aux berges de la Garonne a bel et bien vécu !



La rue bordelaise large

● Ludovic Fouché

L'Institut des métiers de la santé de Bordeaux : une situation indigne pour les cyclistes !



L'institut des métiers de santé situé rue Francisco-Ferrer à Bordeaux traite bien mal ses étudiants cyclistes : il ne propose que quelques vieux accroche-roues, offrant au mieux une douzaine de places. Conséquence : des deux-roues accrochés partout où c'est possible dans l'enceinte de

l'institut. Les arbres, les barrières, les clôtures, tout sert de support. Et l'espace public est également envahi de vélos accrochés au mobilier urbain, pylônes, poteaux indicateurs, etc. Dans le même temps, tout l'espace libre dans l'enceinte – y compris les zones censées être des pelouses – est occupé par des voitures !

Une situation anormale à plusieurs titres : former des étudiants aux métiers de santé et continuer à favoriser les déplacements automobiles, qui plus est sans rien faire pour les modes de déplacement non polluants, paraît aberrant. Ensuite, cet organisme fait partie du CHU, lequel a fait quelques efforts pour permettre le stationnement des vélos. Alors pourquoi pas ici ? Eh bien on s'en occupe ! Un courrier va être adressé au CHU avec copie au président de son conseil d'administration qui, ça tombe bien, s'appelle Alain Juppé.

● Alain Guérineaud

Coup de gu...

Combien de temps faudra-t-il encore pour que les aménageurs comprennent certaines choses simples concernant le vélo, par exemple :

- qu'il ne faut pas border une piste cyclable avec de la grave ou du gravillon. À la première averse, ces matériaux se retrouvent sur la piste, et entraînent crevaisons, dérapages et chutes ;
- qu'il faut entretenir la végétation longeant les pistes. On ne compte plus les pistes bi-directionnelles dont un seul sens est utilisable (et encore). On fait comment pour se croiser ? Parfois il faut carrément mettre pied à terre.

Alors en 2018 on résout ces anomalies ? Ça ne doit pas être si compliqué...



Invasion de gravillons

Des voies vertes en veux-tu en voilà

Les voies vertes se multiplient dans la métropole. Doit-on s'en réjouir parce qu'elles augmentent le linéaire d'itinéraires cyclables, ou déplorer cette cohabitation avec les piétons ?

D'abord c'est quoi, une voie verte ?

D'après le code de la route, c'est une route réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (R110-2). Parmi les véhicules motorisés, seuls les véhicules d'entretien de la voirie sont autorisés à y rouler (R412-7). Le stationnement y est interdit (R417-2). Mais le code de la route ne définit pas ce qu'est une route. En dernier recours on peut demander au dictionnaire, qui considère que c'est un aménagement hors agglomération (en ville, il y a plutôt des rues, des avenues...).

Sans chercher à finasser sur le sens du mot route, on peut néanmoins conclure que cet aménagement a été pensé pour être utilisé hors agglomération, comme itinéraire touristique ou comme voie de liaison douce à des endroits où les piétons comme les cyclistes ne sont pas très nombreux.

Comment y cohabitent piétons et cyclistes ?

Le code la route n'a prévu aucune règle de circulation. Bien sûr on peut supposer que les règles générales s'appliquent et que les cyclistes y roulent à droite. Mais les piétons ? Le code de la route considère qu'un piéton n'a pas à marcher sur une chaussée sauf si l'accotement n'est pas praticable (R412-34), et ne prévoit d'exception que pour les zones de rencontre. Bon, le code de la route n'a pas forcément besoin de tout écrire, mais il aurait pu mentionner que les piétons ne doivent pas marcher au milieu (contrairement à ce que semblent préconiser les pictogrammes de notre métropole) ou à trois de front.

En tout cas, contrairement aux aires piétonnes, le piéton n'y est pas prioritaire.

Quelle différence avec une piste cyclable ?

Tout d'abord la largeur : bien que cela ne soit défini dans aucun texte réglementaire, les règles de l'art, énumérées dans le cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes, demandent que les voies vertes aient une largeur minimale de 3 mètres, exceptionnellement 2,50 m.

Ensuite, les règles de circulation : on l'a évoqué pour les piétons, en précisant toutefois que les piétons sont autorisés à marcher sur la piste cyclable s'il n'y a pas d'accotement praticable. Il y a aussi les cyclomoteurs. Ils peuvent être autorisés sur piste cyclable, jamais sur voie verte.

Enfin, ce qui est très gênant pour les cyclistes, les règles de priorité lors des croisements avec des routes sont très différentes. Une piste cyclable dispose de façon générale de la priorité de la route qu'elle longe, et elle peut donc être rendue prioritaire, ce que Bordeaux Métropole applique bien. Dans tous les cas, les véhicules qui tournent à droite ou à gauche en coupant la piste doivent la priorité aux cyclistes. Même si ça n'est pas univer-

sellement connu et respecté, ça facilite la traversée des intersections par les cyclistes.

Hélas, il n'en est rien pour les voies vertes. Imaginées comme des itinéraires longs en site propre, elles n'avaient pas besoin de telles règles. Au contraire, la réinsertion dans la circulation pouvait justifier une règle de prudence. Appliqué en agglomération, ce principe aboutit à un itinéraire haché, où les cyclistes devraient s'arrêter tous les 100 mètres avant de pouvoir traverser, tandis que les piétons, eux, sont prioritaires.

Heureusement, dans quelques cas trop rares, Bordeaux Métropole a implanté des panneaux cédez-le-passage sur la voie des voitures, avec néanmoins un risque d'ambiguïté pour les pistes cyclables (s'il n'y a pas de panneau, les automobilistes peuvent penser qu'ils sont prioritaires).

Les aménagements de Bordeaux Métropole sont-ils conformes aux règles ?

Si Bordeaux Métropole multiplie les voies vertes au lieu de faire des aménagements distincts pour les piétons et les cyclistes, c'est pour économiser l'espace.

Sachant qu'une piste bidirectionnelle mesure de 2,5 à 3 mètres, qu'un trottoir mesure au minimum 1,40 m, la largeur totale minimum de 3,90 m est supérieure à la largeur d'une voie verte (3 m en principe), surtout si celle-ci ne fait finalement que 2,50 m. Du coup, cet aménagement permet à nos communes de conserver le sacro-saint stationnement des véhicules, ouf.

Cet aménagement doit être la plupart du temps considéré comme un détournement des règles du code de la route (ces voies vertes ne sont pas des routes ni même des rues) et un mépris total de la jurisprudence. À Marseille puis à Strasbourg, le tribunal administratif, saisi par des associations de piétons, a considéré que la réglementation ne permettait pas de prévoir des aménagements mixtes pour les piétons et les vélos. Il a demandé à ces communes de « respecter la réglementation en vigueur, notamment en délimitant au sol l'espace réservé aux cycles et celui réservé aux piétons, ou en affectant lesdites zones mixtes à l'une ou l'autre de ces destinations ».

Faut-il donc contester ces aménagements ?

Partout en France, les techniciens comme les cyclistes (mais sans doute pas les piétons) sont conscients que l'autorisation des espaces mixtes serait ponctuellement utile. Prenons par exemple les ponts au-dessus de la rocade, si effrayants pour les cyclistes. Les rares piétons pourraient sans doute cohabiter avec les cyclistes qui y sont également peu nombreux.

Cependant, partout en France, les associations cyclistes refusent les voies vertes, car elles savent que cela reviendrait à ouvrir la boîte de Pandore



Un bon exemple de voie verte : une liaison entre deux quartiers près de Mondésir à Mérignac



Le marquage incite les piétons à marcher au milieu



Voie verte courte, de l'ordre de 400 mètres. L'aménagement est destiné à organiser le stationnement. Le cheminement des piétons s'est peut-être amélioré mais pas celui des cyclistes



La preuve, ils ne l'utilisent que dans un sens...



et il y a un cédez-le-passage à l'intersection de la voie secondaire.

pour certaines collectivités trop contentes de créer à moindres frais des équipements prétendument cyclables, dont on rappelle qu'ils sont obligatoires en cas de nouvel aménagement. C'est ce qui se passe à Bordeaux, ville pourtant favorable aux cyclistes.

Alors devons-nous nous préparer à tenter un recours, à l'image de Marseille et Strasbourg, mais cette fois porté par les cyclistes et les piétons ?

De moins en moins large, mais faut que ça passe et avec le sourire

Les zones 30 et les zones de rencontre progressent à l'intérieur des boulevards et c'est bien. Le secteur du Palais Gallien a été traité il y a de nombreuses semaines déjà. Les rues de ce quartier sont souvent très étroites. On a entendu beaucoup de remarques des cyclistes et des automobilistes dans les premiers temps. Et le temps a passé. Vélo-Cité est allé faire quelques photos sur place et a discuté avec les cyclistes rencontrés. Résumé en images



Largeur 2,80 m. On est rue du Palais-Gallien. Une voiture arrive en face. Ce cycliste choisit de céder la place à l'automobile. C'est une pratique courante et finalement pas désagréable si la voiture arrive à petite allure.



Largeur 2,60 m. Rue St-Fort en direction de l'ouest (toujours tout droit ce sera la plage). Vélo-Cité mesure avec soin. Vers l'est (toujours tout droit ce sera la rue du Palais-Gallien puis Bergerac, puis Turin), la même voie n'est plus qu'à 2,55 m.



Largeur 2,25 m. Le record du jour. Une place de stationnement automobile est calibrée pour 2 m de large... Même deux piétons, ça prend déjà toute la place.



Largeur 2,35 m et peu de visibilité. Voilà à gauche l'emprise d'un vélo et à droite l'emprise d'une automobile sur la voie. Faut forcément que l'auto et le vélo harmonisent leur passage. Et d'après les cyclistes rencontrés ça se passe bien (et avec le sourire ça marche encore mieux)

Pour terminer, la rue Huguerie est enfin en double sens (très très vieille demande de Vélo-Cité) et c'est bien pratique. Tellement large qu'on n'ose quand même pas proposer une image dans le bulletin.

● Oriane Hommet
et Jean-François Perrin

Sur les boulevards



Barrière Saint-Genès, une voie a été supprimée pour laisser place à une bande cyclable (les piétons, eux, sont toujours à la peine...)

La place laissée aux vélos s'accroît à Bordeaux. Mais qu'en est-il au-delà ? Commençons par les boulevards. Le cycliste de Bacalan qui voudrait aller du côté de Bègles par les boulevards devra avoir une bonne dose de témérité. Le départ commence plutôt bien. Le boulevard Alfred-Daney dispose de bonnes bandes cyclables. Et on remarque une amélioration notable dans le secteur : des

bandes ont été tracées sur l'avenue de Tourville. Il y a peu, cette courte avenue était à deux fois deux voies et certains automobilistes semblaient y être pris d'un vertige autoroutier. Désormais, le cycliste s'y sent plus à l'aise.

Arrivé place de Latule, il faut mieux s'armer de patience car la traversée s'y fait en plusieurs temps. Il est prévu que cette place soit réaménagée. Espérons que les cyclistes y trouveront leur juste place !

Après on « rentre dans du dur ». Et le mieux succède souvent au pire. Le pire, on le trouve par exemple dès la première courbe : beaucoup de voitures qui s'engagent sur le boulevard Godard coupent allégrement le virage en mordant sur la bande cyclable peu visible : pas très rassurant ! Cette impression d'être coincé entre trottoir et voitures, on la ressent dans presque toutes les courbes sur les boulevards tant certains conducteurs y roulent vite.

Il y a aussi des secteurs où on se sent plus à l'aise, par exemple vers la barrière d'Ornano ou après la

barrière de Toulouse. Mais si on pédale de la barrière Saint-Genès vers celle de Toulouse, mieux vaut ne pas être dépassé par un poids lourd : on peut presque lire la marque de ses pneumatiques tellement la bande est étroite et effacée. Sans parler des autos garées en épi sur les trottoirs et dont les pare-chocs arrivent au milieu de la bande cyclable ! Il y a bien des améliorations ponctuelles, par exemple le nouveau traitement de la barrière Saint-Genès. Les passages de chaque côté ont été réaménagés avec une seule voie pour les automobilistes et une bande cyclable assez large. Un moment un peu plus relaxant !

Le nombre de vélos allant en augmentant même sur les boulevards, le tracé de bandes cyclables continues et de largeur constante devrait être à l'ordre du jour, en attendant le grand projet audacieux de réaménagement laissant toute leur place aux transports en commun et aux cyclistes.

● Georges Chounet

Pessac : quelle politique pour le vélo ?

Alors que les indicateurs de Bordeaux Métropole démontrent que l'utilisation du vélo décolle franchement, la mairie de Pessac a souhaité faire le point sur les aménagements et les actions de la commune en faveur de ce mode de déplacement.



La tenue de cette réunion, le 14 décembre dernier, où étaient présents au moins 60 participants dont les représentants des syndicats de quartier, est déjà en soi un signe très positif pour le développement du vélo à Pessac et sa prise en compte par nos élus et institutions dans les choix d'urbanisme à venir. Florent Coignac, de Bordeaux Métropole, a rappelé les objectifs du dernier plan vélo. Celui-ci inclut notamment un partenariat avec la ressource Éturécup qui animera la 4^e maison du vélo de la métropole, sur le campus mais aussi avec une antenne au centre-ville. Nous y reviendrons dans un prochain bulletin.

Le verre à moitié plein

Après une présentation du réseau cyclable et des infrastructures liées au vélo dans la commune, on nous a détaillé les projets de développement du réseau vélo à l'horizon 2020 :

- liaison extra rocade vers Mérignac (avenue de Beutre et piste Bioparc)
- zone Bersol-Innocampus (avenues de Canéjan et du Haut-Lévêque à l'horizon 2020, rue de Gutenberg à l'étude)
- franchissement de la voie ferrée à Jozereau, extra-rocade (à l'étude)
- amélioration du franchissement de la voie ferrée rue du Bas-Brion, près du supermarché Leclerc (à l'étude)
- continuité cyclable rues de Châteaubriant et Desbats (projet horizon 2020)
- continuité cyclable près du collège Assomption, avenue Louis Laugaa (à l'étude)
- le carrefour de l'Alouette (à l'étude)
- la liaison Pacha-Toctoucau (à l'étude)
- amélioration la liaison piétons/vélos de la cité Compostelle depuis l'arrêt de tram.

En ce qui concerne le stationnement, deux abris sécurisés sont prévus au pôle multimodal de l'Alouette, ainsi que des places pour les vélos dans le nouveau parc relais d'Aquitaine Cap Métiers.

Le verre à moitié vide

Beaucoup de points difficiles n'ont pas été abordés, par exemple la discontinuité cyclable du Monteil, sur l'ancienne route d'Arcachon. Tous les sujets ne peuvent évidemment pas être traités simultanément, mais l'ordre des priorités paraît parfois mystérieux. En effet, on s'attache toujours à parler de REV (réseau express vélo) à Pessac, mais ce REV pessacais constitue pour l'heure plus un Graal qu'autre chose. En effet, à défaut de signalétique, de continuité, de dessertes pertinentes et parfois même de concrétisation sur le terrain, ces itinéraires REV sont inconnus de la plupart des pessacais. La quête du REV ne devrait pas occulter les besoins d'aménagements sur le reste du réseau.

Par ailleurs certains projets de franchissements prévus pour les modes doux sont présentés comme des alternatives à des voies routières, alors que celles-ci restent plus directes pour certains trajets. Mais leur amélioration pour la sécurité des cyclistes ne semble pas à l'ordre du jour. C'est le cas du franchissement Jozereau qui serait censé se substituer au tunnel Paul-Émile Victor, ou encore dans une moindre mesure de la passerelle InnoCampus qui remplacerait le pont/échangeur au dessus de l'A63 (près de Leroy Merlin à Gradignan). Les cyclistes du quotidien cherchent souvent le trajet le plus simple, et risquent d'être peu tentés par des détours de plusieurs minutes, même pour y trouver un passage en site propre. Ces nouveaux franchissements demeurent toutefois un avantage modal au vélo pour des trajets actuellement difficiles en voiture.

● Rémi Lejeune, Pascal Derache

Lire aussi : le blog Pessac à vélo

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

Cyclo-inspection à Pessac

Samedi 14 octobre, une dizaine d'adhérents pessacais s'étaient donné rendez-vous pour parcourir quelques itinéraires empruntés par les cyclistes quotidiens

Sous la conduite de Frédéric, adhérent de longue date mais aussi ancien élu en charge des mobilités douces, le petit groupe a emprunté quelques uns des axes stratégiques de la commune.

Vers Bordeaux

La liaison vers Bordeaux, en partie aménagée sur l'avenue Jean-Jaurès, est d'abord en bande cyclable de bonne qualité. Cette bande longe cependant le stationnement auto sur la moitié du trajet, sans bande tampon, et les cyclistes y sont à la merci d'une ouverture de portière. Au delà du nouveau pont de chemin de fer, la bande est inexistante ou très dégradée et l'aménagement n'est pas prévu dans les contrats de co-développement, alors que ce serait une priorité. Cet itinéraire, entre Pessac-centre et Talence, est très fréquenté par les cyclistes, qui se retrouvent dans un flux important de véhicules et de bus (la Liane 4), dont la vitesse limite reste de 50 km/h. C'est aussi bien sûr l'axe majeur vers Bordeaux. L'alternative, par la rue Jean-Cordier, n'est pas mieux sécurisée pour les vélos.

Vers le campus

Au niveau du Centre Leclerc, la traversée du chemin de fer en direction du campus est difficile pour les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Il n'est possible de passer qu'en empruntant un trottoir très étroit. Il suffirait pourtant d'installer un feu à poussoir pour faire passer les cyclistes à contresens. Ou mieux, de réserver ce passage aux modes doux.

Les quartiers Candau-Brivazac et Chiquet ont fait l'objet d'aménagements dans les années passées, avec des zones 30 et des doubles sens cyclables. L'avenue de Candau, en raison de son tracé, demeure au minimum anxiogène, voire dangereuse pour les cyclistes.

La liaison au campus depuis la clinique mutualiste via la rue Escarpit a été équipée de pistes au niveau du trottoir. C'est confortable, mais la rue elle-même a été aménagée pour favoriser la vitesse des voitures, avec des bordures hautes et un séparateur central qui rendent sa traversée difficile. Il faudrait par ailleurs assurer une traversée nord-sud facile du campus à vélo par l'allée Ausone, en commençant par raccourcir la barrière qui empêche les cyclistes de passer. La traversée du bois de Saige, peu visible, ne pose pas de problèmes le jour... mais la nuit, l'absence d'éclairage n'encourage pas les étudiants ni surtout les étudiantes à y rouler.

Suite >>>>>

Retour vers le centre-ville

La coulée verte, de l'arrêt Bougnard à Pessac centre, est une belle réalisation, mais nous sommes passés par le parc du Fontaudin, autorisé aux cyclistes. En revanche, la plupart des rues résidentielles voisines (Brémontier, Poincaré...) ne sont toujours pas aménagées en double sens cyclable, alors que le collège est juste à côté.

Enfin, nous nous sommes rendus dans le parking Parcub, sous la gare : l'accès y est très compliqué, voire impossible, et le sol de la rampe n'a plus de revêtement en fin de parcours. Un espace est dédié aux deux-roues motorisés mais nous y avons quand même trouvé une douzaine de vélos, et aussi un cadre sectionné... Le site internet de Parcub le présente pourtant comme un parking accueillant des vélos.

Après toutes ces émotions et découvertes, nous avons dégusté l'excellent gâteau aux noix de Christelle et les jus de pomme de Fred, au parc Razon tout proche.

Une initiative à renouveler, pour accompagner et argumenter les demandes de Vélo-Cité auprès de la mairie.

● **Pascal Derache**



Passage sous le chemin de fer en direction du campus

Un mois sans ma voiture : le bilan

Dans le numéro précédent de notre bulletin, nous vous avons raconté pourquoi et comment un couple d'adhérents de Vélo-Cité s'était lancé dans l'expérimentation proposée par Bordeaux Métropole. Nous les avons de nouveau rencontrés pour connaître leurs impressions après ce mois de privation

Disons-le tout de suite, ils ont trouvé cette expérience plutôt agréable. Avec leur carte d'abonnement, ils ont utilisé davantage les transports en commun, pour remplacer des trajets en voiture mais aussi à vélo. Pour autant, le vélo n'a pas été oublié puisqu'ils ont tenté de nouveaux trajets, plus longs, et testé de nouveaux itinéraires (avec le plaisir supplémentaire d'un arrêt en route pour boire un café).

Pour ce qui est de l'auto-partage, le bilan est mitigé. Échec total avec Koolicar (location de voitures entre particuliers), le propriétaire contacté n'ayant pas répondu ; pas mieux avec Yea ! faute de voiture disponible au moment voulu ; mais Citiz a fourni une voiture pour un déplacement en dehors de Bordeaux.

Ce mois d'essai leur a permis de changer certaines habitudes, changements qui devraient perdurer à

plus long terme. Nos pionniers seraient prêts à recommencer si la possibilité leur était donnée.

De là à abandonner leur voiture, il y a un pas à franchir. Clairement, la question se posera au moment de renouveler leur voiture. Notre couple aimerait alors disposer d'un outil pour comparer les coûts (amortissement, assurance et entretien) en fonction de la fréquence d'utilisation de la voiture, des besoins liés aux vacances...

Ce pas est sans doute plus facile à franchir pour ceux qui décident seulement d'abandonner une deuxième voiture, libérant ainsi de la place dans la ville. Mais nos deux cobayes trouvent que participer à l'expérience « un mois sans ma voiture » en ne laissant au repos qu'une des deux voitures d'un couple, c'est trop facile !

● **Danielle Cassagne**

La vie sans la deuxième voiture

En couple, avec de jeunes enfants, et vivant ex-radicale, nous avons été il y a deux ans sur le point de nous équiper d'une deuxième voiture à l'occasion d'une transition professionnelle. Finalement nous ne l'avons pas fait, et nous avons investi une part minime du budget prévu dans de bons vélos hollandais pratiques, y compris un vélo cargo électrique subventionné en partie par Bordeaux Métropole. Sans vouloir ériger notre expérience en modèle universel, ses enseignements méritent sans doute d'être partagés.

Alors que les systèmes d'autopartage fleurissent partout, combien de nos concitoyens envisagent de partager une voiture... dans leur propre foyer ? Même si elle ne s'adapte pas à toutes les situations, cette expérience peut être très enrichissante. Au sens propre d'abord, puisqu'elle épargne quelques dizaines de milliers d'euros dévolus à l'achat, l'assurance et l'entretien d'une deuxième voiture. Ensuite car elle oblige à repenser sa mobilité, et bien entendu à redécouvrir le vélo comme mode de déplacement : très efficace pour la majorité des trajets, qui en pratique ne dépassent pas si souvent 3 ou 4 km ! Il ne s'agit pas de se passer complètement de voiture, mais de comprendre qu'on n'en a pas tant besoin que ça. Et cette expérience est vraiment heureuse, car elle permet de faire un minimum d'exercice physique quotidien, de vivre notre ville d'une manière plus agréable et accessoirement d'éveiller les enfants aux règles de la circulation.

A contrario, pour toutes les familles équipées d'un véhicule par adulte, il est bien difficile de s'en passer tant le coût marginal de son utilisation au quotidien est modeste : une fois qu'on a

acheté la bête, qu'on lui a abandonné sur sa parcelle, dans son parking ou dans la rue un espace de stationnement, s'en servir ne coûte plus grand chose. Et ce, même quand le service rendu n'est pas vraiment meilleur que celui fourni par un vélo, et même si cette utilisation cause un préjudice collectif (pollution, bruit, insécurité pour les piétons, espace de voirie consommé...). Cela reste un réflexe : on sort de chez soi... donc on prend sa voiture : « what else? » comme dirait George Clooney... C'est sans doute pour cette raison que dans notre belle métropole, dès qu'un trajet dépasse 1 km, il est réalisé dans plus de 70 % des cas en voiture.

Bordeaux Métropole affiche d'ambitieux objectifs de réduction de part modale auto. Pour qu'ils se réalisent, il faudra que le parc automobile des particuliers diminue, et qu'à l'instar de la capitale, les foyers équipés d'une voiture au plus deviennent davantage la norme, y compris en périphérie. Quelle politique d'urbanisme, de transport public et de voirie favorisera cette évolution salutaire ?

● **Rémi Lejeune**

Auto-partage

À lire, un chouette article de nos amis de Citiz dans Rue89Bordeaux :

<https://rue89bordeaux.com/2017/12/rien-nempeche-lavenement-de-voiture-commun/>

Je me déplace à vélo en famille

L'arrivée d'enfants au sein d'un foyer peut pousser les nouveaux parents à délaissé leur biclou et à choisir la voiture pour leurs déplacements quotidiens. Pourtant de nombreuses alternatives existent, que l'on transporte un ou plusieurs enfants



La soirée proposée par *Cycles et manivelles* le 22 septembre était l'occasion de présenter plusieurs solutions.

Fixé à l'arrière du vélo, le **siège enfant** peut transporter un bambin jusqu'à ses 5-6 ans (pour les petits gabarits). Il existe différents modèles, de qualité variable, à fixer sur le porte bagage ou sur le tube de selle (selon plusieurs témoignages la marque Yepp serait une valeur sûre). Lorsque l'enfant est encore petit, de 10-12 mois à ses 2 ans, il peut tenir dans un siège qui se place à l'avant du vélo. Il se trouve ainsi entre les bras de l'adulte qui conduit, et les interactions en sont facilitées. Il est bien sûr possible de combiner siège avant et siège arrière pour transporter deux enfants, lorsque le plus jeune a moins de 2 ans et le second moins de 6 ans !

On peut également transporter un enfant sur **une selle ajoutée sur le cadre du vélo**, lorsque le cadre comporte un tube horizontal. L'enfant se retrouve entre les bras de l'adulte, les pieds posés sur des cale-pieds. Il peut être transporté ainsi de 3 à 6-7 ans. Comme avec un siège enfant avant, cette configuration facilite les échanges. La selle rajoutée sur le cadre est idéale pour de courtes distances.

Lorsque l'enfant peut pédaler sur son propre vélo, mais que les balades s'avèrent trop longues pour lui, le système de **barre de traction** « Follow me » permet de remorquer le vélo avec l'enfant, qui n'a plus à pédaler en continu. Guillaume a installé ce système sur son vélo et l'y laisse, prêt à être employé à tout moment. Ce système conserve une très bonne maniabilité au vélo, malgré le vélo enfant accroché, même pour des itinéraires en ville.

Les **remorques** peuvent transporter un ou deux enfants. Elles peuvent parfois se transformer en poussette, option intéressante lorsqu'on pose le vélo et qu'on souhaite continuer à pied. Non seu-

lement on transporte ses enfants, mais on évite de devoir garer la remorque (ce qui n'est pas toujours chose aisée dans les centres villes par exemple). Rebecca détache la remorque Thule de son vélo et installe la troisième roue pour obtenir une poussette très facilement !

La remorque peut intégrer une coque de maintien pour transporter un enfant de quelques semaines, à partir d'un mois. En effet, tant qu'un bébé ne tient pas sa tête on ne peut le placer dans un siège enfant.

Le vélo « longtail », alternative peu connue pour se déplacer avec deux enfants est un **vélo rallongé par l'arrière**. Un système de porte-bagage rallongé et robuste permet de fixer deux sièges enfants ainsi que du chargement. Il s'agit d'un vélo à part entière. Une fois ses deux enfants déposés à leur école respective, Gaëlle continue sa route pour aller travailler comme si elle utilisait un vélo classique.

Les vélos de La Poste sont des **vélos porteurs**, équipés d'une assistance électrique. Ils sont lourds mais ils ont l'avantage d'être très robustes. Batien a « customisé » son vélo La Poste en ajoutant une assise et un système de ceinture à l'avant dans le porte-paquet résistant pour y accueillir son fils de 6 ans, et une assise à l'arrière pour sa fille de 8 ans. Il a effectué des modifications mécaniques, notamment sur le système de freinage, pour plus de sécurité. Un vélo porteur avec de l'huile de coude, à moindre coût ! Il utilise son vélo au quotidien, comme un vélo classique.

On voit de plus en plus de **vélos cargos** sillonner les rues de la métropole. Avec deux ou trois roues, **biporteur ou triporteur**, le vélo cargo possède une caisse de chargement à l'avant afin d'y placer enfants, matériel, courses... Les jours de pluie, les enfants sont à l'abri dans la caisse qui s'équipe d'une capote, contrairement aux classiques sièges enfant.

Le biporteur, avec ses deux roues, a l'avantage d'être maniable comme un vélo traditionnel. Il permet d'emprunter n'importe quelle piste ou bande cyclable puisqu'il a la largeur d'un guidon. Le triporteur, avec sa caisse plus large, permet d'asseoir plus facilement deux enfants l'un à côté de l'autre. Le Babboe big, est, d'après les recherches d'Alexandra qui vient d'avoir deux jumeaux, le seul triporteur capable d'accueillir deux coques côte à côte pour y installer ses enfants. Certains triporteurs acceptent jusqu'à 4 enfants ; mais attention si le vélo n'est pas à assistance électrique, car c'est à la force des mollets qu'il faudra déplacer tout ce petit monde ! À noter aussi que le triporteur est encombrant : lorsque les enfants sont déposés, l'adulte se retrouve avec un vélo très lourd et très large.

Un grand merci à Guillaume, Rebecca, Alexandra, Sébastien, Gaëlle, Clarisse, Batien, Jérémy et Olivier pour leurs témoignages. Et en piste tout le monde !

● Anaïs Soenen, Cycles et Manivelles

Vers de nouvelles mobilités en Gironde

Le conseil départemental de la Gironde a lui aussi apporté sa contribution aux assises nationales de la mobilité. Il y est bien évidemment question de la pratique du vélo, que l'instance départementale souhaite voir se développer. Vous pouvez consulter cette intéressante contribution à l'adresse : <https://www.gironde.fr/actualites/changer-les-habitudes-pour-repondre-lurgence-et-preparer-demain>, ou vous procurer la brochure au conseil départemental.



Buvards publicitaires (vers 1955) édités par la chambre syndicale nationale du cycle

Mon vélo de course(s)

La fermeture du pont de pierre aux voitures inquiète (ou fâche) certains commerçants, qui craignent de perdre une partie de leur clientèle. Voilà qui ne manquera pas d'étonner le vélo-citoyen, client fidèle des centre-villes

De nombreuses études montrent que c'est la voiture qui fait naître puis prospérer les centres commerciaux péri-urbains, au détriment des commerces de quartiers.

Demandez donc à Éric : c'est à vélo qu'il fait les courses pour sa famille de quatre personnes. Ils n'ont pas de voiture et jusqu'à l'an dernier, ils en louaient une pour faire les courses. Mais se retrouver dans les bouchons est bien difficile pour ceux qui ont l'habitude de se déplacer à vélo.

Éric s'est donc équipé d'un chariot qui s'accroche au vélo, avec de grosses roues pour pouvoir rouler facilement sur la route. Ce chariot est très pratique, il est isotherme et se plie bien à plat pour se glisser dans un placard. Il y a même une place pour caser les bouteilles. Sans le sac, il fait diable et peut être utilisé pour aller chercher des colis un peu gros. Ou pour apporter son matériel professionnel jusqu'au train.

Regardez tout ce qu'il contient ! Il peut porter 40 kilos de victuailles dans un volume de 50 litres. Il faut juste faire attention à dimensionner ses

achats à la taille de la remorque. En deux voyages à vélo à un supermarché de quartier, on rapporte l'équivalent d'un coffre de voiture ramené de l'hypermarché. Éric privilégie les petites enseignes, ce qui ne l'empêche pas de faire 10 km aller-retour pour aller chercher des articles plus rares dans un magasin plus grand.

En roulant, il ne sent pas le poids, sauf quand ça monte un peu. Pas besoin de permis spécial pour conduire la remorque, mais il ne faut pas oublier le chariot quand on prend les courbes. Les gens qui le voient passer sont intrigués et lui posent des questions.

Arrivé chez lui, au 2^e sans ascenseur, son chariot se transforme en sac à dos.

Voilà, la démonstration est faite, pas besoin de voiture pour faire ses achats.

Mesdames et messieurs les commerçants, cessez donc de ronchonner, et équipez donc vos commerces de beaux arceaux, vous gagnerez des clients fidèles et de bonne humeur !



● Danielle Cassagne

Le vélo peut vous mener au CHU mais...



... pour le meilleur, pas pour le pire !

Le centre hospitalier universitaire (CHU) est bien connu à Bordeaux. Mais savez-vous qu'il y a au sein de l'établissement une section sportive de cyclo-

tourisme qui ne demande qu'à se faire connaître, moins prestigieuse et moins connue certes que les grands clubs de la région, mais néanmoins partie prenante de toutes les grandes randonnées nationales et autres brevets ? Ce club compte actuellement une trentaine de cyclistes et de cyclos, certains actifs et d'autres retraités, et pas tous attachés au CHU d'ailleurs. Ils se retrouvent pour partager leur passion, en faisant deux sorties par semaine, voire sur un week-end, voire sur plusieurs jours à l'occasion de rencontres inter-clubs (car, faisant partie de la fédération FFCT, nous accédons à plusieurs de leurs manifestations).

Si vous voulez prendre la roue et la route avec nous, vous apprécierez la convivialité, la camaraderie et la fraternité de notre groupe. Contactez-nous !

● Le petit rapporteur du club,
Gérard Gromy (gegegrom@free.fr)

Bulletin d'adhésion à retourner à Vélo-Cité Bordeaux 16 rue Ausone • 33000 Bordeaux

(Les adhésions couvrent une année civile)

Cotisation

Individuelle	15 €
Étudiants, chômeurs...	5 €
Famille	20 €
Association	30 €
Collectivités, établissements publics et entreprises	50 €

Nom, Prénom

Date de naissance

Courriel

Adresse

Code postal Commune

Je souhaite recevoir le bulletin en version papier PDF

Boîte à lettre accessible par nos facteurs? oui non

Vous pouvez payer votre cotisation par carte bancaire (voir notre site : www.velo-cite.org, rubrique « Contact/Adhérer »)

Dons (déductibles à 66 % de vos impôts) 20 € 30 € 50 € Autre (Chèque à l'ordre de Association Vélo-Cité)



Expéditeur : Association Vélo-Cité
 16 rue Ausone 33000 BORDEAUX
 05 56 81 63 89
 ISSN : 1954 - 9032

Étiquettes

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!

ÉTIQUETTE

Des vélocistes qui nous soutiennent

Un certain nombre de vélocistes nous soutiennent, et proposent des réductions aux membres de l'association (sur présentation d'une carte, que nous enverrons désormais à tous les adhérents). N'hésitez pas à aller leur rendre visite !

- **Altermove (-10%)** 82 cours Alsace-Lorraine, Bordeaux - 06 15 25 44 25
- **Atelier du vélo (-10%)** deux adresses à Talence :
 94 cours Gambetta (atelier) - 09 64 49 00 88
 27 cours Gambetta (boutique) - 05 56 36 09 37
- **Cool Bike (-15%)** 77 quai des Chartrons, Bordeaux - 05 33 48 13 86
- **Cycles et passion (-10%)** 4 cours Aristide-Briand, Bordeaux - 06 33 34 40 32
- **Écocycles (-10%)** 36 Avenue Aristide-Briand, Mérignac - 05 56 96 07 50
- **Esprit Cycles (-10%)** 27 rue Nancel-Penard, Bordeaux - 05 56 58 78 34
- **L'Hirondelle Bike Shop (-10%)** 100 cours de Verdun, Bordeaux - 09 54 96 75 60
- **Vehrts Bleu Company (cadeaux)** 265 rue Judaïque, Bordeaux - 06 64 88 91 87

Sont également adhérents à l'association :

Cycles Mariani (Pessac), **Cycles Fouchy** (Villenave d'Ornon), **Chic et à bicyclette** (Pessac), Bordeaux **Bike Repair** (itinérant), **Vecto triporteurs**, et **Western Flyer** (Bordeaux) .

Solution du n° 71

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

MOTS CROISÉS n° 72 par Anne Dicky

Horizontalement

I. Avec le foie gras (trois mots). — II. Poète anglais. — III. Vieille monnaie. — Voyelle triplée. — Interjection méprisante. — IV. Rende en mauvais état. — Sculpteur. — V. Jaunirai. — Lettres de mon moulin à huile. — VI. Gros balèze (trois mots). — VII. Félent n'importe comment. — Fait l'autruche. — VIII. On les vénère. — Consonne doublée. — IX. Deux-roues. — Un Afrodiziac. — X. Vomitif. — Peintre russe. — XI. Mal ceint. — Encore neuf. — Fou de l'Espagne. — XII. Fuyant. — XIII. Note. — Pronom. — Toutes les voyelles. — XIV. Fâcheux.

Verticalement

1. Alliage. — 2. Pour une bonne impression. — Opinât mal. — 3. Solennellement engagées. — 4. La fin de Gédéon. — Aubaine. — 5. Fabrication de parfum. — 6. Peuple de l'Équateur. — Tardy en mêlée. — Textuellement. — 7. Personnage de Brecht. — Vieux pas. — Brunis. — 8. Aden en désordre. — Piquons le gigot. — 9. Giboye n'importe comment. — Mal eue. — Dans la Brigade criminelle (sigle). — 10. Adjectif interrogatif. — Pif. — 11. Vieille ville. — Prénom irlandais. — Divisée. — 12. Rajouter une couche. — 13. Bonne année!

	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													