



JUIL./AOÛT/SEPT. 2021

154

BULLETIN OFFERT

Le QG de la Maison Itinérante de la Rive droite

LA BELLE ÉQUIPE - PORTRAIT : RICHARD GESSNER
VÉLO POPOTE - LE DIABLE EN JUPON...



Équipe éditorialeSacha Viel, Mado de la Quintinie,
Adrien Chaud, Romain Dostes**Maquette et design graphique**

Wilfrid De Sa

PhotosMarie-Gaëlle Doutreloux, GPV,
Wilfrid de Sa, Olivier Michaud**Les plumes de ce numéro**Nora Balage, Alain Guérineaud,
Ludovic Fouché, Satch', Olivier
Michaud, Laura Fall**Tirage**

500 exemplaires

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**T'as l'asso** 7**Portrait : Richard «Monsieur Vélo» Gessner** 8**Sur les roues : Vélo Popote en stock !** 10**Ô pignon : le diable en jupon** 11**Bulletin d'adhésion** 12**Mais que fait Vélo-Cité ?**

Laura Fall

Janvier**07/01** CA de Vélo-Cité**14/01** Participation à l'élaboration du « plan marche » métropolitain.**26/01** Rencontre avec les élus de Mérignac.**26/01** Formation itinérante des ADV ambassadeurs du vélo sur le thème « encadrement d'un groupe de cyclistes ».**Février****03/02** Rencontre avec les élus et techniciens de Lormont.**04/02** Réunion de bureau de Vélo-Cité.**16/02** Webinaire « revêtement des voies vertes » (AF3V).**26/02** Commission mobilité à Canéjan.**26/02** Temps d'échanges « Réseau cyclable à haut niveau de service » avec Bordeaux Métropole.**Mars****03/03** Réunion de travail avec Bordeaux Métropole au sujet des boulevards Joliot-Curie (Bordeaux) et Entre-deux-Mers (Cenon).**04/03** CA de Vélo-Cité.**05/03** Rencontre avec des élus de Bordeaux.**08/03** Pliage et envoi bulletin Vélo-Cité.**10/03** Réunion visio avec Unis-Cité au sujet des ADV.**22/03** Participation au lancement du « Comité de la rue » à Bordeaux.**23/03** Formation CEREMA (visio) : circulation aux abords des écoles.**25/03** Réunion ADV : préparation événement autour du vélo au centre animation Queyries.**25/03** AG Vélo-Cité (visio).**27/03** Conférence stratégie métropolitaine des mobilités.**27/03** Marquage Bicycode sur les quais en partenariat avec la MEC.**28/03** Marche « loi climat. »**Avril****08/04** CA de Vélo-Cité.

▲ Arrêt de tram La Gardette - Bassens - Carbon Blanc sur la commune de Lormont.

« N'OUBLIONS PAS LA VOITURE... »

Ludovic Fouché

Cette phrase, prononcée par le Président de Bordeaux Métropole à l'occasion du débat du 27 mars 2021 concernant le futur plan mobilité de la métropole, résonne à nos yeux comme une dichotomie symptomatique de notre époque. Alors que le débat, auquel nous avions

sa place dans le système de mobilité métropolitain est bien entendu nécessaire. Mais pas pour aboutir à la nécessité de créer de nouvelles voies routières ou de nouvelles places de stationnement !

Au contraire, pour intégrer la voiture

l'usage toujours plus frénétique de la voiture pour desservir ces zones, excluant de fait celles et ceux qui ne veulent pas se déplacer en voiture. Le vélo est bien sûr une solution, pour peu que l'on aménage correctement des pistes cyclables sécurisées et confortables. Ne pas choisir de modifier dès maintenant l'urbanisme que l'on crée, notamment en périphérie, sera une responsabilité lourde de conséquences. Il conviendrait au contraire de contenir les projets, notamment tertiaires et de services, le long des axes de transports collectifs existants, afin de les rendre facilement accessibles pour toutes et tous.

Le second lien entre urbanisme et voiture se situe à l'échelle des quartiers. Les voitures sont partout ! Or il n'est pas une conversation qui ne fait pas resurgir la gêne qu'elles créent pour les habitants : insécurité, bruit, pollution atmosphérique, pollution visuelle, stationnement sauvage, les citoyens n'en peuvent plus ! Toutes et tous aspirent à plus de tranquillité, et chaque quartier puisse bénéficier d'une nouvelle qualité de vie, plus apaisée. Pour cela, il est nécessaire, dans chaque quartier de la métropole, de fermer des rues aux voitures. Rendre la rue aux piétons, aux enfants, aux riverains, est un impératif social essentiel et urgent, afin de redonner un sens à la vie urbaine, à la notion de quartier, de proximité. C'est également favoriser la marche et le vélo comme mode de déplacement, sans grands travaux autres que l'installation et l'entretien des bornes d'accès lorsqu'elles sont indispensables à la réussite de l'opération. Il pourrait d'ailleurs être pertinent de mutualiser au niveau métropolitain le centre de gestion (actuellement uniquement bordelais), afin de permettre à chaque commune d'installer facilement des bornes. D'autres dispositifs existent, comme les Zones à Trafic Limité (ZTL), accessibles en voiture pour les riverains seulement.

Déployer un plan mobilité, c'est agir à plusieurs échelles et avec un panel d'outils. Ne pas oublier la voiture, c'est se donner les moyens de la rendre plus discrète et moins invasive dans l'espace urbain, pour la rendre plus désirable lorsque vraiment on ne peut pas s'en passer. Mais pour tout le reste, il y a le vélo ! **ww**



l'honneur de participer, touchait à sa fin, après de longs échanges riches en partage de données et en prospective sur une mobilité vertueuse, voilà que la question de la voiture n'avait pas été abordée ! Un comble ? Un oubli ? Un manque ? Pas tant que ça ! Pour l'essentiel des intervenants, il semblait évident que « futur plan mobilité » rimait avec « mobilité alternative » et que l'ambition d'un grand plan mobilité se devait d'apporter des réponses nouvelles à nos problématiques récurrentes de déplacement : bus, tramway, train péri-urbain, vélo, marche, téléphérique et même métro ont été les grands thèmes du débat.

C'était donc sans compter sur ce rappel inattendu : « tout cela est bien évidemment pertinent et nécessaire, mais enfin n'oublions pas la voiture », indiqua le Président, comme pour tenter, un peu contre vents et marées, de sauver la face de cet objet trop fortement ancré dans nos villes, mais de plus en plus rejeté dans les débats publics. Il faut dire que les solutions ne sont pas légions, et que tout a déjà été essayé depuis maintenant 60 ans, sans réel succès vous en conviendrez aisément.

Pourtant, la voiture étant de toute évidence le cœur du problème, évoquer

dans le futur plan mobilité, il faut la rendre – tenez-vous bien ! – désirable. Oui vous avez bien lu ! Certes cela peut choquer les âmes sensibles, mais c'est bien du désir qu'il faut remettre pour faire accepter la voiture aux citoyens. Pour y parvenir, il est nécessaire de repenser le lien entre la voiture et la ville, en réalisant un travail de fond sur le modèle de ville que l'on souhaite. Il est en effet vain de vouloir plaquer un schéma de mobilité global si l'on n'esquisse pas le type ou les formes d'urbanisme qu'il est préférable de soutenir.

Ouvrons par exemple une carte des projets urbains métropolitains. Il y en a partout ! Au nord, au sud, à l'ouest, à l'est, au centre, en périphérie... chaque commune veut sa part. En périphérie, beaucoup de très gros projets qui, sous couvert de noms plus ou moins « éco », ne seront in fine que de vastes zones d'activités grignotant le peu d'espaces naturels qu'il reste dans les franges de la métropole. Malgré les bonnes intentions énoncées depuis plus de 20 ans, nous n'avons pas stoppé l'étalement urbain de Bordeaux et la situation reste préoccupante ! Or ce type d'urbanisme, galopant à un rythme soutenu, ne sait pas s'accommoder du transport collectif et ne fait que favoriser



BOURSE À VÉLO

REPRISE SUR CHAPEAU DE ROUES

Nous sommes dimanche 27 juin, il est 9h30 et nos bénévoles commencent à installer les stands et à organiser notre première bourse aux vélos depuis près de deux ans. A 10h30, les premiers vendeurs arrivent. Ils passent devant le stand de présentation de l'association où sont disposés prospectus, t-shirts à la vente ou autres goodies. Ils se rendent ensuite vers le stand où ils renseignent les informations sur les vélos. Tout se passe dans la bonne humeur, café dans une main et chocolatine dans l'autre. Il est 12h30, pause dej', les promeneurs du dimanche passent la tête dans le hangar et semblent se demander ce qu'il se trame. A 13h30, c'est la ruée vers l'or ! tous les acheteurs s'entassent pour avoir le meilleur vélo. Du vélo de collection au vélo enfant, il y en a pour tous les goûts. A 16h30, il n'y a presque plus rien. Les premiers vendeurs viennent récupérer leurs dûs et faire le bilan de la journée avec nous; une journée de partage, d'entraide et de sourires.

Nora Balage



EUROPE

COPENHAGUE VS AMSTERDAM

Lors d'une récente conférence, Ninna Hedeager Olsen, cheffe de la direction des questions techniques et environnementales à Copenhague, a déclaré qu'elle visait une plus grande coopération entre villes cyclables : « Copenhague a une très bonne infrastructure cyclable mais en matière de stationnement des vélos et de gestion des vélos-ventouses, Amsterdam a 10-15 ans d'avance sur nous. Cela nous donne une échelle du retard que nous avons à rattraper dans nos villes françaises... »



BORDEAUX

LES CAPUCINS REVISITÉS

Dans le cadre de l'apaisement du secteur des Capucins, la ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole souhaitent expérimenter la mise en place d'un aménagement nouveau autour de sa place.

Celui-ci consistera en la fermeture de deux allées centrales de la place à la circulation automobile. Les places de stationnement latérales au centre de la place seront neutralisées et les contre-allées accueilleront la circulation automobile.

Le centre de la place sera uniquement accessible aux mobilités douces (piétons, cyclistes etc). Cet aménagement, peu coûteux, rapide et réversible est mis en place depuis le jeudi 27 mai. Réalisé selon les principes de l'urbanisme pragmatique, il pourra être pérennisé aux termes de l'expérimentation.

Dans le rétro

LES STAGIAIRES ET BÉNÉVOLES DU MOIS

Nora est stagiaire depuis un mois à Vélo-Cité, elle travaille étroitement avec l'équipe sur XXX. En parallèle, elle étudie la question du genre, vous trouverez en effet un article signé par ses soins.

Thierry est un as de la radio, il manie le micro avec fougue et passion. Sur tout le mois de mai, il nous aura permis d'avoir une vitrine sur O2 Radio 91.3, grâce à ses capsules et interviews pleines d'ironie et d'enthousiasme.

Clément a passé quelques semaines dans nos locaux et nous a aidé à monter une

belle campagne de communication à travers plusieurs gif en stop-motion. Son esprit créatif a fait mouche.

Mathew, quant à lui, est un rouleur devant l'éternel. Grâce à lui, la communauté Vélo-Cité a terminé première association française du Challenge «Mai à vélo», www.maiavelo.fr avec près de 10 000 km "pédalés", dont... 2000 rien qu'avec lui !

Satch'

▲ Nora, l'interviewée ; Thierry, l'intervieweur

▶ Mathew pour une fois pas sur son vélo.





TRANSITION ÉCOLOGIQUE



EXPÉRIMENTATION

PRIME À LA CONVERSION VÉLO

Dans le cadre du projet de loi Climat et résilience, un amendement a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée Nationale avec la prime à la conversion, il sera ainsi possible de remplacer une voiture polluante par un vélo ou un VAE. Un vrai bonus écologique !

www.gouvernement.fr/un-velo-elec-trique-grace-a-la-prime-a-la-conversion

ENLÈVEMENT DES VÉLOS ÉPAVES À BORDEAUX

Trop de stationnements sont inutilisables en raison de vélos épaves. Vous pouvez adresser à la mairie de quartier concernée vos signalements (photo du vélo et adresse du site) pour qu'interviennent les services de la Police municipale et des enlèvements.

Le vélo doit présenter plusieurs signes de dysfonctionnement, l'absence de selle ou de roue n'est pas suffisante. Adressez-vous à votre mairie de quartier :

proximite.centre@mairie-bordeaux.fr

proximite.chartronsgrandparc@mairie-bordeaux.fr

proximite.bordeauxmartime@mairie-bordeaux.fr

proximite.bordeauxsud@mairie-bordeaux.fr

proximite.cauderan@mairie-bordeaux.fr

AU BOULOT À VÉLO

LE SUCCÈS DES CAFÉS VIRTUELS

En ces périodes de rendez-vous à distance, nous avons lancé une toute nouvelle animation ce premier trimestre : les « cafés-débats ». Ceux-ci ont été déclinés en plusieurs formules : café-conseils et café-débats. Le premier du genre a été inauguré dans le cadre de notre partenariat avec le Département de la Gironde et avait pour thème : « Vélo à assistance électrique : j'y pense et puis j'oublie ? ». Une heure de débats dans le respect mutuel, la bonne humeur et dans l'échange pédagogique. Prochain sujet prévu : « Aménagements : c'était mieux après ? ». Un jour, nous pourrions, nous l'espérons, proposer une version

en présentiel. Depuis le début d'année, nous arrivons tout de même à intervenir en présentiel (formation théorique, ateliers participatifs...).

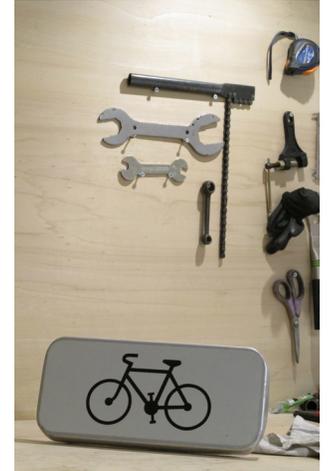
Notre travail Rive droite se maille progressivement : un partenariat média avec O2 radio a été mis en place (91.3 sur la bande FM et www.o2radio.fr) et les communes sont sensibilisées à la cause cycliste. Des premiers contacts avec des entreprises ont aussi été pris. Pour suivre toute notre actualité, rendez-vous sur notre page Facebook et LinkedIn [#auboulotavelobordeaux](https://www.facebook.com/lauboulotavelobordeaux).

Sacha Viel



À ne pas manquer

MAISON ITINÉRANTE DU VÉLO PROCHAINES DATES



L'originalité de la MIDV tient à son caractère itinérant. En se déplaçant sur les quatre villes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont, dans des lieux mis à disposition par les communes, elle touche un large public en se rendant au plus proche des habitants. Pour assurer ses déplacements, Vélo-Cité dispose de deux vélos cargo et de trois modules d'animation : remorque atelier, remorque vélo-école et stand d'accueil/ressources. Venez à notre rencontre de 14 h à 18 h.

Prochaines permanences :

Cenon

Juillet : 7, 9, 10

Espace culturel Simone Signoret

Lormont

Juillet : 21, 23

Pôle Brassens Camus

Bassens

Juillet : 16, 17

École Jean Jaurès

Floirac

Juillet : 28, 30, 31

Salle M.270

DE L'ITINÉRANCE À L'ANCRAGE TERRITORIAL : LA MIDV PREND RACINE À CENON.

Texte : Guillaume Marsal, photo : Wilfrid De Sa



Depuis le mois de juin, le QG de la MIDV, nouveau lieu dédié au vélo accueillera le public. Installé en pied d'immeuble, sur le haut de la commune de Cenon, idéalement situé entre la médiathèque Jacques Rivière et la place Mitterrand.

Quand la pratique cyclable cherchait progressivement sa place sur la Rive droite bordelaise, le réflexe inclinait à penser promotion du vélo, sensibilisation des néopraticiens à l'auto-entretien-réparation de sa monture, aménagements cyclables et adhésion à Vélo-Cité.

En 2021, le programme de la MIDV (Maison Itinérante du Vélo) fête ses trois ans d'activité et d'actions déployées en nombre sur les quatre communes de la Rive droite (Bassens, Cenon, Floirac et Lormont). Au compteur : des centaines de kilomètres parcourus et la tenue d'ateliers d'auto-réparation tournant, trois demi-journées par semaine (réparation, marquage bicycode, promotion de la pratique cyclable...), grâce à deux vélos cargo assurant le transport du matériel et aux salariés fidèles au poste (Benjamin et Florian puis Romain). Entre bilan et perspective, les actions menées jusqu'alors se poursuivant, l'année 2021 vient marquer une nouvelle étape : l'ancrage territorial pour un projet qui évolue.

Comme un phare dans le paysage des lieux ressources pour le vélo : le QG (c'est son nom provisoire) vient s'implanter à Cenon. Depuis le mois de juin, ce nouveau lieu dédié au vélo accueille le public. Installé en pied d'immeuble, sur le haut de la commune, idéalement situé entre la médiathèque Jacques Rivière et la place Mitterrand, le QG se voit assigner plusieurs objectifs.

Il répondra tant à la nécessité de stocker le matériel de la MIDV qu'à celle d'ouvrir un espace de travail pour le coordinateur du projet, avec des temps de permanence et d'accueil. Il s'agit avant tout de renforcer la visibilité et l'accessibilité des actions de Vélo-Cité aux habitants de la Rive droite. Par ailleurs, le QG dispose d'une salle de réunion pour accueillir toutes discussions liées aux projets, pratiques, actualités touchant au vélo. Parler vélo, s'informer sur le vélo, trouver les ressources utiles au large éventail de la pratique cyclable, ce sera possible au QG!

Entre simplification de la logistique de la MIDV et création d'un lieu ressources sur

le vélo hébergé sur la Rive droite, le QG souhaite faciliter les rencontres avec les habitants, les acteurs associatifs et économiques locaux. Et pourquoi pas devenir un espace convivial d'émergence de projets communs autour du vélo ?

Au cœur d'un écosystème associatif, le QG partage le lieu avec d'autres associations dont la proximité devrait aller au-delà de la simple cohabitation. Ainsi, l'Espace textile Rive droite et l'Alternative urbaine (association proposant des balades urbaines pédestres pour découvrir les quartiers dits "populaires" de Bordeaux et des communes environnantes) seront des voisins dynamiques pour faire naître des collaborations pertinentes.

Récemment territoire acquis à la pratique cyclable, la municipalité de Cenon affiche sa volonté d'accompagner plus fortement la visibilité du projet MIDV en apportant son concours financier au QG. Pour Vélo-Cité, une nouvelle page s'écrit au service de la dynamique territoriale des villes de la Rive droite et de ses habitants. [w](#)

COMPTE BIEN RENDU D'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Moment important pour toutes les associations, l'Assemblée générale est l'occasion de rassembler les adhérents, de présenter le bilan de l'année passée et d'évoquer l'avenir.

Covid oblige, nous avons dû, comme beaucoup, nous résoudre à organiser cette rencontre par écrans interposés. Elle s'est donc déroulée le 25 mars en visioconférence. Les documents nécessaires à son déroulement ont été transmis préalablement par voie dématérialisée et par envoi papier pour les adhérents n'ayant pas de connexion. Une plateforme dédiée a aussi été mise en place avant la tenue de l'assemblée pour permettre les votes.

Soixante adhérents y ont assisté et plusieurs d'entre eux se sont exprimés sur les différentes propositions soumises à vote.

Les grandes lignes

Un passif de 13 000 € apparaît au bilan, il n'est en réalité que de 3 000 € en raison

de retards de paiements de certaines entreprises.

Le Congrès de la FUB, que Vélo-Cité a co-organisé, s'est joué à guichets fermés avec plus de 500 participants et une couverture médiatique jamais atteinte. Malgré la pandémie, nous avons maintenu totalement l'activité des salariés, qui, de leurs côtés, ont développé de nouveaux concepts et projets. Les adhérents n'ont pas été en reste, agissant souvent depuis chez eux.

Nos différents projets ont continué à fonctionner en s'adaptant, qu'il s'agisse de la Vélo-école, du travail sur les aménagements (dont le plaidoyer pour « La Métropole à vélo »), d'actions dans les entreprises ou de la Maison Itinérante

Soixante adhérents y ont assisté et plusieurs d'entre eux se sont exprimés.

du Vélo de la Rive droite. Seules nos animations « grand public » comme la Fête du Vélo n'ont pu avoir lieu.

Trois nouveaux administrateurs ont été élus et viennent renforcer l'équipe en place. 🗳️

Rerouvrez le compte-rendu complet sur notre site :

www.velo-cite.org

LA BELLE ÉQUIPE

Par Alain Guérineaud

Vous souvenez-vous du film « La Belle Équipe » de Julien Duvivier, sorti en 1936 avec entre autres Jean Gabin et Charles Vanel ?



Je ne vais pas vous raconter l'histoire mais simplement rappeler que la bicyclette y avait toute sa place. Et oui... 1936, les congés payés, l'évasion à vélo...

Ce titre de film, j'ai envie de l'appliquer aux salariés de Vélo-Cité, à ceux qui viennent de nous quitter ou vont le faire, comme à celles et ceux qui nous ont rejoint récemment. Pourquoi ? Parce qu'ils sont, toutes et tous, de fervents défenseurs de la douce mobilité que nous offre le « 2 roues » (avec parfois quelques roues supplémentaires !).

Alors j'ai envie de les citer tous (à l'ordre de la Roue d'Or) : Oriane, notre ex-coordinatrice, partie mener un projet personnel, remplacée par Benoît Gilliot. Ismaël, qui a démarré les actions auprès des entreprises, projet que Sacha Viel prend désormais en charge. Florian Van Eeden, mécanicien expert de la Maison Mobile du Vélo de la Rive droite, activité passée entre les mains de Romain Mouton. Et je n'oublie pas, mais c'est un peu plus ancien, Sébastien Rousseau qui assure la suite de Grégoire Ingrand pour apprendre à rouler correctement à vélo. Ainsi, en un an, avec le départ récent de Benjamin Marrion, c'est la totalité de notre effectif salarié qui a été renouvelé. L'arrivée récente de Nelly en support de l'ensemble des programmes apporte, cerise sur le gâteau, la touche féminine qui manquait.

Comme certains pourraient le penser, ceci n'est pas le signe d'un malaise plutôt celui d'une belle vitalité. Ceux qui nous quittent ont en effet d'enthousiasmants projets à mener et ceux qui arrivent ne manqueront pas d'apporter nouvelles idées et dynamisme à l'association !

L'effectif tourne, mais cela reste « La belle équipe » ! 🗳️

RICHARD «MONSIEUR VÉLO» GESSNER

Interview menée par Ludovic Fouché et Satch', photos : Olivier Michaud

Nous recevons dans nos colonnes un homme de conviction, engagé pour la cause du vélo comme peu le sont dans nos contrées, et qui profite maintenant d'une retraite bien méritée.



Bordelais d'origine né à Bagatelle, Richard Gessner, premier « Monsieur Vélo » de Bordeaux Métropole, peut se prévaloir d'une excellente vision globale de la politique cyclable métropolitaine. Après vingt années passées à ce poste, celui qui a su façonner son parcours professionnel autour de sa passion pour notre mode de déplacement préféré prend sa retraite. Nul doute qu'il aura beaucoup apporté, aux aménagements cyclables d'une part, mais aussi à Vélo-Cité.

La légende voudrait que vos parents vous aient mis sur un vélo avant de vous allonger dans un landau...

RG : Oui, car mes parents étaient des cyclo-touristes avertis ; j'ai donc pendant mon enfance parcouru et effectué bon nombre de kilomètres, notamment en Alsace lors des vacances. Nous n'avons pas eu de voiture avant mes 13 ans, et donc tout se faisait à vélo à Bordeaux. Ce qui semble presque une évidence ou une « tendance » aujourd'hui ne l'était pas hier : à l'époque, le vélo était socialement peu considéré. C'est très paradoxal quand on y pense, mais j'ai assez mal vécu, ado, cette période de regards parfois condescendants...

À quel moment le mot « vélo » est entré dans votre vie professionnelle ?

RG : Cette passion du vélo ne m'a jamais lâché, mais il a fallu quelques temps avant qu'elle ne soit liée à mon activité professionnelle. Ma formation est à la base dessinateur en éclairage public, puis je suis devenu technicien à la fin des années 1990. Mon métier m'a amené à me déplacer partout jusqu'à connaître chaque recoin de chaque quartier de l'agglomération : une aubaine pour la suite et la vision globale du territoire. Ce n'est qu'à la suite de la requête de Vélo-Cité en 2000

que j'ai occupé, à temps partiel, les fonctions de M. Vélo.

Quel a été le premier projet professionnel «vélo» sur lequel vous avez eu à travailler ?

RG : La transition vers le vélo s'est déroulée en douceur. Il faut dire que nous étions à la veille des années 2000, et que le sujet était loin d'être une préoccupation majeure. Il n'y avait pas de formation pour travailler sur la thématique des aménagements cyclables (et il n'y en a toujours pas), je me suis donc formé « sur le tas ». On peut dire en quelque sorte que je suis autodidacte. Le premier projet emblématique sur lequel je me suis penché fut le tram phase 2 mais je n'ai fait que participer aux études. Ensuite, on m'a nommé pour gérer les relations – peu apaisées à l'époque – entre la CUB et Vélo-Cité. C'est le secrétaire général de l'époque (le directeur général des services actuellement) qui m'a nommé mais il ignorait tout de ma sensibilité

La meilleure période reste 2001-2006 car je parlais alors de rien, tout était à construire

sur le sujet vélo et j'ignore encore comment j'ai été nommé à cette fonction (sourire). Mon rôle était d'adoucir ces relations et de contribuer à des échanges constructifs. Le conventionnement en 2009 n'est que la conséquence des bonnes relations constructives établies au fil des années permettant une meilleure communication entre les deux parties ainsi qu'à concourir à la formation des membres de l'association autour des contraintes de projet, de la réglementation, etc. Il s'agissait aussi de faire comprendre le point de vue de Vélo-Cité auprès de mes collègues. Une vraie fonction de « diplomate »...

Comment ont été les premiers contacts ? « Chaleureux d'entrée de jeu » ou plutôt « frisquets, ils m'ont un peu bousculé » ?

RG : Le président de l'époque était

Yves Bonnenfant. Ses positions étaient, si l'on peut dire, plutôt « tranchées » et les marges de négociation très réduites. Vous aurez deviné que le terme « frisquet » est plus représentatif des premiers mois de relations. Ensuite est arrivé Michel Baillard et là la situation s'est apaisée, j'ai le souvenir d'échanges très chaleureux.

En 2000, Vélo-Cité demandait la nomination d'une Madame ou Monsieur Vélo, nomination qui vous a été ensuite attribuée. Quels étaient les contours de votre mission ?

RG : Effectivement, les contours de ma mission se sont précisés et formalisés à partir de ce moment. Au-delà de l'aspect purement relationnel, il y avait avec Vélo-Cité des échanges de plus en plus constructifs et enrichissants : la transmission des savoirs, les niveaux d'expertise, la technicité des projets. Ainsi, une fois par mois, nous avions des réunions avec la « commission technique » de l'association pour parler aménagements et apporter des solutions à la CUB. En interne, il s'agissait de mettre en place une vision globale de la politique cyclable, d'inculquer une certaine culture vélo au sein des services. Ma mission principale était, et c'est toujours le cas aujourd'hui, d'exprimer le point de vue des cyclistes sur les projets d'aménagement de la Métropole.

Quel est votre plus beau souvenir ou le projet dont vous êtes le plus fier ?

RG : Le simple fait de ne plus être seul à se déplacer à vélo est une satisfaction. Dans le détail, c'est lorsqu'une piste cyclable a été aménagée quai de la Souys en lieu et place d'une file de circulation. C'était en 2007 ou 2008 et c'était vraiment la première fois que l'on osait prendre la place de la voiture au bénéfice des cyclistes. Un acte fondateur, en quelque sorte. En 2001, l'ouverture des couloirs de bus aux vélos a été une grande avancée. La meilleure période reste 2001-2006 car je parlais alors de rien, tout était à construire ; j'avais carte blanche et une motivation énorme, j'étais un électron libre au sein de la CUB, avec un poste qui était l'homme et l'homme qui faisait le poste ! Malgré le fait qu'il y avait déjà des aménagements existants, nous avançons au coup par coup, car rien n'était véritablement structuré. Cela m'a permis de fonder les bases sur lesquelles nous continuons, il me semble, de nous appuyer aujourd'hui.



Quelles ont été les plus grandes difficultés dans l'exercice de vos fonctions ?

RG : Ce n'est pas à proprement parler des difficultés, mais la période qui a suivi à partir de 2010 s'est révélée moins propice à la souplesse et à la réactivité dont je bénéficiais jusqu'alors. Les différentes réorganisations internes ont disloqué le réseau en place, notamment des agents motivés à la cause du vélo. Pendant cinq ans, cette période transitoire n'a pas été simple à gérer : perte de compétences, écoute peu attentive, difficulté à diffuser la « culture vélo »... Heureusement, en 2016, la dynamique a été relancée et de plus en plus de collègues font maintenant du vélo, ce qui facilite souvent les choses, même si le nombre d'interlocuteurs et de services s'est considérablement accru.

Vous êtes reconnu par vos pairs, mais finalement peu par le grand public (une page LinkedIn limitée à 10 abonnés et une recherche Google qui amène à un peintre allemand-sic) et ce, malgré un nom porteur : « Monsieur Vélo ».

Le regrettez-vous ne serait-ce qu'un peu ?
RG : Pas le moins du monde. Je n'ai pas exercé pour être visible du grand public ; la reconnaissance par ses pairs est évidemment très flatteuse, je n'ai pas de raisons de ne pas l'admettre. Toutefois, je reste fréquemment confronté, dans les projets, au manque d'écoute de mes différents interlocuteurs, moins ou peu sensibles au vélo, au point parfois de ne pas regretter la période qui s'ouvre pour moi !

Avez-vous des regrets ?

RG : À l'époque, je me disais : « Dans vingt ans, la cause du vélo sera gagnée et je pourrai partir sereinement à la retraite, avec le sentiment du devoir accompli ». Pour le coup, c'est raté, mais c'est pour une autre raison que je quitte mes fonctions paisiblement : la conviction que la relève est bien assurée, grâce à mes collègues de notre « service mode actifs », ainsi constituée au sein de la Direction générale des Mobilité de Bordeaux Métropole ! En 2000, Vélo-Cité demandait donc la nomination d'une Madame ou Monsieur Vélo ; en 2020, nous demandons la constitution d'une équipe de vingt personnes dédiée au vélo, signe d'un changement d'échelle dans les besoins et attentes des cyclistes.

Est-ce réaliste et comment cela peut-il se traduire dans l'organisation métropolitaine ?

RG : En réalité, les 20 personnes travaillant pour le vélo sont déjà là, mais dans différents services de Bordeaux Métropole ; il est donc essentiel de s'attacher à coordonner les actions et d'entretenir une vision commune autour du vélo, avec l'objectif de faire travailler tout le monde dans le même sens. À court terme, nous espérons pouvoir compter sur le renfort opérationnel de collègues spécialisés.e.s dans le travail en mode projet et pouvoir construire des pistes cyclables de la même façon que cela a été fait pour le tramway.

Comment le plaidoyer de Vélo-Cité, publié à l'occasion des élections municipales de 2020, a-t-il été accueilli et perçu par les différents services ? Peut-on déjà estimer qu'il a apporté quelques avancées ?

RG : Le Plaidoyer a été élaboré pour les élus et non pour les services de la Métropole qui n'en ont d'ailleurs pas vraiment connaissance. Pour le moment, les deux principaux impacts du plaidoyer sont symboliques, mais avec une portée pouvant être une force pour construire l'avenir : il s'agit de la « prise de conscience des politiques » et le fait que le vélo soit devenu un vrai enjeu électoral.

Quelle est d'ailleurs l'image de Vélo-Cité dans les services ?

RG : Je pense que l'asso est perçue comme une bonne interlocutrice, crédible dans ses prises de position et ses propositions.

Bordeaux dans 20 ans, vous la voyez comment en termes de pratique cyclable ?

RG : Souvent, on parle d'une part modale à 30 % : on peut l'espérer, c'est en tout cas tout le mal que je nous souhaite !

Quels conseils donneriez-vous à Vélo-Cité ?

RG : Il est probable que j'ai trop réussi ma mission d'adoucir les relations entre l'association et la Métropole, Vélo-Cité doit rester revendicative sans être vindicative. ☺

RIVE DROITE : VÉLO POPOTE EN STOCK !

Sur la Rive droite, une coopération d'acteurs de l'ESS* mutualise un vélo-cuisine pour mener des actions de sensibilisation à une alimentation saine et durable dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Il s'agit d'un vélo-cuisine qui vient à la rencontre des habitants pour donner envie à chacun de faire évoluer ses pratiques alimentaires. Découverte de produits, apprentissage ou partage de recettes simples avec des légumes et fruits de saison, découverte de la lacto-fermentation ou autres techniques de conservation, autant de suggestions pour accompagner et encourager petits et grands à faire évoluer leurs pratiques alimentaires.

Baptisé Vélo Popote, ce vélo-cuisine va s'installer au pied des immeubles, lors d'événements festifs, ou encore sur demande de structures publiques (écoles, communes) ou privées (commerces). Souple et ludique, il va permettre aux acteurs de l'ESS de mener des animations sur l'alimentation au plus près des habitants. Échanger, partager des savoirs, prendre conscience de l'importance de l'alimentation sur sa santé et sur l'environnement, créer du lien autour de moments conviviaux, tels sont les objectifs des actions qui seront menées avec le Vélo Popote.

Le Vélo Popote est un savant assemblage d'un triporteur et d'une remorque, tous deux aménagés pour la cuisine en extérieur qui peuvent être utilisés ensemble ou de manière dissociée. Le triporteur électrique, long de deux mètres, est équipé d'une cuisinière à gaz, d'un petit plan de travail ainsi que d'un robinet d'eau, fonctionnant à l'aide d'une pompe à pied. La remorque est conçue pour se déployer en table d'angle (deux mètres par deux mètres), pouvant accueillir jusqu'à 10 personnes. Sa hauteur est adaptable selon si on souhaite cuisiner debout, ou manger assis et ses tiroirs abritent parasols, tabourets, glacières, couverts et tous les ustensiles nécessaires à la cuisine !

* Les associations VRAC, Bocal Local, Germaine Veille, Les Gourmandignes (AMAP), DIDEE ainsi que les épiceries sociales et solidaires de Floirac et de Cenon (Panier des 4 saisons).

La remorque est conçue pour se déployer en table d'angle, pouvant accueillir jusqu'à 10 personnes.



LE DIABLE EN JUPON

Texte par Nora Balage

Portrait d'Alfonsina Strada, seule et unique coureuse du tour d'Italie.

Alfonsina Morini est née en Italie en 1891, elle participa à sa première course cycliste 13 ans plus tard. Prise d'une véritable passion pour le cyclisme, elle décourageait

ambitions et il l'aidera à les mener à bien. Il lui offrit son premier vélo de course pour leurs noces, un cadeau qui lança sa carrière. En 1911, elle aurait battu le record de l'heure féminin, détrônant alors la Française Louise Roger, en parcourant 37,192 km. Ce record n'a jamais été homologué, le cyclisme féminin étant peu reconnu à cette époque. En 1917 et 1918, elle participa aux courses de Bologne, de Paris et au Tour de Lombardie, des courses presque exclusivement masculines.

En 1924, elle s'inscrit au Giro d'Italia, course masculine à laquelle elle fut la première et seule femme à participer. Elle eut le droit de courir à condition de porter un pantalon et de payer l'ensemble des frais. Emilio Colombon,

l'organisateur de la course, la considérait comme une attraction, une publicité. Disqualifiée à la 7^e étape après un accident, sa persévérance et sa volonté suscitèrent un intérêt important qui lui ont permis de terminer la course, hors classement.

Dans les années qui suivirent, Alfonsina Strada continua à exceller dans les courses tant masculines que féminines.

À 43 ans, elle participa à un championnat du monde non officiel et mixte, organisé par un promoteur sportif belge. Elle termina la course en 15^e position, derrière Willy Debruyne, un coureur transgenre. Trois ans plus tard, elle aurait battu le record de l'heure féminin à 35,28 km/h. Ce record-ci non plus ne fut jamais officialisé...

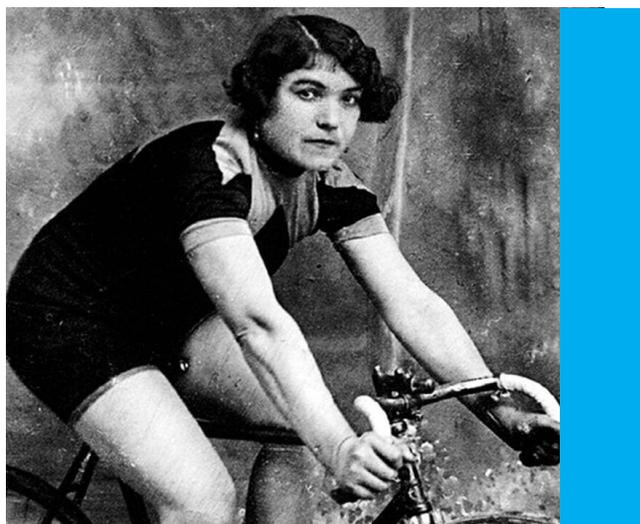
Le début de la Seconde Guerre mondiale annonce la fin de sa carrière.

En 1946, Alfonsina Strada décède d'un accident de moto, après avoir assisté à une dernière course de cyclisme.

Alfonsina Strada, première et seule femme à courir le Giro.

Qu'en est-il des millions d'autres femmes qui auraient voulu faire de même ? Près d'un siècle plus tard, la course est restée exclusivement masculine. Alors oui, il existe des courses féminines (et heureusement) mais à quel prix ? Celui de ne pas pouvoir courir avec les hommes, celui de ne pas être jugée de la même manière, celui de ne pas avoir la même reconnaissance que les hommes. Passionné-e-s de cycles, citez-nous 10 femmes et 10 hommes connu-e-s dans cette discipline ? Et quand bien même vous trouvez, combien de temps avez-vous mis ?

La pratique du vélo est genrée, et dans ce qui est censé être un symbole de liberté, il existe et perdure encore des inégalités liées au genre. Ce portrait est une entrée en matière sur le thème Genre et Vélo.



ses parents qui tentaient tant bien que mal de la dissuader de faire de cette adoration son métier. Elle était alors surnommée « Le diable en jupons ».

En 1915, elle épouse Luigi Strada, un ouvrier passionné par le cycle. Cet amour n'a pas fini de décevoir ses parents qui voyaient ce mariage comme la fin de cette folie des grandeurs. Ce fut tout l'inverse ! Cet homme aimait Alfonsina pour ses

UNE BONNE RAISON DE PRÉFÉRER LE VÉLO

Texte par Alain Guérineaud

Mon assureur me rappelle régulièrement que l'utilisation des trottinettes électriques, gyropodes, monoroues... est soumise à une assurance obligatoire.

Car, contrairement au vélo, y compris au vélo à assistance électrique, il s'agit d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPM). Lesquels engins sont soumis à la même obligation d'assurance de responsabilité civile que les véhicules motorisés tels que les motos ou les voitures. Cette assurance de responsabilité civile couvre les dommages occasionnés, par exemple en percutant un piéton ou les dégâts causés à un véhicule (autre EDPM, vélo, auto...). Pour être en règle avec l'obligation légale d'assurance, il faut donc impérativement déclarer l'utilisation de son engin motorisé à son assureur. De même, avant de louer

une trottinette électrique ou un autre engin de déplacement personnel, il faut vérifier si l'on est couvert par le contrat d'assurance du loueur. Quand aux trottinettes en libre service, il s'avère que la majorité des opérateurs n'offre aucune protection à leurs clients ! Nombre d'utilisateurs de ces engins motorisés risquent de découvrir trop tard, c'est à dire après un accident, que tous les frais seront à leur charge. À vélo, même à assistance électrique, une couverture « responsabilité civile individuelle » est suffisante. La conduite sans assurance d'un véhicule motorisé constitue un délit.

L'article L324-2 du Code de la route prévoit des sanctions pénales sévères (amendes, suspension du permis de conduire), en cas d'absence d'assurance.





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

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.