

Vélocité

DÉFENSE ET PROMOTION DU CYCLISME URBAIN DANS LA MÉTROPOLE BORDELAISE



AVRIL/MAI/JUIN 2020

151

BULLETIN OFFERT

+ SUPPLÉMENT 8 PAGES
SPÉCIAL CONFINEMENT



La reconnaissance après la pénitence ?

#SOLUTIONVÉLO, 40 ANS VÉLO-CITÉ, FÊTE DU VÉLO, TRAM D...

Équipe éditoriale

Sacha Viel, Mado de La Quintinie,
Adrien Chaud, Romain Dostes

Maquette et design graphique

Wilfrid De Sa

Photos

Adrien Chaud

Les plumes de ce numéro

Ludovic Fouché, Alain Guérineaud,
Oriane Hommet, Héléne Durand,
Eloïse Quéraud, Yves Bonnenfant,
Jean-François Perrin, Emilie Mallet,
Amélie Suteau, Philippe Lallement,
Olivier Michaud

Tirage

Version numérique uniquement

Tous droits d'auteurs réservés.
Toute reproduction même partielle,
par quelque procédé que ce soit,
à des fins professionnelles, est
interdite. Ne pas jeter sur la voie
publique.Vous pouvez nous adresser
vos demandes ou vos articles, à
l'adresse : redaction@velo-cite.org

sommaire

Elles sont fraîches	4
40 ans, on marque le coup	7
La solution passe par le vélo	8
Retour sur le 20 ^e congrès FUB	9
Créer une antenne de Vélo-Cité	10
Un nouveau marquage rue Dandicolle	11
La brigade du plaidoyer	12
Tram D : les vélos oubliés	13

IL Y A VÉLO ET VÉLO
ET #SOLUTIONVÉLO

Ludovic Fouché

Il est des éditos qu'on ne peut écrire à l'avance, sous peine d'être bien à côté de ses pédales. C'est particulièrement le cas pour ce nouveau numéro, publié au cœur d'une période décidément bien spéciale. Une période au cours de laquelle on a voulu nous faire croire qu'il fallait justement rester loin de ses pédales. Le vélo ? « interdit », aurez-vous pu lire ou entendre ça ou là. Rien que ça ! Pourtant, cela n'a jamais été écrit, dans aucun décret ni aucune ordonnance relative à la période de confinement, ni encore moins dans la loi instaurant l'état d'urgence sanitaire.

Dès lors, toutes les spéculations ont vu le jour et l'Etat a alors consulté les deux grandes fédérations nationales de Cyclotourisme n'en voyait pas vraiment l'intérêt, dans la mesure où s'il fallait rester dans un cercle de 1 km pour pédaler, on allait vite tourner en rond et ne pas répondre aux critères d'activité physique requis au sens de « se dépenser ». De l'autre côté, la Fédération des Usagers de la Bicyclette

(FUB), à laquelle est affiliée Vélo-Cité, y a vu une atteinte plus grave que grave au principe de liberté et d'équité des citoyens dans leur choix de mode de déplacement quotidien. Pensant contenter tout le monde et clarifier les choses, les services du Ministère de l'Intérieur ont donc publié fin mars une infographie précisant les usages autorisés, à savoir :

1. Dans la limite d'une heure et d'un kilomètre ;
2. Comme moyen de locomotion ;
3. Sport et loisir, interdit.

Problème : cette infographie a finalement apporté de la confusion. En effet, pour le point 1, l'image associée présentait un adulte à pied avec un enfant à vélo. Résultat, de nombreuses personnes ont reçu une contravention parce qu'elles exerçaient leur activité physique à vélo pourtant

dans des conditions de durée et de proximité respectées. Face à ces abus, et pour s'opposer également aux nombreuses fermetures abusives de pistes cyclables sous couvert qu'elles serviraient aux loisirs, la FUB a pris ses responsabilités en déposant devant le Conseil d'Etat une requête en référé-liberté pour forcer les pouvoirs publics à réaffirmer la place du vélo. Dans son mémoire de défense, le Ministère de l'Intérieur reprend lui-même les arguments de la FUB et convient qu'elle a raison.

Alors même que l'usage du vélo en ville a fortement progressé ces dernières années et que la question vélo s'est imposée dans le débat des municipales, le vélo « du dimanche », à

les transports en commun. Elle met en lumière les sous-investissements criants des villes françaises en matière d'infrastructures cyclables, les contraignant aujourd'hui, pour parer à l'urgence de ne pas subir une hausse fatale du trafic automobile, à mettre en place des solutions radicales de mutation des axes les plus dangereux. Il s'agit d'accompagner les néo-cyclistes qui auraient fait le choix, à partir de ce mois de mai, du vélo pour leurs déplacements.

C'est dans cet esprit que Vélo-Cité a publié, dans l'urgence, le dossier #SolutionVélo, qui recense les demandes des cyclistes bordelais en matière de pistes cyclables temporaires. Vous trouverez une synthèse de ce dossier en page 8 de ce numéro. Nous avons sélectionné les axes qui sont aujourd'hui les plus dangereux ou les plus compliqués pour les cyclistes, qui peuvent facilement recevoir un aménagement cyclable sans travaux lourds. Avec en tête le secret espoir que ces expérimentations seront l'occasion d'accélérer la mutation et l'apaisement souvent promis mais toujours lointains des axes concernés.

Puisse cette période de confinement s'être déroulée ou se dérouler sans encombre pour chacun d'entre vous et que comme nous, vous avez pu apprécier la hausse spectaculaire de la qualité de l'air en ville en même temps que la baisse tout aussi spectaculaire du bruit ambiant, apprécier le retour en nombre des oiseaux et la vue des enfants pouvant circuler avec un peu plus de tranquillité dans certaines rues vidées des autos. Malgré les difficultés de la période, nous contraignant notamment à reporter la plupart de nos événements, comme la Fête du vélo, nous prenons les images de notre ville débarrassée des autos et d'une partie de la pollution comme un objectif plus que jamais d'actualité pour notre association !

Mais que fait Vélo-Cité ?

Laura Fall

Janvier

29/01 Rencontre avec la présidence Université de Bordeaux

29/01 Rencontre avec F. Robert, premier adjoint au maire de Bordeaux

31/01 Rencontre avec P. Seguin, Président de la CCI Bordeaux-Gironde

Février

06/02 Réunion de travail avec Bordeaux Métropole sur les projets d'aménagements cyclables de la Rive Droite

DU 06/02 AU 08/02 Congrès FUB

11/02 Conférence-débat à la MEC (Maison Écocitoyenne)

12/02 Réunion de travail sur les (non) aménagements cyclables de la place Nansouty

13/02 Réunion de travail sur les aménagements cyclables de la rue Saint-Genès

14/02 Visite du PUMA (Pôle Urbain des Mobilités Alternatives) par le groupe « l'en vert de Bordeaux »

14/02 Rencontre avec Darwin dans le cadre du plaidoyer municipales 2020

14/02 Réunion à Mérignac

15/02 Atelier de marquage vélo

« Bicycode » quai Richelieu

20/02 Réunion de bureau

21/02 Obtention d'une signature du plaidoyer « La Métropole à vélo »

27/02 Assemblée Générale

Mars

05/03 Enregistrement à O2Radio de Cenon

06/03 Vélo-école sur les quais

07/03 Participation à l'information sur la pollution par Greenpeace

10/03 Animation au collège Cassagnol (cf. article page 5)

12/03 Conseil d'Administration

17/03 Confinement des salariés

Avril

01/04 Formation aux outils de télétravail

03/04 Réunion avec l'ADEME et reconduction du programme commun « Au boulot à vélo »

09/04 Bureau élargi de Vélo-Cité

22/04 Lancement du plan #SolutionVélo

23/04 Début de la campagne de relance des adhérents



▲ L'assemblée générale Vélo-Cité a eu lieu le 27 février 2020.



UNE ÉQUIPE CONFINÉE MAIS TOUJOURS MOTIVÉE

Pendant plus de deux mois, l'équipe salariée de l'association s'est réorganisée pour continuer à assurer en télétravail, chacun chez soi, son bon fonctionnement. Une adaptation salutaire.



BULLETIN

PETIT MOT... CROISÉ

Ami(e)s cruciverbistes, vous aurez remarqué que la grille de mots croisés de Anne Dicky n'est plus présente. Avec la refonte du magazine, de nouvelles rubriques ont été créées et nous avons dû renoncer à d'autres. Nous rendons un petit hommage au formidable travail d'Anne dans le prochain numéro (152).



AMÉNAGEMENT

MIRAGE AU HAILLAN

Un nouvel itinéraire cyclable vient d'être ouvert au Haillan le long des avenues du Haillan et de la République. Une largeur appréciable... un beau revêtement, tout serait parfait si cette voie n'avait pas été traitée en voie verte ! Conséquence : les cyclistes doivent céder le passage six fois aux carrefours sur le petit kilomètre et demi du parcours. Si cela avait été une piste cyclable, les priorités seraient inversées et ce serait le signe fort d'un changement. Mais non, la voiture doit rester prioritaire ! Nous avons récemment fourni un diagnostic à la ville du Haillan. Cet aménagement a-t-il été abordé ?

Alain Guérineaud



ANNIVERSAIRE

BORDEAUX + V³ = 10

Depuis maintenant 10 ans, le V³ fait partie intégrante du paysage bordelais. En enrichissant le réseau TBM, il permet aux habitants de bénéficier d'un moyen de déplacement doux, fiable, libre et rapide. En février 2010, les premiers V³ s'installent sur la Métropole et sont répartis sur 139 stations. C'est en 2019 que le réseau TBM voit son parc V³ évoluer avec l'arrivée de 1 000 nouveaux vélos avec assistance électrique venant compléter la flotte disponible. Différentiables par la couleur de leur jupe, leur panier mais aussi par leur nouveau design et leur solidité, ils disposent d'une nouvelle selle adaptable à toutes les morphologies. Ces nouveaux V³ sont disponibles avec ou sans assistance électrique, il est en effet possible d'y intégrer une batterie portable et de parcourir des distances plus longues et sans effort. Une réelle alternative permettant de favoriser la mobilité douce. Aujourd'hui, 2 000 vélos sont répartis sur 180 stations et dans près de 20 communes.

10 MARS 2020

COMPTE RENDU DE L'ATELIER RÉPARATION AU COLLÈGE CASSIGNOL



Nous sommes intervenus au collège Cassignol pour animer un atelier de réparation mis en place par l'association des parents d'élèves. Le but était de sensibiliser les collégiens à l'entretien et au diagnostic de leur vélo et de les aider pour des réparations mécaniques de base. Nous étions trois représentants de Vélo-Cité et quatre parents d'élèves et avons réussi à sensibiliser une cinquantaine de collégiens, même ceux qui n'étaient pas forcément venus avec leur vélo ce jour-là. La bache « Diagnostic » de Vélo-Cité a été installée afin de les sensibiliser sur les équipements obligatoires et conseillés du cycliste. Des flyers « Diagnostiquer son vélo » ont été également distribués afin que les collégiens puissent l'utiliser ultérieurement. La FCPE du collège organisera d'ici la fin de l'année sept autres ateliers ; ce premier rendez-vous a donc permis aux parents d'élèves d'apprendre à mettre en place un atelier et à l'animer.

Eloïse Quéraud

À ne pas manquer

COUP DE POUCE ÉTAT VÉLO À ASSISTANCE ÉCONOMIQUE



Le ministère de la Transition écologique et solidaire a dévoilé, jeudi 30 avril, un plan doté de 20 millions d'euros pour faciliter la pratique du vélo lors du déconfinement en partenariat avec la FUB. Ce plan gouvernemental comprend notamment :

1. Un forfait de 50€ pour la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau de réparateurs référencés.
2. Le financement de formations pour apprendre ou réapprendre à rouler à vélo.

Pour connaître tous les détails rendez-vous sur : www.coupdepoucevelo.fr

DÉCONFINEMENT DES PISTES CYCLABLES PROVISOIRES... DURABLES ?

Voici l'adresse pour suivre régulièrement l'évolution des aménagements cyclables sur Bordeaux Métropole : <https://tinyurl.com/yaqubhw2> ou avec votre smartphone :



Dans le rétro

BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

POURQUOI BORDEAUX EST-ELLE REDESCENDUE AU CLASSEMENT ?

D'aucuns se sont étonnés que Bordeaux ne figure plus parmi les trois villes les plus cyclables de France, tant il est vrai que le nombre de cyclistes est en nette



augmentation sur la Métropole, entraînant une hausse constante de la part modale du vélo. Le Pont de pierre a quant à lui été interdit aux véhicules motorisés et nombres d'aménagements ont été réalisés récemment. Seulement voilà, une décision aussi emblématique que celle concernant le Pont de pierre ne suffit pas pour rendre une agglomération cyclable. Dans le même temps, la piste du pont Mitterrand était fermée, les boulevards restaient en l'état tout comme la route de Toulouse, la piste « rapide » des quais était encombrée de « block-stop » et elle se perd toujours du côté des hangars, la ligne D du tram ignorait l'existence des cyclistes (cf. article page 13), des arceaux disparaissent et manquent toujours dans les lieux les plus fréquentés, il n'y a toujours pas de parcs sécurisés de stationnement en centre-ville et dans les quartiers

résidentiels. Est-ce tout ? Même pas, car sans faire une liste exhaustive comment ne pas être agacé par une passerelle du Lac de Bordeaux qui devait être livrée il y a 2 ans et ne l'est toujours pas au moment où j'écris ces lignes, par les besoins en infrastructure sous-estimés face à la croissance de la pratique ou par les stationnements dangereux de véhicules sur les aménagements cyclables ? Aussi n'est-il pas étonnant que Bordeaux et les communes de la Métropole obtiennent des notes moyennes, car ne nous y trompons pas : le classement dans les premières places est flatteur parce que la concurrence est faible. L'exemple parisien, avec de gros investissements ces dernières années, prouve que les classements peuvent être rapidement bouleversés si une politique pro-vélo efficace est menée.

Alain Guérineaud

UNE CAMPAGNE DE RELANCE PARTICULIÈRE

Par Satch'

Le mois de mars est traditionnellement le mois de relance pour rappeler gentiment à nos adhérents qui n'ont pas renouvelé leur adhésion qu'il était encore temps de le faire...

En raison du contexte, la date de relance a été légèrement décalée et cette campagne se terminera presque en même temps que le confinement. Pendant un mois, l'équipe de bénévoles (Joëlle, Christine, Oriane, Benjamin, Eloïse, Robin, Martin, Luc, Marc et Sacha) est partie à la conquête téléphonique de ces oubliés-malgré-eux.

Mais ce n'est pas le seul objet de leur appel. Elles et ils sont là aussi pour prendre des nouvelles, apporter un soutien et discuter tout simplement avec celles et ceux qui se sentiraient un peu seul(e)s ou isolé(e)s en ce moment. Si vous lisez ces lignes en vous apercevant que vous avez échappé malgré tout aux mailles de notre filet et que vous êtes toujours motivé(e) pour adhérer, n'hésitez pas bien sûr à nous relancer !



DES NOUVELLES DE LA FÊTE DU VÉLO MÉTROPOLITAINE

Par Amélie Suteau et Emilie Mallet
Photos : Simon Cassol

Bonne nouvelle : la Fête du vélo a été décalée, nullement annulée. État des lieux.

Comme vous pouviez le pressentir, la Fête du Vélo ne pourra pas avoir lieu le dimanche 7 juin 2020. Cependant, nous estimons qu'il est important de maintenir une édition de l'événement pour cette année 2020, charnière en matière de mobilité, comme nous ne cessons de le rappeler. La Fête du Vélo métropolitaine, c'est l'occasion de faire se rencontrer les habitants de la Métropole et les acteurs de la mobilité. C'est aussi l'occasion de mettre en avant les différentes utilisations du vélo, qu'elles soient sportives, urbaines, artistiques, ou purement pratiques. Elle est avant tout un moment de rencontre festif que nous passons tous ensemble, en famille et entre amis. C'est pour toutes ces raisons que nous travaillons actuellement à un report à l'automne de cette année. En espérant vous y retrouver tout aussi nombreux ! Plus d'informations à venir dans le prochain bulletin et sur les réseaux sociaux.



40 ANS, ON MARQUE LE COUP

Par Amélie Suteau et Emilie Mallet - Photos : Simon Cassol

Le 24 janvier 2020, Vélo-Cité a fêté ses 40 ans ! Malgré la situation, le nécessaire sera fait pour célébrer l'association comme il se doit.

Depuis novembre 2019, date à laquelle nous avons réuni pour la première fois notre groupe de bénévoles, nous travaillons sur plusieurs actions. Notre objectif est toujours le même : faire parler du vélo ! En 40 ans d'existence, nous avons vécu suffisamment d'anecdotes, de victoires (beaucoup), de défaites (peu), d'expériences, de souvenirs, pour les partager auprès de tous. Nous avons donc prévu 3 temps forts dès la rentrée de septembre.

EXPOSITIONS "80 000 VÉLOS"

Nous déballons nos cartons (photos, vidéos, bulletins, souvenirs) pour vous. C'est au travers de deux expositions temporaires à la Maison écocitoyenne de Bordeaux que vous pourrez découvrir l'évolution du vélo et de la Métropole sur 40 ans. L'exposition extérieure aura lieu du 7 au 27 septembre 2020 et l'exposition intérieure du 16 au 20 septembre.

HAPPENING

Nous vous préparons aussi une mise en scène hors du commun, pour repositionner la question du vélo au sein du territoire avec un happening métropolitain. Mais chut ! C'est une surprise... Vous découvrirez ça à la rentrée de septembre.

TÉMOIGNAGES VIDÉOS

Enfin, nous prenons soin de vous donner la parole à travers des interviews filmées. C'est grâce à vous, cyclistes engagés, que nous avons l'occasion aujourd'hui d'être toujours présents dans la Métropole et de faire parler du vélo. Alors, pour vous remercier, on a tendu le micro à certains d'entre vous. Les vidéos seront disponibles à la rentrée sur les réseaux sociaux et lors de l'exposition intérieure.



▲ La Fête du Vélo Métropolitain Vélo-Cité, un rendez-vous incontournable.

APPEL À BÉNÉVOLES

**Rejoignez l'équipe
bénévole Fête du
Vélo, nous allons
avoir besoin
de bras !**

LA SOLUTION PASSE PAR LE VÉLO

Par l'équipe Vélo-Cité

Vélo-Cité n'a pas attendu les annonces du Gouvernement concernant le déconfinement, pour anticiper et préparer ce moment. Le 21 avril, nous avons présenté à la municipalité, notre plan mobilité en prenant en compte trois critères : sanitaire, économique et social.

Un déconfinement progressif et une reprise économique impliquent des milliers de déplacements par jour, ces trois critères devaient être traités ensemble dans cette planification où la mobilité va jouer un rôle plus qu'important. En tant qu'association d'usagers, Vélo-Cité a souhaité proposer, sa collaboration pour travailler à la construction d'un plan de mobilité. Depuis, les mesures prises par le Gouvernement et Bordeaux Métropole ont permis d'aller dans le sens de solutionvelo. En voici les lignes originales.



1. SÉCURISATION ET OPTIMISATION DES AXES STRUCTURANTS

Nous estimons que la création de pistes cyclables temporaires le long d'axes définis, sécurisés et continus répond à plusieurs enjeux majeurs du déconfinement.

Distanciation

Tout d'abord ces pistes garantiraient la possibilité de se déplacer dans la Métropole en toute sécurité, tout en respectant la distanciation physique recommandée.

Favoriser un report modal viable

Nous savons que cette distanciation est difficile à respecter dans les transports en commun. Le but est d'aider à la décongestion de ces modes de déplacement pendant la période de déconfinement.

Stationnement

Le choix de pistes cyclables temporaires résout également la difficulté à stationner en ville. En effet, la mise en place de parkings vélo provisoires permettra le stationnement massif des vélos avec des solutions rapides et peu coûteuses (voir proposition n°2).

Sécuriser les déplacements

Pour que tous les déplacements à vélo puissent avoir lieu, il est essentiel de sécuriser également ces pistes temporaires. La sécurité est un des freins les plus exprimés lorsqu'il s'agit de choisir le vélo comme mode de déplacement.

Limiter les dépenses

Il est important de souligner le faible coût d'utilisation et d'entretien du vélo alors que de nombreux ménages et entreprises vont devoir faire face ou font déjà face à

des difficultés financières importantes. Pour répondre à tous ces enjeux, Vélo-Cité a établi une carte recensant toutes les pistes cyclables stratégiques qu'il est nécessaire de réaliser et de sécuriser pour prioriser l'accès à des lieux stratégiques tels que les zones d'activités, les commerces, les établissements scolaires.

2. STATIONNEMENTS VÉLO

Pour éviter une saturation, nous devons créer une offre de stationnements regroupant trois catégories : stationnements permanents, stationnements provisoires et stationnements temporaires.

Stationnements permanents

Augmentation du nombre d'arceaux permanents de manière exponentielle dans les centres-villes, à côté des commerces de proximité et des lieux de résidence.

Stationnements provisoires

Pour faire face à l'augmentation des déplacements domicile-travail effectués à vélo, il est nécessaire que les entreprises, les administrations et tous les lieux pouvant accueillir des salariés et des visiteurs, s'équipent et mettent en place des systèmes leur permettant de stationner leurs vélos.

Stationnements temporaires

Pour faciliter l'accès aux achats de première nécessité en respectant les mesures sanitaires préconisées par le gouvernement, des projets comme les "drive" pédestres se sont mis en place. Pour accompagner ces mesures, un dispositif de stationnements temporaires vélo est souhaitable, le temps du marché, le temps d'une journée ou plus.

3. MESURES ÉCONOMIQUES D'ACCOMPAGNEMENT

Nous devons rendre possible une mobilité alternative pour tous. Ces mesures s'adressent autant à des personnes qui sont déjà équipées d'un vélo en état, qu'à des personnes ne disposant pas de moyens pour s'équiper correctement.

Dispositif « chèque vélo »

C'est dans ce sens que Vélo-Cité propose la mise en place d'un « chèque vélo » pour l'accompagnement à l'acquisition, la remise en état ou l'achat des équipements nécessaires pour les déplacements domicile-travail, les déplacements pour les achats de première nécessité et pour se rendre dans les établissements scolaires.

Prêt de vélo

La MAMMA (Maison métropolitaine de mobilités alternatives) pourrait faciliter, promouvoir et augmenter l'offre de mise à disposition gratuite de vélos. Il serait également souhaitable de prolonger la gratuité des vélos en libre service Vcub à minima pendant la première heure.

Abonnement « solidaire »

Plusieurs associations de la Métropole proposent des ateliers de réparation participatifs. Un abonnement « solidaire » pris en charge par les municipalités pourra permettre aux personnes en difficulté économique de se rendre dans les ateliers afin de remettre en état leur vélo.

Le dossier complet est à retrouver sur : <http://velo-cite.org/solutionvelo>

RETOUR SUR LE 20^E CONGRÈS DE LA FUB

Reportage photos par Adrien Chaud

Les 6 et 7 février derniers, la Fédération des Usagers de la Bicyclette a organisé son vingtième congrès annuel au Palais de la Bourse, en coopération avec Vélo-Cité.



CRÉER UNE ANTENNE DE VÉLO-CITÉ

Par Héléne Durand

Si la métropole de Bordeaux est l'acteur principal pour répondre aux attentes des cyclistes, les communes n'en restent pas moins un échelon essentiel.



▲ Avenue de la Libération à Lormont

Sans volonté des élus municipaux, des maires en particulier, les choses avancent peu. Agir dans sa commune, en s'appuyant sur l'expérience et la dynamique de Vélo-Cité, convaincre les élus, proposer des solutions répondant précisément aux besoins des cyclistes : voilà un challenge passionnant ! Nous vous invitons à le relever avec nous.

COMMENT ?

En créant une antenne locale de Vélo-Cité dans la commune où vous résidez. Vous trouverez certainement deux ou trois cyclistes motivés pour constituer le noyau du groupe, il n'est pas indispensable d'être davantage pour démarrer. En outre, Vélo-Cité compte près de 1 000 adhérents, il y en a forcément dans votre

commune, n'hésitez donc pas à en demander la liste. Un petit mail, un coup de fil à chacun vous permettra de lancer la 1^{re} invitation à une réunion. Celle-ci se fera plutôt par Skype ou Whatsapp dans un premier temps, et à terme plutôt chez vous, dans un café, voire dans une salle municipale si le nombre de participants devient trop important.

PAR QUELLES ACTIONS COMMENCER ?

Discuter entre vous de vos trajets réguliers, des aménagements cyclables dans votre commune, de leurs qualités, des besoins prioritaires, du stationnement... N'oubliez pas de vous inspirer de notre plaidoyer pour « La Métropole à vélo » réalisé en amont des élections municipales 2020.

ET APRÈS ?

Sollicitez votre mairie pour rencontrer les services et les élus afin que votre groupe soit connu et reconnu. Emmenez les élus à vélo sur la route, instaurez un dialogue régulier, constructif et exigeant, rapportez vos échanges à Vélo-Cité.

QUI PEUT M'AIDER ?

Trois antennes locales sont actives à Cenon, Gradignan et Villenave-d'Ornon. Les membres de ces groupes seront ravis de vous aider à créer le vôtre. redaction@velo-cite.org

Renseignements et inscriptions
redaction@velo-cite.org

UN NOUVEAU MARQUAGE INCOMPRÉHENSIBLE

Texte et Photos : Yves Bonnenfant

La rue Dandicolle est un maillon d'itinéraires alternatifs entre le centre-ville et les campus de Pellegrin et Pessac-Talence. Cette rue dispose désormais d'un double-sens cyclable, nous faisons le point sur les nombreux dysfonctionnements de son nouveau marquage expérimental.

La rue Dandicolle a servi pendant longtemps de pénétrante depuis les boulevards vers les cours de la Libération et Anatole-France. Et comme elle est rectiligne, nombreux étaient ceux qui oubliaient la limitation à 50 km/h.

La mairie a décidé d'y apaiser la circulation en évitant que ces rues de desserte locale ne servent au transit automobile. Le principe est de casser les itinéraires motorisés par une série de sens interdits contrariés qui enlèvent tout intérêt à la traversée du quartier. L'ensemble passe en zone 30 avec une généralisation des double-sens cyclables (DSC). Cela a été fait à l'automne 2018.

Depuis longtemps, Vélo-Cité réclamait que la rue Dandicolle dispose d'un double-sens cyclable, car elle constitue un maillon d'itinéraires alternatifs entre le centre-ville et les campus de Carreire (Pellegrin) et Pessac-Talence, via la rue



du Tauzin et les vignes de Haut-Brion. La Ville et la Métropole ont répondu à cette attente en créant une « vélo-rue » expérimentale mis en place courant été 2019. Mais qu'est ce qu'une « vélo-rue » pour la Métropole ? Une zone 30 où les cyclistes peuvent non seulement circuler dans les deux sens, mais où les automobilistes ne peuvent pas les dépasser, comme le signifie le panneau ci-dessus, disposé tous les 100 m environ. Hors stationnement, la chaussée est composée d'une zone centrale en résine de couleur beige d'environ deux mètres de large, ce qui laisse deux bandes de bitume d'environ 80 cm (caniveau et rétroviseurs compris) que beaucoup interprètent comme des bandes cyclables. Tous les 100 m environ figurent également au sol des pictogrammes

mentionnant le passage de vélos dans les deux sens au centre de la chaussée. Pourtant la résine est censée indiquer la place que doivent prendre les cyclistes dans cette rue. Dans la pratique, c'est finalement rarement le cas, pour plusieurs raisons :

- ce n'est pas intuitif et rien ne l'indique vraiment ;
- certains cyclistes peuvent encore ressentir des scrupules à ne pas laisser les voitures les doubler ;
- la résine est plus rugueuse que l'enrobé : il faut donc fournir plus d'effort pour avancer à vélo.

De plus, la même résine a été appliquée, à proximité, sur le cours du Maréchal-Juin pour séparer la large zone de circulation réservée aux cyclistes de celle des véhicules motorisés. Résultat : un même matériau pour deux significations opposées !

Pour revenir à la vélo-rue, la grande majorité des quatre-roues motorisés circule sur la zone beige. Évidemment, c'est beaucoup plus agréable d'avoir les quatre roues sur le même matériau et une bonne partie des automobilistes ne fait pas le moindre déplacement vers la droite quand un cycliste arrive dans l'autre sens.

Pour ces croisements, le cycliste n'a donc que les 80 cm de « sa » bande cyclable. Ce qui est d'autant plus fâcheux que certains véhicules négligent la limitation à 30 km/h.

Côté logos « vélo au sol », ce n'est guère mieux, faute de réglementation compatible :

- le logo avec les chevrons indique que vous circulez dans le même sens que les véhicules motorisés ;
- le logo avec la flèche indique que vous circulez en double-sens cyclable, dans le sens opposé aux véhicules motorisés ;
- pour ne rien arranger, ce logo est situé plus au centre de la chaussée que le logo avec les chevrons.

Aux intersections, on retrouve les mêmes problèmes qu'avec les DSC classiques. Comme aucune voiture ne peut arriver dans le sens interdit, nombre d'automobilistes considèrent que personne ne peut arriver dans ce sens et s'engouffrent donc sans respecter l'éventuelle priorité due aux cyclistes ! Les automobilistes sont souvent des riverains, mais aussi leurs fournisseurs : artisans, livreurs divers. Vont-ils finir par respecter les droits accrus des cyclistes ? On peut l'espérer pour les riverains, mais on peut en douter pour les véhicules occasionnels. Quoi qu'il en soit, cette nouvelle signalisation au sol, expérimentale, est unanimement incompréhensible. Il est louable de vouloir faire circuler les vélos au centre de la chaussée, mais la solution proposée, au lieu de créer un véritable « espace cyclable », génère une chaussée fractionnée et peu confortable pour les cyclistes. Le mieux n'est-il pas dans le plus simple ? redaction@velo-cite.org

LA BRIGADE DU PLAIDOYER

Par Philippe Lallement

Le plaidoyer est un plan ambitieux visant à faire de la métropole bordelaise un modèle en termes de mobilité et de cadre de vie. Nous faisons le point sur l'avancée du projet.

C'est à l'occasion de la réunion publique de présentation du plaidoyer « La Métropole à vélo » du jeudi 24 octobre 2019 qu'est née l'équipe de campagne « LMV2020 ». Séduites par cet ambitieux projet, une vingtaine de personnes* se sont portées volontaires pour promouvoir, bénévolement, le plaidoyer auprès des candidats, des citoyens et de la société civile.

Pour surfer sur la dynamique et mettre en action cette nouvelle force, la première réunion de campagne a été rapidement organisée par Oriane et Ismaël. Les contacts pris et les objectifs fixés, chacun s'est parfaitement approprié le projet et le groupe s'est rapidement mis en marche de façon autonome. Cette synergie communicative a généré un fourmillement d'activités.

On peut citer entre autres : les réunions formelles stratégiques de recalage et d'échanges de bonnes pratiques (au rythme d'une fois tous les 15 jours), les rendez-vous avec les candidats, les dé-

veloppement d'outils de communication (utilisation des réseaux sociaux, conception et distribution de flyers...) et les nombreux échanges entre les membres de ce qui est devenu une vraie communauté.

La mise en place du confinement a malheureusement privé l'équipe d'un partage convivial sur les résultats du premier tour des municipales mais elle n'a pas attaqué son moral ! Elle s'est néanmoins remise activement en selle pour continuer ses actions, en attendant de connaître les nouvelles modalités et dates des élections municipales.

Les membres du conseil d'administration et les personnels de Vélo-Cité adressent un grand merci à tous les membres de la communauté bénévole « LMV2020 » pour le travail réalisé, la dynamique positive et enthousiaste qui rayonne autour du groupe et leur implication intacte pour la suite de l'aventure !

* Dont Patrick, Patrice, Romain, Jean-François, Laurent, Sébastien, Guillaume, Philippe, Rodrigo, Alain, Florimond

Résumé de la campagne

2120

SIGNATAIRES
Librairie la Machine
à lire, Les Coursiers
Bordelais...

47
CANDIDAT.E.S
rencontré.e.s

31
ENGAGEMENTS
signés

40 ans vélo-cité : témoignage DE L'ART DE DÉLIVRER UN BULLETIN

Par Olivier Michaud

« Facteur » : voilà en général ce qui signe le départ de la « mission » que je remplis régulièrement pour Vélo-Cité depuis de nombreuses années.



Ce n'est pas grand chose, mais cela permet d'économiser des affranchissements. Et, il faut bien le dire, cela me plaît également d'avoir un rôle dans ce qui fait le lien entre notre association et ses adhérents.

Il y a encore quelques temps, j'avais un très

gros paquet de journaux. Aujourd'hui, ce paquet s'est affiné car ils sont nombreux celles et ceux qui ont opté pour la version dématérialisée. Que les autres, fidèles au papier, se rassurent néanmoins : nous sommes contents, nous les facteurs, de pouvoir leur maintenir ce service. Rappelons que le bulletin est aussi un support de promotion de Vélo-Cité : dans ma tournée, j'ai par exemple une bibliothèque, où j'en laisse en libre-service pour que l'information se diffuse au-delà des adhérents.

Ma balade à vélo me permet de mieux connaître mon quartier (quand même assez large, puisque je distribue de Saint-Seurin

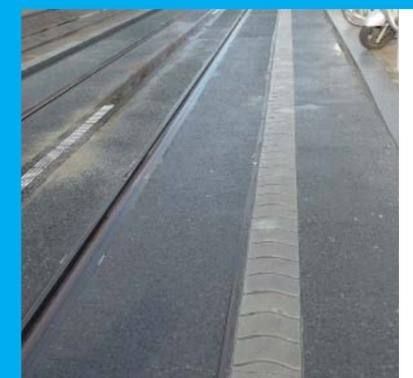
jusqu'à Caudéran, jusqu'à la frontière d'Eysines...), de rencontrer de temps en temps quelques adhérents et finalement de me faire une idée du travail d'un vrai facteur professionnel. Je pense d'ailleurs beaucoup à eux quand je dois atteindre des boîtes aux lettres... dans des résidences fermées ! Alors, chère lectrice, cher lecteur - qui recevez le journal papier sans qu'il soit affranchi - au nom de tous les facteurs bénévoles qui couvrent la Métropole : je vous adresse, depuis le dernier maillon de la chaîne, celle qui t donne régulièrement « sur papier », des nouvelles de votre association préférée, une amicale salutation.

TRAM D : LES VÉLOS OUBLIÉS !

Par Jean-François Perrin

Alors que la Métropole fixe des objectifs ambitieux pour développer la circulation à vélo, les aménagements en cours ou récents n'en tiennent toujours pas compte.

Il convient de rappeler que Vélo-Cité est tout à fait favorable au développement des transports en commun, dont le tram fait bien évidemment partie. Il ne s'agit donc pas ici d'un mauvais procès fait à ce mode de transport mais bien de pointer les incohérences d'aménagements amenant à des situations de danger pour les cyclistes. Bien longtemps avant même les premières phases de présentation du projet de la quatrième ligne de tramway métropolitain, Vélo-Cité estimait que la place future accordée aux cyclistes dans le projet serait nettement insuffisante. Durant plusieurs années, elle avait alors ap-



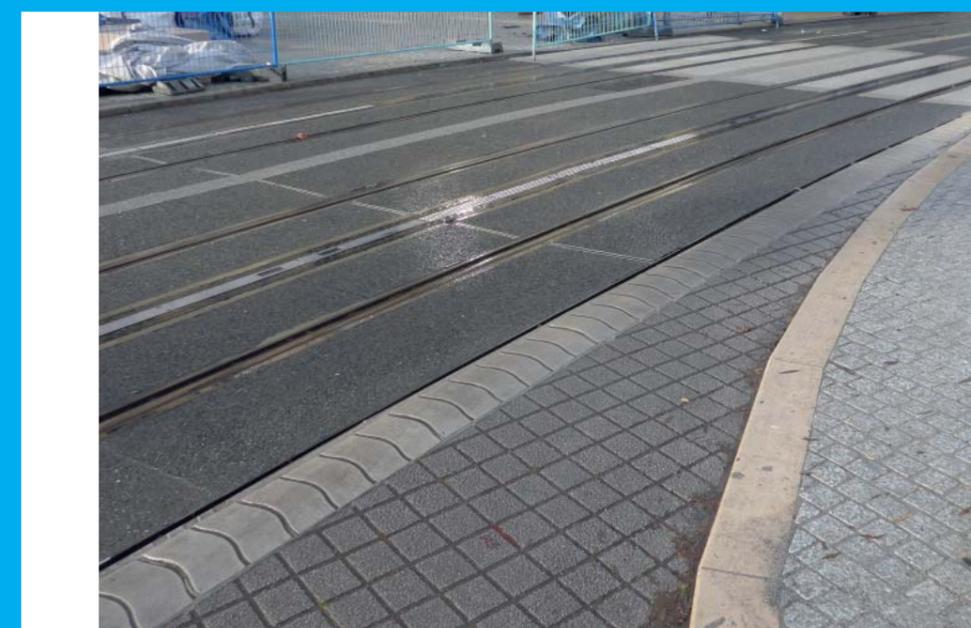
sement, les premiers accidents ne se sont pas faits attendre...

Comment se fait-il, alors que la Métropole fixe des objectifs ambitieux en terme de développement de circulation à vélo, que les aménagements en cours n'en tiennent pas compte ? Cette absence de coordination est inquiétante, car l'on observe une dégradation systématique de la qualité des aménagements cyclables tout au long du processus de conception et de réalisation d'un projet urbain : entre la volonté politique, la commande publique, la conception par les bureaux d'études puis la réalisation par les entreprises de travaux publics, chaque étape enlève un peu de cohérence et de logique aux aménagements cyclables. Cela s'explique probablement par le manque de culture vélo des différents professionnels amenés à intervenir dans le processus de projet.

Il y a urgence à élever le niveau de compétences en matière d'infrastructures cyclables. Cette demande s'intègre dans le projet du plaidoyer **La Métropole à vélo**. Vous trouverez d'autres exemples de ces « aménagements » inadéquats, dangereux et accidentogènes sur le dossier en ligne sur : www.velo-cite.org

porté au débat de nombreuses remarques et suggestions afin que la circulation des cyclistes soient mieux prises en compte dès la conception. Alors que le premier tronçon de cette nouvelle ligne est ouvert depuis le 14 décembre et que l'ensemble de la ligne a ouvert le 29 février, nous avons effectué avant le confinement une déambulation le long de celle-ci. Départ de la place des Quinconces jusqu'à la station « Mairie du Bouscat » pour vérifier si au moins quelques-unes de nos remarques avaient été prise en compte. La déception a été grande en constatant que la circulation des cycles a été négligée à un point que nous n'imaginions même pas.

Comment comprendre les différences en plusieurs traitements de l'espace de circulation à quelques mètres de distance ? Certains sont corrects et un peu plus loin d'autres totalement inadaptés. C'est la démonstration, selon Vélo-Cité, que la circulation des vélos n'a tout simplement pas été réfléchi en amont. La largeur de certaines portions de voies va également être source de conflit et de danger. Si le dépassement d'un cycliste y est possible sans danger par un petit véhicule, ce n'est plus le cas s'il s'agit d'un véhicule plus large, fourgon ou SUV. Malheureu-



De haut en bas :

1. Barrière du Médoc : rétroviseurs et portières seront des obstacles dangereux. La lisse en béton est parfaitement inutile.
2. Place Marie-Brizard : à notre connaissance, déjà plusieurs chutes sont à signaler.
3. Place Tourny vers Fondaudège : cyclistes attention à votre prise d'angle pour ne pas coincer la roue dans le rail.

Vous aimez nos actions ? Soutenez-nous !



- Un bulletin d'informations quatre fois par an.
- L'accès aux ateliers de réparation participatifs.
- Des réductions chez nos vendeurs et réparateurs cycles partenaires.
- Des réductions chez nos partenaires : Citiz Bordeaux (autopartage) & Tout Art Faire (balades culturelles à vélo).
- La participation gratuite à des séances de « remise en selle ».
- Des animations réservées aux adhérents.
- Et la possibilité de participer à des groupes de travail et au fonctionnement de l'association.



16 rue Ausone
33000 Bordeaux

contact@velo-cite.org

Tél. 05 56 81 63 89

velo-cite.org

Retrouvez-nous sur :  | 



VÉLO-CITÉ ACCEPTE LA MONNAIE LOCALE MIEL



Bulletin d'adhésion

Coordonnées

- Nom & Prénom :
- Date de naissance :/...../..... Courriel :@.....
- Adresse :
- Commune : Code postal :

Tarifs cotisation annuelle

Les adhésions couvrent une année civile

- Individuelle : 20 € Petit budget : 5 €
- Famille : 30 € Famille petit budget : 10 €
- Associations : 30 € Entreprises : 50 €
- Adhésion-soutien spécial 40 ans : 100 €*

- Je souhaite recevoir le bulletin en version Papier Numérique
- Boîte à lettre accessible par nos facteurs ? Oui Non
- Famille, nombre de personnes concernées :

Effectuer un don

Déductible à hauteur de 66% de vos impôts sur le revenu

- 20 € 30 € 50€ Autre :

Vous pouvez payer votre cotisation via le site helloasso :

[www.helloasso.com/associations/
velo-cite-bordeaux-metropole](http://www.helloasso.com/associations/velo-cite-bordeaux-metropole)

Par chèque à l'ordre de Association Vélo-Cité et à retourner :

Vélo-Cité Bordeaux - Pôle urbain des mobilités alternatives
16, rue Ausone · 33000 Bordeaux

* Le soutien spécial 40 ans équivaut à un don de 100 €. Il est déductible à hauteur de 66% de vos impôts, soit 33 € après déduction.