



# Vélo.Cité

145

Décembre 2018

ISSN:1954-9032 • 2 €

*La première vélorue de Bordeaux*

*Assemblée générale*



## Bloc-notes

14 décembre, Bordeaux

Les lumières de la ville (p. 2)

21 mars, Bordeaux

Assemblée générale (p. 3)

## Les lumières de la ville



Vélo-Cité organise une nouvelle édition de sa traditionnelle balade « Les lumières de la ville », le **vendredi 14 décembre** prochain. Nous vous donnons rendez-vous à **19 heures place Pey Berland à Bordeaux**. Notre guide culturel favori, Yves Simone, nous fera l'honneur et le plaisir de nous accompagner.

Pendant une heure et demie environ, notre parcours nous mènera dans les rues illuminées pour découvrir le patrimoine bordelais. Le parcours sera facile et se fera à un rythme tranquille. Puis nous nous rassemblerons au Garage moderne pour partager un vin chaud offert par Vélo-Cité. N'hésitez pas à apporter un petit quelque chose à boire ou à manger ! La balade est gratuite et ouverte à tous. Et si vous en avez le temps et l'envie, pourquoi ne pas illuminer votre vélo pour la soirée ?

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux n° 145

ISSN : 1954 - 9032

Rédaction Mireille Bousquet-Mélou

Mise en page Daniel Dandreaux

## 2019, année de consolidation

## Édito

*La fin d'année approche, annonçant la suivante et notre assemblée générale. C'est comme toujours l'occasion pour notre association de réfléchir à son évolution, son projet, ses actions.*

*Grâce à votre soutien, chers adhérents, grâce à celui de nos sympathisants, grâce à l'énergie de notre équipe, salariés comme bénévoles, 2018 aura été une année exceptionnellement riche. Riche en nouveautés, riche en actions, riche en mobilisations, le tout en synergie avec la hausse spectaculaire de la pratique du vélo à Bordeaux. Vous trouverez dans ce bulletin le rapport d'activité de l'année écoulée, qui vous rappellera j'en suis sûr de bons moments passés à nos côtés. En ayant intégré le réseau métropolitain des Maisons du vélo et des mobilités, Vélo-Cité propose désormais des services quotidiens aux cyclistes, en plus de ceux proposés aux entreprises et aux stagiaires de notre vélo-école. Cependant, je n'oublie pas ce qui fait la force et la renommée de notre association depuis de nombreuses années : son expertise et son dynamisme dans le domaine des aménagements cyclables, clé de voûte de l'essor du vélo au quotidien.*

*Sur ces bases, nous devons faire de l'année 2019 une année de consolidation de la nouvelle dimension prise par Vélo-Cité. Nous devons renforcer notre mobilisation et notre travail de fourni quotidien pour améliorer sur le terrain la cyclabilité de la Métropole.*

*Le lancement désormais très proche de notre plateforme collaborative de « cyclofiches » nous promet une efficacité décuplée pour faire remonter la parole des cyclistes auprès des communes et de la Métropole. Le moment venu, nous ne manquerons pas, ici même et lors de nos prochains événements, de vous présenter ce nouvel outil. Je vous inviterai alors à vous en saisir et à enrichir sa base de données. Nous aurons besoin de vous pour réussir son lancement.*

*Nous devons également renforcer notre implication auprès de nos partenaires publics et privés, qui nous sollicitent régulièrement pour entendre la parole des cyclistes lors de la conception d'aménagements et de projets urbains.*

*Nous devons nous mobiliser encore davantage, sur le terrain, d'une manière soutenue et répétée, pour réclamer des aménagements qui nous semblent absolument nécessaires, par exemple route de Toulouse, un axe entre quatre communes littéralement oublié et dangereux dont nous ferons le fil rouge de l'année.*

*Pour faire face aux problèmes de partage de la rue, nous devons enfin mener un nouveau type de sensibilisation sur le thème « cyclistes, respectez ! » : les piétons, les trottoirs, la signalisation, les aménagements... Là encore nous aurons besoin de votre force de persuasion pour nous aider à faire passer le message !*

*Enfin, nous devons concrétiser la candidature de Bordeaux pour accueillir en 2020 le congrès annuel de la FUB, la Fédération des usagers de la bicyclette.*

*Tels sont les axes de travail que le conseil d'administration soumettra au vote de la prochaine AG pour l'année 2019.*

*Tout cela ne pourra réussir que si nous restons mobilisés, ensemble et régulièrement ; inscrivez nos événements dans votre calendrier et rejoignez-nous en devenant bénévole, et pourquoi pas administrateur ? Et faites grandir toujours plus la communauté Vélo-Cité.*

■ Ludovic Fouché

## Assemblée générale

Notre assemblée générale se tiendra le **jeudi 21 mars** à la Maison éco-citoyenne, sur les quais à Bordeaux. L'émargement débutera à 17 h 30, et l'assemblée proprement dite à 18 heures.

Ne manquez pas ce rendez-vous annuel ! C'est le moment de prendre des nouvelles fraîches de l'association et de discuter ensemble des actions à mener pour la nouvelle année – et

également, de papoter vélo autour d'une boisson et de quelques gâteaux.

Vous trouverez en encart le rapport d'activité de 2018.

L'association a toujours besoin d'adhérents motivés pour jouer un rôle actif. Pourquoi ne pas rejoindre le conseil d'administration ? Plusieurs postes seront à prendre cette année ; des détails figurent dans l'article ci-dessous.

**Ordre du jour** : rapport d'activité, rapport financier, élaboration du rapport d'orientation pour 2019, renouvellement partiel du CA, questions diverses.

Le présent avis tient lieu de convocation. Si vous ne pouvez être présent, faites vous représenter en remplissant le bon pour pouvoir que vous trouverez en encart.

## Rejoignez le CA !

Vous aimez circuler à vélo ? Vous pensez qu'il reste encore beaucoup à faire pour que notre agglomération devienne une grande métropole cyclable ? Vous avez des idées ? de l'enthousiasme ? des compétences particulières que vous aimeriez mettre au service de l'association ?

Alors rejoignez le conseil d'administration de Vélo-Cité !

Les mandats de plusieurs administrateurs arrivent en effet à leur terme, et pas moins de 5 postes sont à pourvoir. Tous les adhérents de 2018 peuvent se présenter, et ceux de 2019 peuvent devenir administrateurs « stagiaires ». Pourquoi pas vous ?

Vous souhaitez peut-être savoir à l'avance ce que cela implique : que fait-on au CA ? Combien de temps cela prend-il ? De quelles compétences a-t-on besoin ? Peut-on se former ?

Nous pouvons répondre à toutes les questions que vous vous posez. Le meilleur moyen est de nous rencontrer pour faire connaissance.

Pour cela manifestez-vous :

- en passant au local de l'association, **16 rue Ausone à Bordeaux**

- par téléphone au **05 56 81 63 89**

- ou par mail directement auprès du secrétaire de l'association :

**a.guerineaud@orange.fr**

Merci d'avance, et bienvenue !

## Actualités

### Qualité de l'air : Bordeaux manque de souffle !

*En France, la pollution de l'air est la troisième cause de mortalité, après le tabac et l'alcool. Elle est responsable à ce jour de près de 48 000 décès prématurés par an, causés en large partie par un modèle de mobilité reposant sur des énergies polluantes*

La France est visée par un avis motivé de la Commission européenne pour non-respect des valeurs limites en particules fines : le 17 mai dernier, la Commission a annoncé qu'elle avait saisi la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des normes de qualité de l'air dans plusieurs pays européens, dont la France en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Au niveau national, la décision du Conseil d'État du 12 juillet 2017 enjoint à l'État de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soient respectées les normes de qualité de l'air dans le délai le plus court possible. Ainsi, quatorze « feuilles de route » élaborées par les préfets de région en lien avec les acteurs locaux ont été publiées le 13 avril 2018. Par ailleurs, plusieurs personnes privées ont engagé des actions indemnitaires contre l'État pour carence fautive.

#### **Exit le projet de zone à circulation restreinte**

Se fondant sur l'article 48 de la loi de transition énergétique d'août 2015, Bordeaux Mé-

tropole (BM), devenue juridiquement compétente en matière de qualité de l'air, avait lancé en décembre 2016 une étude sur la faisabilité de la mise en œuvre d'une zone à circulation restreinte (ZCR). Selon l'exposé des motifs, il s'agissait de réduire, dans les zones les plus sensibles et notamment en cœur d'agglomération, la circulation des véhicules les plus polluants. Toutefois, un an après le lancement de la consultation, BM n'avait toujours pas pris de décision sur la date d'effet, le périmètre, le calendrier, l'évolution de la mesure. La ZCR n'a donc pas été mise en place.

#### **Bienvenue aux zones à faibles émissions**

Un nouveau dispositif de coopération État/collectivités locales a été lancé le 8 octobre 2018 par le ministère des transports ; il s'agit des zones à faibles émissions (ZFE). Ce sont des territoires dans lesquels est instaurée une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules polluants. Les véhicules concer-

nés sont ceux qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions (vignettes Crit'Air).

#### **Bordeaux Métropole s'abstient !**

Mais Bordeaux ne fait pas partie des 15 territoires qui s'engagent à déployer une ZFE d'ici fin 2020 (en revanche, Toulouse Métropole s'y est engagée). La future loi d'orientation des mobilités portera vraisemblablement l'ambition de voir ces zones se déployer dans d'autres villes françaises (un seuil de 100 000 habitants est évoqué). Même si les mesures de pollution faites à Bordeaux sont généralement en dessous des seuils limites, ces valeurs restent élevées et ont un impact sur la santé publique. En matière de mobilité, il faut du temps pour que les comportements évoluent ; l'adhésion au dispositif ZFE aurait pu manifester un premier pas.

Rêver et penser la ville durable, c'est bien ; agir, c'est encore mieux !

■ Jean Pébayle

Et la lumière fut, toute la soirée, pour cette nouvelle édition de l'opération « Cyclistes, brillez ! » organisée le 8 novembre dernier place Stalingrad à Bordeaux

## Mais que fait Vélo-Cité ?

### Septembre

- 04 Visite d'aménagements cyclables à Mérignac
- 05 Animation (rue des enfants) avec la maison des familles rue Kléber à Bordeaux
- 06 Stand de sensibilisation à Do-mofrance.
- 06 Conseil d'administration
- 08 Forums des associations à Mérignac, Talence et Gradignan
- 10 Festival Ouvre la voix (p. 12)
- 11 Stand de sensibilisation à la caserne Xaintrailles
- 14 Stand de sensibilisation à Aquitanis
- 16 Tand sur les quais dans le cadre de la semaine de la mobilité et du Vélo-Tour
- 18 Atelier DREAL à la cité administrative
- 19 Stands de sensibilisation à la clinique du Tondu et à la CAF Bordeaux-Lac
- 19 Apéro des mobilités alternatives au local rue Ausone
- 20 Projection et rencontre « mobilités et santé » au Bouscat / La Source
- 21 Stand de sensibilisation au Crédit Agricole à Bordeaux
- 23 Forum Cap Asso au Hangar 14
- 25 Balade culturelle avec la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement)
- 27 Stand de sensibilisation au centre national de la fonction publique territoriale à Bordeaux
- 29 Balade panoramique rive droite avec les donateurs de la Maison itinérante du vélo, suivie de la nuit verte

### Octobre

- 03-04 Journées de sensibilisation sur les angles morts avec le syndicat des transporteurs routiers
- 04 Stand de sensibilisation à la BNP à Mérignac
- 06 Transhumance urbaine à Bordeaux
- 07 Bourse aux vélos (p. 4)
- 09 Stand de sensibilisation chez Allianz à Bordeaux
- 09 Réunion du bureau de Vélo-cité
- 15 Soirée-débat à Bègles sur les transports doux
- 17 Rencontre avec Thales pour un partenariat sur l'éclairage des cyclistes salariés
- 18 Formation des ADV (ambassadeurs du vélo) à l'animation de remises en selle et à l'encadrement de déplacements en groupe
- 19 Colloque chez A'URBA sur le développement du vélo péri-urbain
- 22 Reconnaissance des aménagements cyclables autour de l'aéroport

### Novembre

- 06 Conseil d'administration
- 08 Opération « Cyclistes brillez ! » place Stalingrad (p. 4)
- 13 Opération « pelle et balai » au local !



### À vélo, voir et être vu, c'est vital !

Soucieuse d'améliorer la sécurité dans les déplacements à vélo, Vélo-Cité, en partenariat avec Prévention MAIF, a distribué ce jour-là plusieurs centaines de gilets réfléchissants, des kits de lumière et des brassards également réfléchissants. À ses côtés, la Maison itinérante du vélo proposait un atelier de réparation et d'installation de lumières, à la grande satisfaction du public. Car l'éclairage du vélo, ce n'est pas une option, c'est une obligation !

## Retour sur les 24 heures du pont de Pierre

À la suite de la publication dans le numéro précédent des résultats de notre opération de comptage des usagers du pont de Pierre, nous avons reçu des félicitations de grande portée, qui nous font chaud au cœur

« L'implication (de Vélo-Cité) a également contribué à cette réussite (la fermeture du pont). Pour votre information, nous continuons les comptages vélos et piétons sur le pont de Pierre. En septembre, nous avons eu des journées à plus de 12 000 cyclistes et 8 000 piétons, avec également un nombre non négligeable de skates et trottinettes. »

**Pierre Samblat**

Direction des infrastructures et des déplacements  
Bordeaux Métropole

« Je vous remercie des différentes actions que vous avez menées en faveur de la réservation du pont aux modes actifs et collectifs. La dynamique impulsée par Vélo-Cité a été déterminante dans cette réussite et vous pouvez en féliciter les militants. Merci encore et à bientôt. »

**Michel Duchène**

Conseiller municipal délégué auprès du Maire de Bordeaux, Vice-président de Bordeaux métropole en charge des grands projets d'aménagement urbains

### Une nouveauté : le gravage

Cette année, Vélo-Cité proposait aussi aux cyclistes de faire graver leur vélo ; le bicycode est un système d'identification et de marquage par gravure de numéros uniques et standardisés au niveau national. Il permet la restitution des vélos à leur propriétaire en cas de vol (si le vélo est retrouvé !). Nous avons gravé plusieurs dizaines de vélos pendant cette soirée. Encore merci à Cancan pour son animation lumineuse, aux bénévoles qui avaient répondu présent et à toute l'équipe salariée de Vélo-Cité mobilisée pour la circonstance.

Vous cherchez un bon éclairage ? Pour vous aider à vous équiper correctement, la fédération des usagers de la bicyclette (FUB) a mené des tests sur 21 éclairages. Vous trouverez les résultats à l'adresse

<https://www.fub.fr/moi-velo/ma-securite/equipement/eclairage/tests-eclairages-fub>.

■ Jean Pébayle

## La bourse aux vélos d'octobre



Conçu par Brgfx - Freepik.com

Malgré la pluie incessante qui nous a accompagnés tout au long de la journée, la bourse aux vélos a été une réussite, tant du point de vue financier qu'au niveau de son organisation. Sûr que la belle arrière-saison (en dehors de ce dimanche !) et l'engouement actuel pour le vélo à Bordeaux ont contribué à ce succès. Dès 9 heures du matin, l'arrivée de vendeurs en nombre, proposant des vélos en bon état, laissait espérer une belle affluence. Deux nouveautés dans notre organisation : nous suggérons aux vendeurs un juste prix pour leurs vélos, et nous ne proposons plus de baisse de prix pour les vélos encore invendus en milieu de la journée. La formule a donné satisfaction et nous la reconduirons à la prochaine bourse aux vélos, le premier dimanche d'avril.

Grand merci à tous les bénévoles venus nous aider !

■ Max Clogenson



## Bilan sécurité routière de la métropole

Nous avons reçu dernièrement le bilan des accidents sur le territoire métropolitain pour l'année 2017. L'occasion de vous fournir quelques éléments concernant les cyclistes

Voici d'abord quelques chiffres pour bien rappeler où nous habitons : Bordeaux métropole, c'est un territoire de 57 828 hectares constitué de 28 communes et de 760 933 habitants (INSEE 2014). Son réseau routier comporte 2812 km de voies métropolitaines, 91 km de rocade et autoroutes, 227 km de chemins ruraux et... 3 km de routes nationales. Bien que ces données ne figurent pas dans le document, signalons que pour les cyclistes il existe également :

- 243 km de pistes cyclables
- 49 km de voies vertes
- 418 km de zones à circulation apaisée (zone 30, double sens cyclable, zone de rencontre...)
- 20 km de couloirs de bus ouverts aux cyclistes
- 350 km de bandes cyclables
- 35 km d'aires piétonnes.

### Les accidents de circulation en 2017

Commençons par les chiffres bruts : 630 accidents corporels, 1602 usagers impliqués (dont 10 % de piétons), et 816 victimes (26 tués et 790 blessés). Ce sont les conducteurs de motos et de cyclomoteurs qui paient le plus lourd tribut en termes de décès (10), puis les conducteurs de véhicules légers (8), les piétons (6), enfin les cyclistes (2). Pour les

blessés : 372 en véhicule léger, 214 à moto ou cyclo, 150 piétons et 41 cyclistes.

Vous le voyez, ces chiffres ne confirment pas la prétendue dangerosité du vélo, même s'ils doivent bien sûr être rapportés au nombre de pratiquants et à la distance parcourue. Les évolutions d'une année à l'autre ne sont pas très significatives ; elles font cependant apparaître une augmentation des tués à deux-roues motorisés, mais aussi une hausse du nombre d'accidents (non mortels) pour les cyclistes. Celle-ci est probablement liée au développement de la pratique.

### Les accidents à vélo

Les deux cyclistes tués l'ont été par des poids lourds. Plus généralement, sur les cinq dernières années, 4 des 6 accidents mortels ont été le fait d'un conflit avec un poids lourd. Pour les accidents pris dans leur ensemble, 78 % sont liés à des conflits avec une voiture ou un véhicule utilitaire, 5 % à des conflits avec des piétons et 6,7 % à des conflits avec un véhicule lourd (poids lourd, bus, tramway).

La plupart des accidents de cyclistes ont lieu en carrefour suite à la manœuvre d'un véhicule (présupposé responsable) venant percuter un cycliste prioritaire : véhicule arrivant d'un axe secondaire et s'engageant sans percevoir le cycliste qui circule sur l'axe prioritaire, ou

tourne-à-droite (situation d'angle mort) entraînant une collision avec le cycliste circulant dans le même sens, souvent sur une voie spécialisée (piste sur trottoir ou bande cyclable) ; ou encore tourne-à-gauche d'un véhicule sans percevoir le cycliste circulant en sens inverse. Les accidents liés à une ouverture de portière représentent 8,3 % des accidents. Enfin, 2,3 % des accidents résultent d'une chute, sans conflit avec un autre usager, et 7 % sont liés au franchissement d'un feu rouge par le cycliste.

Ces chiffres confirment le bien-fondé des conseils que nous ne cessons de prodiguer aux cyclistes et notamment aux néophytes :

- tous les moyens sont bons pour se faire voir, de jour comme de nuit : vêtements clairs, gilets réfléchissants, éclairage...
- il faut bien indiquer ses changements de direction et, si possible, s'assurer qu'ils ont été perçus,
- se méfier et se tenir à bonne distance des véhicules lourds,
- ne jamais avoir confiance dans la priorité qui nous est due, et vérifier que l'on peut s'engager sans danger,
- ne pas frôler les véhicules en stationnement,
- respecter le code de la route et modérer sa vitesse en zone piétonne.

■ Alain Guérineaud

## La circulation des jeunes cyclistes



Le code de la route ne connaît que deux catégories d'usagers : les piétons et les véhicules. Et le vélo est un véhicule ! Il doit donc rouler sur la chaussée, ou sur les aménagements qui lui sont réservés ou accessibles : pistes et bandes cyclables, voies vertes, aires piétonnes et couloirs de bus autorisés.

Voilà une réglementation qui n'incite pas à faire circuler les jeunes enfants à vélo ! Aussi ceux-ci sont-ils autorisés à rouler sur les trottoirs jusqu'à l'âge de huit ans. Mais cela pose aussi problème car les accompagnateurs plus

âgés ne sont pas censés les accompagner sur le trottoir. Au delà de la règle stricte on peut penser qu'une tolérance s'applique : nous n'avons jamais eu connaissance de parents verbalisés parce qu'ils accompagnaient leur progéniture sur le trottoir ; si cela arrivait, dites-le nous. Naturellement il faut raison garder : rouler à vitesse raisonnable, laisser la priorité aux piétons, et éviter les zones piétonnes trop denses. Il faut aussi choisir ses itinéraires pour profiter au mieux des aménagements existants.

Et quand il n'est pas possible de rouler sur le trottoir, inexistant, de taille ridicule ou occupé par des véhicules, il faut bien se résoudre à rouler sur la chaussée. Avant de le faire il faut être certain que le ou la jeune cycliste maîtrise bien son vélo, roule droit et sait s'arrêter. Sur une voie où la circulation est intense et rapide, on évite. En revanche dans des rues tranquilles, avec ou sans bandes cyclables, ou en zone apaisée, il est possible d'encadrer les

enfants en se positionnant sur leur gauche, à leur côté ou légèrement en arrière de façon à les avoir toujours à l'œil. N'oubliez pas qu'avant sept ans un enfant n'a pas encore toutes ses facultés pour se situer dans l'espace et percevoir les dangers.

C'est à vous de le mettre en garde contre les risques qu'il identifie mal : trous ou mauvais état du revêtement, chaussée glissante, carrefours, véhicules, etc.

N'oubliez pas son casque, obligatoire jusqu'à 12 ans. Des initiatives existent de la part d'écoles ou de centres de loisirs pour entraîner les plus jeunes à la circulation en situation réelle. Encore trop rares, elles mériteraient d'être développées.

■ Alain Guérineaud

Cet article est extrait de la série que nous faisons paraître un lundi sur deux dans le journal *Sud Ouest* (page « Agglorama »).

## Oh Toulouse !

Alors que la Métropole bordelaise s'enorgueillit de son statut de ville cyclable, certains secteurs ne bénéficient encore d'aucun aménagement pour les mobilités douces. C'est le cas de la route de Toulouse.



S'agissant du principal accès méridional au centre de l'agglomération, situé aux limites des communes de Bègles, Bordeaux, Talence et Villenave d'Ornon, elle voit passer presque 10 000 véhicules par jour. Les cyclistes n'y sont clairement pas les bienvenus. Et pour l'éviter, les itinéraires alternatifs ne sont guère évidents et rallongent significativement les temps de parcours.

Bien que la largeur de la chaussée atteigne souvent 10 mètres, ici point de bande cyclable, le stationnement des véhicules sur les deux côtés de la chaussée ayant été privilégié

sur la presque totalité des 4 km de voie. Coincé entre les voitures en stationnement (avec le risque de heurter une portière ouverte sans précaution) et le flux ininterrompu de voitures, le cycliste n'a qu'à bien se tenir... Il ne dispose que de quelques sas (souvent effacés = et bien peu respectés) pour souffler un peu et signaler sa présence aux conducteurs pressés. En prime, emprunter la route de Toulouse requiert une entière attention compte tenu de la qualité du revêtement : ornières, fissures, déformations longitudinales, ressuyages, affaissements et trous en formation qui trahissent des dysfonctionnements plus graves liés la présence de nombreux réseaux. Et les multiples réparations forment un invraisemblable patchwork d'enduits divers et avariés...

Le cycliste est beaucoup plus sensible à la qualité du revêtement que l'automobiliste, surtout lorsqu'il partage avec les eaux de ruissellement et les déchets ce petit espace de 30 cm entre la bordure du trottoir et les rétroviseurs des véhicules pris dans les bouchons. Les risques de chute sont bien réels, et les vélos souffrent également de ces mauvaises conditions (crevaisons, jantes endommagées, roues voilées). Bref, on ne s'attendrait pas à trouver une chaussée dans un tel état au cœur d'une grande métropole française.

Les services de la Métropole, interrogés sur les projets d'amélioration de la circulation sur cette axe, n'ont jamais daigné répondre. La ZAC du pont de la Maye permettra certainement de requalifier une partie de cet axe. Mais une politique favorisant les mobilités douces ne se construit pas en assemblant des petits



bouts d'équipements cyclables comme nous l'observons régulièrement, mais par une logique de jalonnement sur des itinéraires complets.

En fine il s'agit bien de rééquilibrer le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement. Force est de constater que la route de Toulouse est restée au siècle du tout automobile. Alors dans l'attente d'une requalification complète de cet axe, pourquoi ne pas envisager une signalisation horizontale qui permettrait aux cyclistes de se déplacer de façon un peu moins dangereuse, voire un peu plus plaisante ? Allez chiche la Métro, du courage et des actes !

■ Olivier Mougel

## Caudéran de plus en plus cycliste



Z30 et suppression des feux

L'été a été propice aux nouveaux aménagements cyclables à Caudéran. De nombreux doubles sens ont notamment fait leur appari-

tion. On notera aussi des suppressions de feux tricolores (attention à la priorité à droite, les cyclistes doivent la respecter !) et de nouvelles zones 30. Des aménagements peu coûteux puisqu'il s'agit le plus souvent de peinture et de quelques panneaux de signalisation, mais qui facilitent grandement la vie des cyclistes, de plus en plus nombreux ici comme dans toute la métropole. Un constat cependant : puisqu'il y a de plus en plus d'aménagements, le nombre de véhicules garés dessus augmente en proportion. Quant aux trottoirs devenus des parcs de stationnement de voitures on ne les compte plus ! Les caudéranais ont su s'opposer efficacement au stationnement



Stationnement sur la bande cyclable

payant, ils échappent visiblement aussi à toute répression pour stationnement gênant et dangereux !

■ Alain Guérineaud



C'était une demande ancestrale de Vélo-Cité : aménager la rue Dandicolle pour les vélos, afin qu'elle soit praticable dans les deux sens de circulation. Il y a quelques années, nous avons en effet identifié cette rue comme un axe stratégique pour créer un itinéraire malin entre le campus de Talence-Pessac-Gradignan et le centre-ville de Bordeaux, via le CHU et la faculté de médecine. Pour un cycliste partant de Montaigne-Montesquieu et désirant se rendre à Pey Berland, l'itinéraire via l'avenue de la Mission-Haut-Brion et la rue Dandicolle est équivalent en temps et en distance à l'itinéraire classique via la barrière Saint-Genès : 5 km et 20 min dans les deux cas. Mais l'itinéraire malin par la rue Dandicolle est plus tranquille, et plus bucolique car on longe les vignes de la Mission Haut-Brion. De quoi vous mettre de bonne humeur.



**Plusieurs itinéraires de longueur comparable existent pour rejoindre le campus à vélo, dont un empruntant la rue Dandicolle**

Restait donc à modifier la rue Dandicolle pour que cet itinéraire soit possible dans les deux sens, aller et retour. C'est maintenant chose faite, avec la création à Bordeaux de la première vélorue. Mais au fait késako, la vélorue ? Dans la forme, rien de neuf : des trottoirs, une chaussée, du stationnement... et des aligne-

ments d'échoppes. C'est dans le fonctionnement, inspiré des exemples allemands ou danois, que tout change. Avant de devenir une vélorue, la rue Dandicolle était une axe important de transit auto, en sens unique, permettant de rejoindre le centre de Bordeaux depuis les boulevards. Les vélos ne pouvaient pas non plus remonter en sens inverse. Mais tout ça c'est du passé ! A présent, le sens de circulation d'un tronçon central a été inversé, si bien que plus aucune voiture ne peut traverser cette rue d'un bout à l'autre. La mairie n'a pas eu de mal à convaincre les riverains du bien fondé de la mesure, tous les habitants s'accordant sur la tranquillité retrouvée dans la rue.

Pour les cyclistes, les inversions de sens de circulation sont transparents : tantôt ils circulent dans le sens de circulation générale, tantôt ils circulent dans le sens opposé, en double sens cyclable avec une bande matérialisée au sol. Ils sont désormais les seuls à pouvoir la parcourir d'un bout à l'autre !



**À certains carrefours, le sens de circulation change pour les autos, mais pas pour les cyclistes qui peuvent continuer leur chemin comme si de rien n'était.**

D'autres ingrédients garantissent le bon fonctionnement de la vélorue et le confort des cyclistes :

- la vitesse y est limitée à 30 km/h,
- toutes les rues secondaires adjacentes cèdent la priorité, ce qui rend le trajet à vélo plus rapide, plus confortable et in fine plus attractif,
- **les voitures n'ont pas le droit de dépasser les cyclistes.**



**Un nouveau panneau a fait son apparition dans le paysage urbain, interdisant aux voitures de dépasser les cyclistes.**

Ce concept est prometteur et on espère bien qu'il pourra être déployé sur d'autres axes. C'est une solution intéressante pour créer un itinéraire cyclable confortable, pratique et sécurisé en milieu urbain dense, là où la création d'aménagements cyclables s'avère compliquée, comme par exemple ici entre les cours et les boulevards.

■ Ludovic Fouché

## Les brèves de Mérignac

### La zone aéroportuaire

- Autour de l'aéroport, le vélo se porte mieux et les « vélotaffeurs » affluent depuis que les nouvelles pistes cyclables de l'avenue de Beaudésert sont disponibles. Il reste encore la rue Toussaint-Catros et le chemin du Phare à aménager en créant un élargissement par trottoir, que les cyclistes pourraient emprunter. Les travaux doivent débuter très prochainement.
- Sur l'avenue de Magudas, les pistes cyclables protégées par un bourrelet seront

nettoyées avec un nouvel engin spécifique (annoncé par la Métropole).

- Thales, la plus grande entreprise privée de la métropole, met en place l'IKV (indemnité kilométrique vélo) pour ses salariés cyclistes.
- Des chemins à travers bois sont à l'étude pour que les habitants de Saint-Médard et d'Eysines puissent éviter la circulation congestionnée de la rue Toussaint-Catros.
- Un collectif inter-entreprise des cyclotaffeurs regroupant des salariés de Thales, Dassault, BNP-Paribas, la DGSE etc. pourrait voir le jour dans les semaines à venir.

### Rue de l'Alouette (Chemin Long)

Vélo-Cité réclame toujours à la mairie la résorption de la discontinuité cyclable de la rue de l'Alouette causée par quelques places de stationnement, peu utilisées. La mairie ne semble pas pressée de régler ce problème, alors que le stationnement est possible une vingtaine de mètres plus loin sur une zone réservée.

■ Max Clogenson

## La nouvelle ère du vélo

Nous sommes de plus en plus nombreux à nous déplacer à vélo. Ce succès a un prix : nous devons nous auto-discipliner (nous vélo-discipliner ?). Respecter le code de la route et les autres usagers, en particulier les plus fragiles, doit désormais être la préoccupation du cycliste citoyen



Le cours Clémenceau en 1990... Photo Sud Ouest

Comme Didier Tronchet<sup>(1)</sup> dont je m'inspire pour écrire cette rubrique, j'ai connu les temps héroïques où il fallait batailler pour exister à vélo en ville. En ces années-là, pas si anciennes, juste avant l'an 2000, rien n'était prévu pour les deux-roues non motorisés. C'était un univers résolument hostile au cycliste, tout comme au piéton d'ailleurs, les trottoirs ayant été réduits comme peau de chagrin pour laisser place à l'automobile triomphante.

Je le dis sans forfanterie, il fallait une bonne dose d'inconscience pour choisir le vélo et se lancer sur une chaussée sillonnée de bolides en tous genres, voitures folles comme mortars hallucinés. Sans oublier ces monstres entre lesquels il nous arrivait de circuler comme au fond d'un canyon : les autobus et les semi-remorques.

Les chauffeurs de ces différents véhicules ne manquaient jamais de souligner, d'un klaxon rageur assorti d'une bordée d'injures, l'incongruité d'une présence cycliste.

Qu'est-ce qu'on foutait là ? À les en croire, nous les mettions en danger. Ajoutez à cela que nos itinéraires étaient extrêmement erratiques, aucune solution claire ne s'offrant à nous dans ce dédale de carrefours, de feux rouges et de sens uniques à quatre voies. Nous avons tenu bon, imposant notre présence, de plus en plus nombreux à mesure que grandissait la crainte que la ville ne devienne invivable.

Désormais, que ce soit aux heures de pointe (aucun rapport avec la pointe de vitesse !) ou en milieu de journée, je me trouve cerné d'une horde sympathique de pédaleurs et pédaleuses (sans compter les minots sur leur siège ou dans leur remorque). Fini, donc, le temps où notre minuscule communauté de « rebelles » inventait la ville pour le vélo et sillonnait l'asphalte en tous sens pour y défendre sa place. Il faut l'admettre : le temps des pionniers est fini, il nous faut rentrer dans le rang. Voici donc venu le triste temps du res-

pect des feux rouges, des sens interdits, des trottoirs, et des aménagements cyclables... De conquérant, me voici réduit avec mes congénères au rôle peu glorieux de banal usager de la chaussée.

Pourtant une tâche plus noble nous attend, mes amis : transformer ce succès en victoire définitive par notre comportement exemplaire ! Soyons les emblèmes de l'esprit cycliste, les représentants de commerce en tolérance, les VRP d'un certain art de vivre la ville ensemble. Car certains de nos nouveaux coreligionnaires, par leurs frasques de néophytes indisciplinés, peuvent s'attirer les foudres des piétons, irriter les chauffeurs de bus et conforter dans leurs préjugés hostiles les automobilistes revanchards, qui pour l'instant rongent leur frein. Donnons donc de la sonnette avec douceur, saluons sans arrogance nos concitoyens en voiture, sachons céder le passage alors même que nous sommes prioritaires, devenons exemplaires !

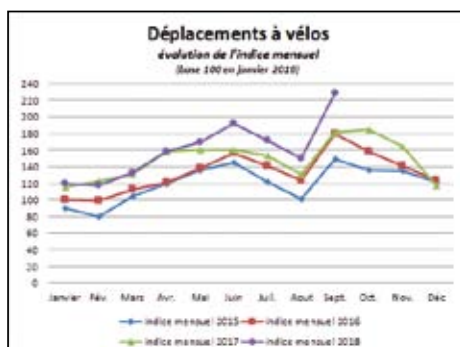
Et surtout, surtout, sifflotons dans le vent, sourions pour un rien, échangeons coup d'œil complice et « bonjour » répétés, affirmons enfin cette bonne humeur qui est le don du vélo à l'espèce humaine. Donnons à ceux et celles qui ne connaissent pas ce plaisir l'envie de le partager !

NB. N'étant pas dans un monde idyllique nous conservons la faculté de râler contre les incivilités et autres pratiques dangereuses de certains conducteurs (y compris cyclistes) ainsi qu'à propos d'aménagements inexistant, mal conçus, mal entretenus ou disparus. L'histoire n'est pas complètement terminée et Vélo-Cité est toujours là !

■ Alain Guérineaud

(1) Dessinateur de BD mais également auteur d'un *Petit traité de vélosophie* toujours disponible en librairie

## Des chiffres, des chiffres !



La pratique du vélo a augmenté de 26 % dans la métropole au mois de septembre 2018 (par rapport à septembre 2017) !



## Première session à la Maison itinérante du vélo

Le 2 novembre s'est terminé le premier stage de vélo-école sur la rive droite, à Cenon, organisé dans le cadre de la Maison Itinérante du vélo et des mobilités de la rive droite. Ici, l'apprentissage se fait d'abord avec une draisienne (un vélo sans pédale). Les élèves y apprennent à maîtriser l'équilibre, à construire une trajectoire, à se propulser, à freiner et à démarrer. Souhaité innovant et accessible au plus grand nombre, ce stage de dix séances s'est déroulé de manière libre sur simple adhésion.

C'est ainsi que cinq personnes (un enfant et quatre adultes) ont appris à faire du vélo en

milieu protégé (la bise à Lilou, notre mascotte de 8 ans). En parallèle, trois adultes sont venus se « remettre en selle » auprès de nous (la bise à Monique, notre doyenne de 82 ans). Et quatre bénévoles se sont relayés pour m'accompagner (un grand merci à eux).

Nos stagiaires, souvent dépendantes des transports publics, devraient maintenant être plus autonomes dans leurs déplacements, profiter des bienfaits d'une activité physique, pouvoir se balader à vélo en famille. Ces dix séances ont aussi permis de créer du lien social, d'une part entre les élèves, et d'autre part par l'accueil sur les séances de personnes

curieuses (ados, enfants et personnes en situation de handicap).

Nous remercions la ville de Cenon pour son accueil, les bénévoles et toutes les personnes qui sont venues pour observer, s'initier, apprendre ou réapprendre à faire du vélo.

Rendez-vous en 2019 pour une prochaine session sur la rive droite !

■ **Grégoire Ingrand**  
éducateur à la mobilité à vélo

## Le vélo libère les femmes

### Témoignage



« La bicyclette a fait plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quelle chose au monde. Je persiste et je me réjouis chaque fois que je vois une femme à vélo » nous dit en 1896 la militante féministe américaine Susan B. Anthony.

C'est comme bénévole pour la vélo-école qui a eu lieu sur le parvis du Rocher de Palmer à Cenon que l'idée du vélo en tant qu'objet d'émancipation des femmes m'est venue. En effet il y a beaucoup de femmes parmi nos élèves, souvent d'origine maghrébine, dont une en djellaba et voilée... Et voici leurs propos : « Je veux apprendre à faire du vélo, sinon je reste à la maison pendant que mon mari et mes garçons partent en promenade », « Je veux faire du vélo, pour être plus libre et autonome, accompagner mes enfants à l'école, peut-être faire mes courses, et qui sait peut-être travailler un jour ».

Alors que l'on enseigne les rudiments du vélo avec Gérard Larbre et Grégoire Ingrand

(respectivement bénévole et éducateur-vélo), et que l'on discute avec nos élèves, c'est l'accroissement du champ des libertés individuelles qui est évoqué. Elles nous parlent du regret de ne pas savoir faire de vélo, de la victoire sur elles-mêmes lorsqu'elles savent pédaler... et de la possibilité d'étendre leur domaine d'investigation ! « À pied, je vais au parc Palmer, rejoindre mes amis, maintenant je vais aller jusqu'à Bordeaux me promener ! » « Je peux y aller quand je veux, gratuitement, me garer où je veux et rentrer quand je veux (ou presque) et je vais participer aux sorties familiales plutôt que rester seule à la maison ! »

À cheval sur leur monture, nos élèves prennent conscience que les vêtements peuvent parfois être une entrave à la pratique du vélo : comment porter un casque (obligatoire à la vélo-école) si on porte aussi un voile ? Va pour un voile plus léger ! La djellaba peut devenir dangereuse en cas de chute, on peut

s'y prendre les pieds en pédalant, elle risque de se coincer dans les rayons... il faut alors retoucher le vêtement, le coincer à la taille... Les corps doivent être plus à l'aise dans l'effort et dans la posture.

Le vélo libère les corps des femmes, et ce n'est pas nouveau ! C'est en 1892 qu'une loi va « autoriser le port féminin du pantalon, et ce, seulement si la femme tient par la main un guidon de bicyclette ». Le vélo n'a donc non pas inventé le port du pantalon pour les femmes mais l'a autorisé et répandu. Ce qui constitue un profond changement...

Partout à travers le monde, le vélo est un moyen d'émancipation pour les femmes. Dans certains pays, la petite reine est mal vue. Les femmes cyclistes s'exposent au harcèlement de rue, car on considère leur posture à vélo comme indécente. Beaucoup de femmes ne savent d'ailleurs pas en faire, et ne sont pas encouragées à apprendre. Le vélo pourrait paraît-il mettre en danger leur virginité !

En Arabie Saoudite, en 2013, la commission de promotion de la vertu et de prévention du vice a finalement accordé le droit de faire de la bicyclette aux femmes, à condition d'être entièrement voilées, accompagnées par un homme de leur famille, et d'utiliser le vélo à des fins récréatives et non comme un moyen de locomotion. Les obscurantistes de tout bord ne se trompent jamais quand il s'agit de restreindre les libertés des femmes.

Avec le vélo, pour les femmes de tous pays, chaque coup de pédale brave les interdits moraux, religieux, et fait tomber les inégalités !

■ **Claudine Chapron**  
bénévole pour la vélo-école de Cenon

## Au revoir François

*François Thomas, président de Vélo-Cité de 1999 à 2000, est décédé le 6 juin de cette année, terrassé par une crise cardiaque*



Il était entré au bureau de l'association en 1995. Son engagement pour le vélo allait de pair avec son esprit militant. Les infrastructures cyclistes étaient alors quasi inexistantes. Beaucoup de promesses avaient été faites par la municipalité dans le plan cyclable de 1997, et Vélo-Cité se devait d'être vigilante pour son application.

Dans l'édito du bulletin d'octobre 1999, François Thomas rappelait les retards pris, et suggérait que la tenue en octobre de cette année-là du congrès du club des villes cyclables à Bordeaux serait l'occasion de montrer la réalité du manque d'aménagements et de faire bouger les choses.

Nous avons oublié les actions coup de poing que Vélo-Cité a dû mener à l'époque pour se faire entendre, par exemple les opérations « J'en ai pour cinq minutes », où une voiture garée sur une bande cyclable avait été déplacée sur la voie des voitures, ou bien l'enrubannage de voitures mal garées sur bande cyclable avec du papier-toilette.

François Thomas disait souvent que l'association pourrait être dissoute le jour où les enfants iraient seuls à vélo à l'école.

*Nous nous sommes connus il y a bien longtemps, c'était en 1975, faisant des études communes.*

*François a très tôt été un cycliste urbain convaincu.*

*C'est grâce à lui que je suis devenu un utilisateur quotidien du vélo. Il avait beau me vanter les avantages de la bicyclette en ville, j'ai mis plusieurs années avant d'en prendre conscience. Je me souviens de mes premières sorties dans les rues peu aménagées, avec une appréhension qui s'est estompée avec le temps.*

*En 1999, sous sa présidence, a été lancé un concours pour créer un logo pour l'association.*

*J'ai fait une proposition en partenariat avec Christian Gasset, dessinateur et graphiste, qui a été retenue.*

*Après avoir quitté la présidence, François s'est éloigné de l'association mais n'a pas cessé de monter sur une selle, faisant pour son travail le trajet gare Saint-Jean - Lormont quasi quotidiennement.*

*Merci François, de m'avoir fait aimer le vélo.*

■ Daniel Dandreaux





# 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
- **Chic & à bicyclette (-10%)** 76 boulevard Georges V, Bordeaux - 05 40 05 28 96
- **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
- **Cycloboost (-5% sur les kits à assistance électrique, batteries et accessoires ; électrification de vélos)** 7 rue de Mireport, Lormont - 09 80 80 16 22
- **Cyvea (-10%)** 28 cours du Chapeau-Rouge, Bordeaux - 05 56 81 59 98
- **Écocycles (-10%)** 36 Avenue Aristide-Briand, Mérignac - 05 56 96 07 50
- **Esprit Cycles (-10% main d'œuvre)** 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
- **Vhert 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), Bordeaux Bike Repair (itinérant), Les Sonnettes bordelaises (Bordeaux), Vecto triporteurs, et Western Flyer (Bordeaux).

# Les ateliers de réparation participatifs

Vous pouvez y apprendre à réparer votre vélo, avec de bons conseils, et des pièces fournies. Ils se multiplient dans la métropole bordelaise

- **Cycles et manivelles à Bègles**  
09 83 91 48 08  
contact@cycles-manivelles.org
- **Étu'Récup à Pessac (campus)**  
05 40 00 29 18  
hello@eturecup.org
- **Récup'R à Bordeaux Belcier**  
05 54 49 11 71  
contact@recupr.org
- **le Garage moderne à Bordeaux Bacalan**  
05 56 50 91 33
- **l'Étincelle à Bordeaux, quai des Queyries**  
contact@ateliers-etincelle.org
- **Rustines et cambouis à Blanquefort**  
05 56 05 72 48  
rustine.cambouis@gmail.com
- **et désormais Vélo-Cité à Bassens, Cenon, Floirac et Lormont !**

# Une expo

Vous allez à Saint-Étienne dans les mois qui viennent? Alors pourquoi ne pas aller visiter l'exposition « *Urbanus cyclus : le vélo dans la ville* », qui se tient au musée d'art et d'industrie jusqu'au 7 janvier prochain ?

[http://mai.saint-etienne.fr/sites/default/files/dossier\\_presse.pdf](http://mai.saint-etienne.fr/sites/default/files/dossier_presse.pdf)

# Et si vous changiez de pompe ?

C'est sur ce jeu de mots que s'ouvre un chouette article sur le vélo dans la métropole bordelaise, paru dans *Rue89*, et que nous vous encourageons à lire.

<https://rue89bordeaux.com/2018/11/ve-lo-a-conquis-bordeaux-nest-far-west/>

## Solution du n° 75

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I	P	A	L	I	M	P	S	E	S	T	E
II	O	G	I	N	O		A	V	E	U	X
III	S	E	S		U		G	I	R	A	T
IV	T	E	L	E	C	H	A	R	G	E	R
V	P		E	S	H	U		E	E		A
VI	R	O	S	S	A	E	B			E	V
VII	A	M	U	I	R		R	E	M	U	A
VIII	N	E	R	V	A		E	N	C		G
IX	D	T	T		B	E	N	A	L	L	A
X	I	T	A	L	I	E	N		E	O	N
XI	A	R	R	I	E	R	E	G	O	U	T
XII	L	A	N	T	H	A	N	I	D	E	S

## MOTS CROISÉS n° 76 par Anne Dicky

### Horizontalement

I. Mouvance extrémiste. — II. Moqués. — III. Habilement. — IV. Négation. — Drôlement suri. — Poulie. — V. Volume (abréviation). — Origine de la Toile (sigle). — Service d'inspection (sigle). — VI. Tribune. — Dangereux par épisodes. — VII. Rome en désordre. — Mal rincée. — VIII. Ville du Brésil. — Vieux groupe à succès. — IX. Embrassée. — Interjection. — X. Possessif. — Possèdent. — Distributeur (sigle). — XI. Habille les marins. — Vieille sorcière. — XII. Sortie. — XIII. Grand remplacement.

### Verticalement

1. Constructif (deux mots). — 2. Giscard pour Pinay ou Fabius pour Delors, par exemple. — 3. Organisation gaulliste (sigle). — Préposition. — Humoriste. — 4. Choir n'importe comment. — Voyelles. — Possessif. — 5. Mal occise. — Comprenette. — 6. Recousirent. — Conjonction. — 7. Grand air (deux mots). — Ville papoue. — 8. Lui, l'Anglais. — Vieux héros. — Sur la feuille de soins (sigle). — 9. Alcaloïdes. — Compagne. — 10. Peut rendre avenant. — 11. Les gens en place.

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

# La (longue) semaine de la mobilité

Cette année la « semaine » de la mobilité nous a tenus en haleine pendant 15 jours ! Le nombre de sollicitations pour des interventions était tel qu'il nous a fallu les étaler dans le temps.

Pendant la seconde quinzaine de septembre, Vélo-Cité était ainsi présente au Village de la mobilité du Vélo-tour ainsi qu'à Cap'Asso, a animé un atelier de réparation à la cité administrative et à la CAF, tenu des stands de sensibilisation à la clinique du Tondu, à la CAF, au Crédit Agricole, chez C-Discount, au centre national de la fonction publique territoriale, chez Thales... Et a aussi accompagné des balades culturelles avec Aquitanis, la DREAL ou dans le cadre de la Nuit verte. Sans oublier l'animation d'une rencontre « Vélo et santé » au Bouscat... Et on en oublie !



**Balade culturelle Aquitanis avec Yves Simone**



**Atelier participatif DREAL**



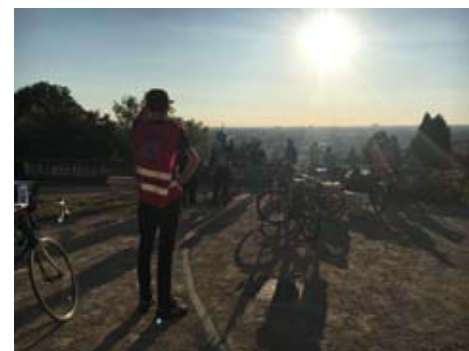
**Transhumance urbaine**



**Conférence vélo et santé au Bouscat**



**Balade culturelle de la DREAL avec Tout Art Faire**



**Balade Nuit Verte sur les coteaux**

## Ouvre la voix

*Le festival de septembre dernier, comme si vous y étiez...*



**Photos Odette Fouché**