

velo-cité

DÉFENSE ET PROMOTION DU CYCLISME URBAIN DANS LA MÉTROPOLE BORDELAISE



FÉV/MARS/AVRIL 2021

153

BULLETIN OFFERT



Urbanisme pratique : du bon pour du mieux ?

ACTUALITÉ DES ANTENNES LOCALES / QUALITÉ DE L'AIR
TEST ÉCLAIRAGE ARRIÈRE

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

Wilfrid De Sa

Photos

Si non mentionné, Vélo-Cité

Les plumes de ce numéroLudovic Fouché, Satch',
Alain Guérineaud, Wilfrid de Sa
Laura Fall, Hervé Dugeny, Armand
Guérin, Rémi Lejeune**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 |
| Aménagements | 6 |
| Banc d'essais | 8 |
| Poings sur les i | 9 |
| Antennes locales | 10 |
| En roue libre | 11 |
| Bulletin d'adhésion | 12 |

Mais que fait Vélo-Cité ?

Laura Fall

Octobre**08/10** Rencontre avec Etu-Récup**15/10** Bureau Vélo-Cité**16/10** Réunion de travail sur les
aménagements cyclables avec
le Pôle Territorial de Bordeaux,
Bordeaux Métropole**19/10** Commission consultative
des services Bordeaux
Métropole**21/10** Réunion du groupe de
travail plaidoyer « la Métropole
à vélo »**26/10** Webinaire avec la FUB
(scrutins départements &
régions 2021)**Novembre****04/11** CA Vélo-Cité**6/11** Rencontre avec la mairie
de Lormont**17/11** Webinaire avec le
CEREMA**17/11** Rencontre avec Isabelle
Rami, conseillère métropolitaine
déléguée aux mobilités actives**17/11** Réunion avec le maire deCenon concernant l'installation
du quartier général de la maison
itinérante du vélo de la rive
droite à Cenon**20/11** Rencontre avec Metpark**23/11** Réunion du groupe de
travail plaidoyer « la Métropole
à vélo »**23/11** Réunion de concertation
à propos du futur contrat
« transport en commun » de
Bordeaux Métropole**25/11** Commission consultative
des services Bordeaux Métropole**27/11** Rencontre avec Bordeaux
Métropole**Décembre****01/12** Réunion préparation plan
vélo (infrastructures)**03/12** Réunion préparation plan
vélo (services)**03/12** Bilan des deux cyclo-
patrouilles organisées en 2020
avec les élus et les services de la
mairie de Cenon**04/12** Rencontre avec la mairie
de Bordeaux**07/12** Installation de l'exposition
dans le hall de Bordeaux
Métropole « 80 000 vélos »**08/12** Rencontre Région
Aquitaine**08/12** Conférence téléphonique
avec la Région Nouvelle
Aquitaine en matière de mobilité
alternative**09/12** Réunion préparation
plan vélo (relation usagers &
associations)**09/12** Rencontre avec la ville de
Mérignac**10/12** Réunion du Bureau de
Vélo-Cité**11/12** Rencontre avec Alain
Anziani, Président de Bordeaux
Métropole**12/12** Vente des vélos remis en
état**12/12** Webinaire avec AF3V**15/12** Réunion de lancement du
plan « marche »**16/12** Commission consultative
des services Bordeaux
Métropole**16/12** Réunion préparation plan
vélo (Entreprises)**18/12** Réunion préparation plan
vélo (mesures des pratiques)**18/12** Rencontre avec le
Département de la Gironde**Janvier****07/01** CA de Vélo-Cité**09/01** Convergence barrière
d'Arès en hommage à la cycliste
décédée le 07 janvier 2021**22/01** Rencontre à la mairie de
Pessac

2020 : UN OEIL DANS LE RÉTRO, GRAND BRAQUET, ON TRACE LA ROUTE !

Ludovic Fouché



Lorsque début 2019 nous commençâmes à imaginer nos actions pour 2020, l'année de nos 40 ans, nous fûmes tentés, fort logiquement, de « rétrospectiver » nos grandes actions passées depuis 1980. Mais très vite nous arrivâmes à la conclusion que notre plus beau bilan, finalement, on pouvait le trouver dans la rue, avec les plus de 80 000 vélos qui sillonnent chaque jour notre métropole. Nous en fîmes une exposition, que vous avez pu voir affichée à l'automne dernier sur les façades de la Maison écocitoyenne à Bordeaux, ou encore dans le grand hall de l'Hôtel de Bordeaux Métropole. Voilà pour le passé, place au futur ! Fidèle à nos valeurs constructives tournées vers l'avenir, l'ambition que nous voulûmes donner à cette année anniversaire se devait d'esquisser quelque chose, tracer une route, fixer un cap. Et de préférence, vu d'un guidon ! Ni une ni deux, nous organisâmes un groupe de travail pour imaginer ce que pourrait devenir, dans dix ans, la mobilité au sein de la métropole, pour les cyclistes, les piétons, les enfants, les voyageurs intermodaux... C'est ainsi que prit forme le plaidoyer « La métropole à vélo », largement diffusé à l'occasion des élections municipales, avec ses cinq piliers essentiels. Un engouement local pour le vélo sans précédent et, avouons-le, au-delà de nos espérances. On y cause développement urbain plus vertueux, ville apaisée, investissement vert, avec la mise en avant d'une solution de mobilité propre, la nôtre, la vôtre très certainement (ou très prochainement ?) : le vélo ! Ce projet, alliant construction, aménagement et changement de comportement, a su séduire un panel de candidates et de candidats de toutes

sensibilités confondues, montrant à quel point le vélo était devenu un vrai enjeu pour la mobilité de demain dans notre métropole : c'était aussi devenu, fait nouveau, un électorat à capter. Souvenons-nous aussi d'un temps qui semble déjà très lointain, ce temps que l'on appelle maintenant « le monde d'avant » : l'année 2020 avait démarré sur les chapeaux de roue, avec l'accueil à Bordeaux du 20^e congrès de la FUB, la Fédération des Usagers de la Bicyclette, à laquelle notre association est affiliée. Co-organisé par Vélo-Cité pour cette édition 2020, cet événement national, sans doute l'un des plus emblématiques du monde du vélo en France, fut un cru exceptionnel, de l'aveu de tous les participants, qui étaient plus de 500 (un record !) à phosphorer dans les salons du palais de la Bourse sur l'avenir, le développement et les innovations des déplacements à vélo. Nul doute que le prestige de nos murs en pierre blonde (et celui de notre vin aussi, mais chut...) aura contribué à rendre la solution vélo encore plus branchée et enviée que jamais.

Ironie du destin, nul le n'imaginait alors que les plus folles espérances de certaines et certains, notamment celles de voir une hausse spectaculaire de la pratique du vélo s'enclencher sous le coup d'aménagements cyclables soudainement démultipliés, allait finalement se réaliser quelques semaines seulement plus tard ! Alors que pendant une période de confinement sanitaire inédite au printemps, le vélo était donné de manière trompeuse pour « interdit », un recours déposé en Conseil d'État par la FUB (bravo !) condamna l'État à communiquer largement en réparation de cette erreur. La suite ? Le vélo s'est retrouvé propulsé comme LA solution de déplacement pour bon nombre de personnes désirant retrouver une liberté démultipliée, profitant non seulement des beaux jours de mai et juin pour se mettre au biclou, mais surtout des dizaines d'aménagements d'urgence réalisés par les collectivités pour résorber, avec une énergie jamais vue jusque là, un grand nombre de discontinuités cyclables. On se souvient du premier exemple qui nous vint de... Bogota !

Ici à Bordeaux, les premières demandes, brandies dans un entre-deux-tours bien spécial de l'élection municipale, portèrent (fort logiquement !) sur les boulevards. Là encore, la mobilisation des bénévoles et salarié.e.s de l'association porta largement ses fruits, avec la publication d'une carte des axes pertinents à nos yeux pour recevoir de tels aménagements expérimentaux, dont beaucoup ont par la suite été mis en œuvre par les mairies et Bordeaux Métropole. L'Histoire un brin précaire des aménagements cyclables retiendra par exemple qu'il aura fallu une pandémie mondiale pour que des bribes d'aménagements d'urgence apparaissent route de Toulouse !

Cet élan citoyen en faveur du vélo fut également porté par un dispositif exceptionnel, toujours en vigueur en ce début d'année 2021 : le « coup de pouce vélo », fond d'aide national doté de plusieurs millions d'euros permettant de bénéficier d'un chèque de 50 € pour acheter un vélo d'occasion, faire réparer son vélo ou encore participer à une séance de remise en selle. Comme dans toute la filière, nos ateliers d'auto-réparation et nos stages ont vu leur fréquentation largement augmenter grâce à ce dispositif, et l'on ne peut que se réjouir d'avoir vu la part modale du vélo progresser de plusieurs points.

Revers de la médaille, la plupart de nos événements grand public n'ont pu se tenir, nous contraignant à des reports ou annulations forcément préjudiciables. Comme dans beaucoup de structures, la tenue de nos réunions internes s'est retrouvée grandement contrariée, avec une difficulté supplémentaire lorsqu'il s'agit de bénévolat, qui a plutôt tendance à ne rentrer dans aucune case, si ce n'est celle de la catégorie « non essentiel ».

Malgré un contexte difficile, l'année 2020 restera pour le vélo et son développement une année exceptionnelle, preuve s'il en fallait que vélo et résilience ne font qu'un ! Le chemin à parcourir pour esquisser le monde idéal que nous avons tous en tête est encore long, et notre travail, votre engagement à nos côtés, plus que jamais essentiel pour le soutenir.



INONDATION

PISTE BORDEAUX-LAC, UN DOSSIER QUI PREND L'EAU

Quel est le point commun entre le 18 février 2013, le 24 avril 2018, le 7 juillet 2019, le 2 février et le 20 novembre 2020 ?

Ce sont toutes les dates où Vélo-Cité a fait part (pour ne pas dire tiré la sonnette d'alarme) auprès des « autorités compétentes » d'un grave problème d'évacuation des eaux de ruissellement par temps de pluie sur deux sites situés près de Bordeaux-Lac sortie 4 (Charles Bricaud et boulevard Aliénor d'Aquitaine). Aujourd'hui, la situation devient critique pour tous les utilisateurs de vélo de cette zone qui relie les deux rives via le Pont d'Aquitaine. Elle peut induire chez des utilisateurs déjà échaudés un réel frein à l'utilisation du vélo en période pluvieuse, notamment à l'automne et au printemps, ou suite à des orages estivaux. Ces problèmes soulevés depuis des années doivent être maintenant rapidement résolus.



ACCIDENT MORTEL

HOMMAGE EN CONVERGENCE

Le 7 janvier vers 9 heures, une cycliste a été percutée par un camion près de la barrière d'Arès. Le chauffeur routier n'a pas pu l'éviter et elle est décédée des suites de l'accident. Vélo-Cité a souhaité lui rendre hommage en organisant une convergence le 9 janvier.



SÉCURITÉ

BICYCODE : UN MARQUAGE POUR PRÉVENIR LE VOL

Ami.e.s détenteurs.rices d'un vélo neuf, nous vous informons que depuis le 1^{er} janvier, le marquage de celui-ci est obligatoire. Vous n'êtes pas obligés de passer par le magasin qui vous l'a vendu, mais le vélociste est lui obligé de vous le proposer. Nuance... Sachez que nous pouvons vous proposer le gravage au cours de nos ateliers. N'hésitez pas à vous rendre sur notre formulaire depuis notre site pour prendre rendez-vous. <http://velo-cite.org/le-programme/>

L'équipe

À BIENTÔT !

MERCI À ORIANE ET ISMAËL

Il est barbu, il est bavard, il a un délicieux accent sud-européen et il est toujours fatigué, sans doute parce qu'il ne s'économise pas. Vous l'avez déjà reconnu ? Non ?

Alors quelques informations supplémentaires : présent à Vélo-Cité depuis août 2017, il a pris en charge les actions menées auprès des entreprises, les aides à la mise en place de Plans de Mobilité (PDM), les actions de sensibilisation théoriques et pratiques, les recherches de solutions d'accompagnement pour un impact fort aussi bien chez les responsables des entreprises que chez leurs salariés. En fait, on l'a vu un peu sur tous les fronts. Certains ont même pensé qu'il avait un frère jumeau ou bien un clone. Après de longues vérifications, il s'est avéré que non, c'était bien le même homme que

l'on voyait à Mérignac ou à Bordeaux Lac, dans une banque ou un institut de formation, dans une PME ou chez le commerçant du coin, mais aussi défendant bec et ongles le Pont de pierre cycliste ou prenant en charge – c'est moins connu – les jeunes gens engagés en service civique chez Vélo-Cité. Au moment où il va nous quitter, il ne s'agit pas de faire le panégyrique d'Ismaël Canoyra Ubada (cette fois vous avez droit à son nom entier) mais bien de le remercier pour tout le travail accompli. Bien sûr, il vous dira qu'il n'était pas tout seul et que les réussites sont le fruit d'un travail d'équipe.

Il a raison mais il n'empêche, ce n'était pas si simple, en partant pratiquement de zéro, de développer autant d'activités autour du concept « Au boulot à vélo ». Ismaël ne part pas très loin, nous nous reverrons et peut-être mènerons-nous encore quelques projets ensemble. En tout cas, parce que j'avais lancé ce projet pendant que je présidais l'association et que je l'ai suivi et vais continuer à le suivre, je suis particulièrement heureux de son évolution. La succession d'Ismaël ne sera pas toujours simple mais le terrain est bien préparé. Encore merci !



AIDE

« COUP DE POUCE VÉLO » PROLONGÉ

Jusqu'au 31 mars 2021, bénéficiez de l'aide de 50 € « Coup de pouce vélo » mise en place par l'État et la FUB. Avant votre rendez-vous à l'atelier, n'oubliez pas votre inscription : <https://coupdepoucevelo.fr/auth/particulier/inscription>



CARTE DES POMPES À VÉLO

Ca y'est elles sont installées dans tout Bordeaux : les 11 pompes à vélos issues du budget participatif. Pour rappel, le projet d'installation de ces nouvelles stations vélo a été choisi par les Bordelais dans le cadre du vote du budget participatif 2019 de la ville de Bordeaux : il existe bien d'autres stations, que ce soit sur Bordeaux ou les autres communes de la métropole !

<https://www.facebook.com/velocite.bordeauxmetropole/photos>

À ne pas manquer

MAISON ITINÉRANTE DU VÉLO UN NOUVEAU QG À CENON



La présence de Vélo-Cité sur la rive droite continue son développement. En effet, depuis quelques jours, l'association a ouvert un local à Cenon qui sera un vrai « QG » pour les ateliers participatifs et l'équipe concernée. L'aménagement du lieu commence à peine, nous vous donnons donc rendez-vous dans le prochain numéro pour une visite guidée en photos.

Prochaines permanences :

Floirac

Jan. 27, 29, 30
Fév. 24, 26, 27
Mar. 24, 26, 27

Salle M.270

Bassens

Jan. 20, 22, 23
Fév. 19, 21, 22
Mar. 17, 19, 20

École Jean Jaurès

Lormont

Jan. 13, 15, 16
Fév. 10, 12, 13
Mar. 10, 12, 13

Pôle Brassens Camus

Cenon

Jan. 6, 8, 9
Fév. 3, 5, 6
Mar. 3, 5, 6

Espace culturel Simone Signoret



Merci à Oriane pour ces 4 années de collaboration.

Fraîchement arrivée en 2016, elle a fortement contribué à la professionnalisation et au changement d'échelle de Vélo-Cité. Elle a su mettre à profit toute son énergie et ses nombreux savoir-faire dans toutes les actions de Vélo-Cité, existantes ou créées de toutes pièces. Les actions en question, on ne les compte plus... La création de la Maison itinérante du vélo de la Rive Droite, la plateforme Cyclofiche, la relation avec les élu.e.s de Bordeaux Métropole et des autres communes de notre métropole, la Fête du vélo métropolitaine, la co-création du plaidoyer

« La métropole à vélo 2020 », le Congrès de la FUB,... En résumé, tout ce qui a marqué Vélo-Cité ces dernières années, elle y a laissé sa patte ! Mais c'est surtout par ses qualités humaines hors normes qu'elle a marqué l'association : bénévoles, salariés, services civiques, stagiaires. Ça commence à faire une très, très grande famille. C'est sûr, Oriane va nous manquer. C'est avec émotion mais sans aucune inquiétude que nous la voyons rouler vers de nouveaux horizons. Dans la vie, il faut y aller !

URBANISME PRATIQUE : DU BON POUR DU MIEUX ?

Par la rédaction

Généralisé sur plusieurs communes depuis le premier confinement. Bordeaux n'échappe pas à la mouvance vélo à travers toute la France. Nous vous apportons ici les dernières évolutions sur Bordeaux, Talence et Pessac.



BORDEAUX : COURS DE LA SOMME ET RUE DE BÈGLES

Inscrit au départ dans notre plan d'Urgence #Solutionvelo, le cours de la Somme est rentré en fin d'année dernière dans sa phase « d'urbanisme pragmatique »*, ainsi que la rue de Bègles. La mairie de Bordeaux et Bordeaux Métropole ont donc répondu en partie à nos attentes d'apaisement de la circulation sur ces axes déjà très fréquentés par les cyclistes mais ne comportant aucun aménagement cyclable. Le début de la phase de test a commencé mi-novembre 2020 et elle va courir sur une année complète. En l'occurrence, les aménagements de voirie bus/vélo se caractérisent par un marquage de peinture jaune au sol. Si les usages sont validés par les habitants, les services procéderont aux travaux définitifs, après adaptation si nécessaire. Ce genre d'expérimentation, franche, est un signal fort adressé aux cyclistes et usagers des transports en commun, qui voient leur conditions de déplacement améliorées et valorisées. Pour autant, cela n'est pas destiné à stigmatiser les automobilistes, mais bien à inciter le plus grand nombre à franchir le pas d'une autre mobilité, plus active et plus propre, moins encombrante. Les axes ouverts aux automobilistes sont encore très très nombreux en ville, alors que la part de l'automobile dans les déplacements en hypercentre ne cesse de baisser et qu'un nombre important d'habitants réclame plus d'aménagements cyclables. Le taux de pollution et de danger généré par le trafic automobile

est cependant encore à un tel niveau qu'il est essentiel de créer, dans chaque quartier, les conditions d'un report modal vers les mobilités alternatives, en les rendant plus attractives. L'exemple du Pont de pierre, fermé aux voitures depuis 2018, nous montre la voie : moins de pollution sonore et atmosphérique y compris cours Victor-Hugo et avenue Thiers, hausse de la marche à pied, revitalisation du commerce. Gageons que le résultat sera identique pour le cours de la Somme et la rue de Bègles, le long desquels les habitants retrouveront un peu de calme et l'envie de s'y promener autrement qu'en voiture. Pour apprécier l'expérience à l'envers, il n'y a pas à nos yeux de contre-exemple prouvant qu'une rue vidée de voitures ne perde en dynamisme. À moyen terme, c'est même exactement l'inverse qui se produit !

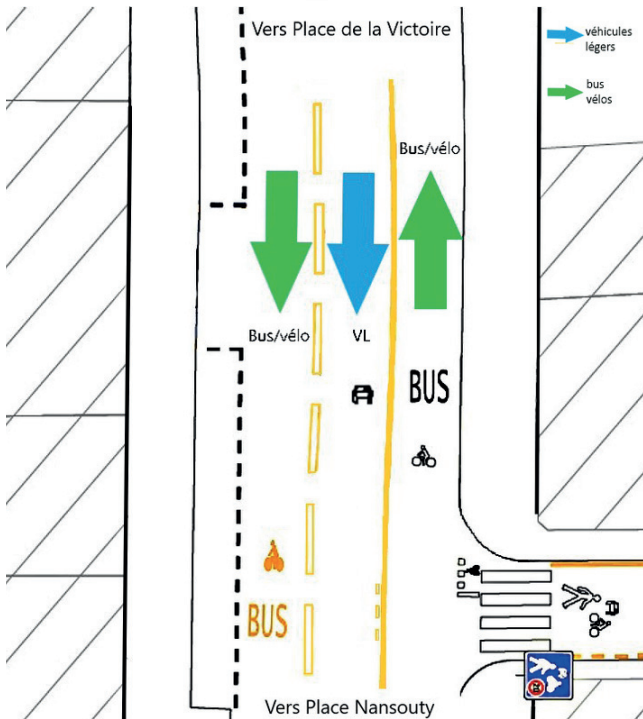
Dans le sens Nansouty - route de Toulouse, les modifications se traduisent par la matérialisation de bandes cyclables des deux côtés de la voie.

De la place de la Victoire à la rue Manodey, le cours de la Somme comporte un couloir bus-vélo et une voie dédiée aux automobiles dans le sens sortant de Bordeaux, ainsi qu'un couloir bus-vélo dans le sens entrant.

De la rue Manodey à la place Nansouty, il présente une voie « tous modes » dans le sens sortant et toujours un couloir bus-vélo dans le sens entrant.

Entre la place Nansouty et les boulevards, il comporte deux voies « tous modes » une dans chaque sens de circulation, étayée de chaque côté d'une bande cyclable entre l'école Paul Antin et le pont ferroviaire. ►

▼ Réalisation d'une voie « tous modes » dans le sens de la place de la Victoire vers la place Nansouty et d'une voie réservée aux bus et aux vélos dans le sens de la place Nansouty vers la place de la Victoire.



► Rue de Bègles, c'est le fonctionnement inverse qui est en expérimentation : sens sortant pour le couloir bus-vélo, sens entrant pour les voitures et tous les autres modes.

TALENCE

Dans le cadre de ce plan d'urgence vélo, la ville de Talence a mis en place plusieurs aménagements cyclables, parmi lesquels des expérimentations notables, comprenant notamment (fait unique au sein de la Métropole à l'époque de leur déploiement) des mises en sens unique de certaines rues pour les voitures, afin de pouvoir insérer de nouveaux aménagements cyclables. Le plan global comprenait près de 10 km d'aménagements pour les cyclistes, organisés selon deux axes principaux Nord-Sud et Est-Ouest, destinés à faciliter la circulation des cyclistes à travers la commune (nouvelles pistes bi-directionnelles des rues Lamartine et Tassigny) ou tenter d'améliorer la desserte du campus (nouvelle piste bi-directionnelle de la rue Pierre-Noailles). Saluons en premier lieu cet esprit de cohérence et l'énergie vertueuse déployée par la mairie, accompagnés d'une campagne de communication soutenue incitant à la découverte et à l'appropriation de ces nouveaux aménagements. Afin de juger ces expérimentations et les aménagements cyclables mis en place, la ville de Talence a lancé cet automne un questionnaire pour recueillir le sentiment des habitants et usagers. À l'occasion de la publication des résultats, nous découvrons que certaines avancées notables vont purement et simplement être supprimées. Nous le déplorons vivement. Nous constatons que ces décisions s'appuient sur une analyse qualitative et quantitative des réponses mais qui nous semble discutable, notamment par le fait qu'une part du taux d'insatisfaction a pour motif « l'aménagement n'est pas assez ambitieux », ce qui ne veut pas dire qu'il faut supprimer l'aménagement mais l'améliorer ! Autrement dit, si vous avez répondu « n'est pas assez ambitieux », vous avez fait grossir les rangs des insatisfaits, et donc précipité la suppression des aménagements concernés. C'est notamment

notre cas pour certains axes et cela nous semble fort injuste ! Nous notons également la suppression d'une piste justifiée par un niveau d'insatisfaction de 50,1%, alors qu'une prolongation de l'expérimentation avec quelques améliorations aurait été légitime et était attendue car il était important de ne pas redonner l'espace aux véhicules motorisés « au plus vite », mais plutôt de prendre au contraire le temps d'accompagner les Talençaises et les Talençais dans leurs transitions de mobilité. Nous nous réjouissons toutefois, puisque c'est une avancée importante confirmée, que la piste de la rue Lamartine puisse être pérennisée.

PESSAC

Récemment, la ville de Pessac vient de nous annoncer la pérennisation de l'ensemble de ses aménagements d'urgence. Nous nous félicitons notamment que notre proposition de sécuriser la traversée de l'A63 au niveau de l'échangeur de l'avenue de l'Hippodrome ait pu prouver sa pertinence et son utilité, (voir page 10).

* Urbanisme pragmatique

L'urbanisme pragmatique (ou urbanisme tactique) permet de mettre en place et de tester de nouveaux aménagements dans des délais très courts. Les réalisations s'adaptent en permanence en fonction des constats partagés avec les riverains.

Cette méthode rapide, réversible et à faible coût, permet d'éviter de procéder à des aménagements lourds qui nécessiteraient un temps long de mise en œuvre.

Une rue vidée de voitures ne perd pas en dynamisme [...] c'est même exactement l'inverse qui se produit !

ÊTRE (BIEN) VU DE JOUR COMME DE NUIT

Par Wilfrid De Sa

Quand la journée touche à sa fin ou que la visibilité fait défaut, à vélo il est aussi important de voir que d'être vu. La sécurité de tou.te.s est en jeu et celle de notre monture en dépend fortement !



Taille, puissance, prix, autonomie, solidité, technologies... Les solutions d'éclairage sont nombreuses et il est parfois difficile de faire son choix. L'objectif de cette nouvelle rubrique : vous parler d'équipements cyclistes utilisés au quotidien par l'équipe Vélo-Cité, histoire d'y voir plus clair dans cette jungle du "matos vélo".

Critères

Chacun aura ses critères concernant son éclairage : visibilité, autonomie, fonctionnalité, prix... Voici ceux qu'il me semblent importants de ne pas négliger :

- 1) Qu'il soit puissant pour que les plus distraits des automobilistes ne le ratent pas.
- 2) Que son autonomie permette de l'utiliser au moins une semaine en vélotaf sans devoir le recharger trop fréquemment.
- 3) Et surtout, qu'il soit robuste et que la fixation soit réparable.

L'écologie passe aussi par la qualité et la durabilité d'un produit. Quoi de plus rageant que de jeter un objet parfaitement fonctionnel par une fragilité «mal» anticipée.

- 4) Tout ceci dans un prix contenu.

C'est ainsi que pour inaugurer cette nouvelle section, je vous propose un test longue durée d'un phare arrière que j'utilise depuis plus d'un an, le Zecto Drive Light 80 de LEZYNE. (L'équipe Vélo Cité précise que cet article n'a rien d'un publi rédactionnel et répond à un choix sans logique commerciale).

Construction

Il s'agit d'un petit phare étanche aux intempéries et rechargeable via USB. Composé de plastique et d'aluminium usiné pour le corps qui possède trois puissantes LED pour un poids n'excédant pas les 50 g. On sent la robustesse, aucune fissure à déclarer après plusieurs chutes et les finitions sont excellentes (l'étanchéité des caoutchoucs notamment).

Une visibilité à toute épreuve

11 modes différents : fixe, clignotant, intermittent... Avec différentes puissances au choix pour chacun de ces modes. Personnellement, pas de compromis, de jour j'utilise le «Day flash 80 (lumens)», le mode clignotant le plus puissant du phare. C'est largement suffisant pour être visible à plusieurs centaines de mètres ! Autre avantage pour être vu, la lentille du phare est transparente sur le côté. De quoi être plus visible à 180°. Sur une intersection, ça peut être utile !

Une autonomie remarquable

En mode flashlight 80, l'autonomie est de 6h45 pour atteindre un maximum de 11h en mode «éco», un mode clignotant qui affiche 10 lumens. Astucieux, le phare passera automatiquement sur ce mode si la batterie est trop faible. Comptez environ 3 heures

pour une charge complète via le port micro-USB avec le petit câble standard fourni. Une led verte clignote pour signaler la charge et 4 leds de couleur différente vous indiquent le niveau de charge. Histoire que vous ne recherchiez pas votre mode préféré à chaque fois, les ingénieurs de chez Lezyne ont prévu une mémoire du dernier mode utilisé avant l'extinction du feu. Malin !

Fixation

C'est le gros plus de cet éclairage. La fixation est assurée par un gros élastique qui sera facile à changer en cas de casse car il ne fait pas partie intégrante du phare comme sur certains modèles de la concurrence. De quoi laisser envisager de longues années de loyaux services (en espérant que la batterie suive la même logique...).

Un méplat est également prévu pour compenser l'inclinaison de la tige de selle si c'est le mode de fixation choisi (attention donc à ne pas le monter à l'envers), sinon vous pourrez le glisser sur votre sac à dos ou vêtement grâce à son clip très robuste également. Cette lampe s'installe et s'enlève en quelques secondes plus aucune raison pour le laisser sur le vélo et ainsi éviter le vol.

Prix

Comptez aux alentours de 30€ chez les marchands en ligne. Cela peut paraître conséquent pour une simple «loupiote» mais il s'agit de bien plus et votre investissement sera largement récompensé par les différentes qualités énoncées.

Depuis, ce phare est devenu mon fidèle compagnon autant pour mes sorties urbaines que sportives. Un allié supplémentaire de ma sécurité de nuit comme de jour !



QUALITÉ DE L'AIR : CHANGEMENT DE BRAQUET DU CONSEIL D'ÉTAT

Par Jean Pébayle

La haute juridiction administrative sanctionne l'inaction de l'État face aux dépassements importants et persistants des valeurs limites en matière de pollution de l'air.

Après une première décision en date du 12 juillet 2017, le Conseil d'État constate, dans un nouvel arrêté du 10 juillet 2020, que le Gouvernement n'a toujours pas pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans huit zones en France. Pour l'y contraindre, il prononce une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard, soit le montant le plus élevé qui ait jamais été imposé pour contraindre l'État à exécuter une décision prise par le juge administratif.

Une obligation de résultat

Se fondant sur les directives européennes transposées dans le code de l'environnement, le Conseil d'État, le 12 juillet 2017 (Cf. Vélo.Cité n° 139 Septembre 2017 : <http://velo-cite.org/presentation/bulletin/>), avait enjoint au Gouvernement d'élaborer et de mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air permettant de ramener – dans 13 zones du territoire et dans le délai le plus court possible – les concentrations de dioxyde d'azote (NO2) et de particules fines (PM10) en-dessous des valeurs limites fixées par la directive européenne du 21 mai 2008 transposée dans le Code de l'environnement.

Un constat d'inexécution ou d'insuffisance des mesures prises

Le Conseil d'État, saisi par plusieurs associations de défense de l'environnement au motif que le Gouvernement n'avait pas mis en œuvre les mesures nécessaires, constate d'abord que les valeurs limites de pollution restent dépassées dans neuf zones en 2019 ; qu'ensuite les « feuilles de route » élaborées par le gouvernement pour les autres zones ne comportent ni estimation de l'amélioration de la qualité de l'air attendue, ni précision sur les délais de réalisation de ces objectifs ; qu'enfin, s'agissant de l'Île-de-France, il est relevé que si le plan élaboré en 2018 comporte un ensemble de mesures crédibles, la date de 2025 qu'il retient pour assurer le respect des valeurs limites est, eu égard aux justifications apportées par le Gouvernement, trop éloignée dans le temps pour pouvoir être regardée comme assurant une correcte exécution de la décision de 2017.

La sanction de l'inexécution : une astreinte de 10.M C

Par suite, « afin d'assurer sur l'État une contrainte suffisante », le Conseil d'État a décidé de lui infliger une astreinte si

celui-ci ne justifie pas avoir pris d'ici six mois les mesures demandées. Il a fixé cette astreinte à 10 millions d'euros par semestre, soit plus de 54 000 € par jour, « compte tenu du délai écoulé depuis sa première décision, de l'importance du respect du droit de l'Union européenne, de la gravité des conséquences en matière de santé publique et de l'urgence particulière qui en résulte ». Le montant de l'astreinte pourra en outre être révisé par la suite, « y compris à la hausse », si la décision de 2017 n'a toujours pas été pleinement exécutée, a précisé la haute juridiction.

Pour la première fois, le Conseil d'État a aussi jugé que si l'État ne prenait pas les mesures nécessaires dans le délai imparti, cette somme pourrait être versée non seulement aux associations requérantes mais aussi « à des personnes publiques disposant d'une autonomie suffisante à l'égard de l'État et dont les missions sont en rapport avec la qualité de l'air ou à des personnes privées à but non lucratif menant des actions d'intérêt général dans ce domaine ».

au boulot à vélo



L'INSTANT « AU BOULOT À VÉLO ! »

Par Sacha

Nous vous présentons ici une nouvelle rubrique.

Pour débiter cette rubrique, nous ne pouvons pas ne pas remercier Ismaël pour tout le travail mené depuis quatre ans (voir aussipage4). Par ailleurs, ce début d'année a été marqué par nos interventions auprès des agents du département de Gironde, dans le cadre d'ateliers participatifs et de formation à la mécanique de base, et auprès des salariés de l'entreprise Thalès

pour une formation théorique « Rouler en sécurité à vélo ». Vous pouvez également suivre l'actualité ABAV! sur notre page Facebook et LinkedIn (#auboulotavelo). Si vous voulez aussi vous impliquer dans ce programme à titre bénévole pour nous aider sur nos différentes actions, n'hésitez pas à nous contacter :

sacha.viel@velo-cite.org



Pessac

Par Rémi Lejeune

CYCO-INSPECTION

Le groupe pessacais a repris du service depuis cet automne 2020, et nous avons réussi à programmer une cyclo-inspection, première action concrète du groupe réactivé. Nous avons ainsi testé pour vous le franchissement de l'A63, avenue du Haut-Lévêque, entre Pessac et Gradignan, à côté de Leroy Merlin. Jusqu'à peu, seuls les cyclistes les plus intrépides se risquaient à vélo sur cet échangeur. Mais au printemps 2020, est apparu un nouvel aménagement temporaire, dans le lot de ceux prévus au sortir du premier confinement sur la Métropole. En se situant au milieu du pont, il permet très astucieusement de traverser à vélo l'échangeur de l'A63 sans devoir croiser les dangereuses voies d'entrée et de sortie d'autoroute, où les véhicules roulent très

vite. Seuls les deux « tourne à gauche » croisent la bande cyclable, mais dans une configuration relativement sûre. Essai prometteur, malgré le manque de nettoyage et d'entretien dont souffre l'aménagement temporaire.

Une version pérennisée devrait idéalement faire passer la piste au centre du terre-plein pour séparer totalement les cyclistes des motorisés, et mieux aménager et signaler les entrées et sorties dans les deux ronds-points aux extrémités du pont. Moyennant quoi, on devrait bientôt voir se multiplier les cyclistes sur cet axe très important entre Gradignan et Pessac, qui contribueront d'autant à réduire les embouteillages !

Rémi Lejeune : remilej@gmail.com



Bassin d'Arcachon

Par Hervé Dugeny

DÉFENSE ET PROMOTION



VéloBassin

Nous sommes fiers de vous annoncer la naissance d'une nouvelle asso de défense et de promotion sur le Bassin : « VéloBassin ». Nous partons de loin, à la

fois en termes de militants, mais surtout au niveau de nos interlocuteurs potentiels. Nous avons 20 ans de retard sur les politiques cyclables qui ont cours aujourd'hui. Ce n'est pas comme si le CEREMA ou les assos n'avaient rien produit depuis ! Sans parler du Club des Villes Cyclables, dont nos édiles doivent ignorer l'existence...

Nous avons bien sûr rejoint la FUB (tout de suite), et comptons bien œuvrer en synergie avec nos collègues du Bassin : « Inercycles » au Teich, adhérente de la FUB, mais qui ne peut pas intervenir sur un mode revendicatif de par sa configuration et « Ô Pignon » à Lanton, plus orientée sur le vélo loisirs. Nous ambitionnons d'intervenir progressivement sur tout le Bassin, mais en commençant par le Sud-Bassin.

Nos interlocuteurs privilégiés seront, au-delà des communes concernées, la COBAS (Sud Bassin) et la COBAN (Nord Bassin).

Bien évidemment, nous ne manquerons pas de solliciter notre grande sœur bordelaise pour nous accompagner. Nous sommes également en contact avec « VilloVélo » à Niort (Patrice Bohmert), et commençons à réfléchir à un éventuel séminaire regroupant plusieurs assos FUB de la Région, joignant l'utile à l'agréable, ici sur le Bassin.

Hervé Dugeny : contact@velobassin.org
<https://velobassin.org/>
06 04 53 38 79 - 53 bis rue Paul Bataille
33470 Gujan-Mestras

Talence

Par Armand Guérin

APPEL À PROPOSITIONS

Fin 2020, nous avons annoncé à la mairie la création de notre antenne locale et exprimé notre vif intérêt pour tisser des relations et établir ensemble une collaboration concrète et constructive.

Nous avons ensuite rapidement mis en place un groupe de travail pour étudier les aménagements cyclables à proposer ou à améliorer. Parallèlement nous collectons les expériences, avis et propositions des cyclistes, adhérents ou non, afin de les mettre en forme et les présenter

aux services municipaux et aux services mobilité de Bordeaux-Métropole. Nous visons à terme l'amélioration des aménagements ou la création de nouvelles infrastructures cyclables.

Cyclistes talençais ou traversant régulièrement Talence, cycliste du quotidien ou occasionnels, faites-nous maintenant part de vos avis et propositions pour améliorer ou permettre une circulation aisée et sécurisée des cyclistes dans Talence. Vous pouvez nous écrire à l'adresse

talence@velo-cite.org en précisant la rue concernée, avec une description précise de votre observation et une proposition. Photos et coordonnées bienvenues. Au-delà de ces observations et informations ponctuelles, vous pouvez venir participer activement à notre groupe de travail. Rejoignez-nous, au plaisir de vous rencontrer !

Contact : talence@velo-cite.org

PEINTRE, UN MÉTIER D'AVENIR

Par Alain Guérineaud

À l'approche du printemps et à l'heure de l'urbanisme pragmatique et de ses peintures jaunes pétantes, il est temps de parler couleur.



Voilà t'y pas encore une réflexion tordue de Vélo-Cité ? Quel rapport y a-t-il entre le vélo et la peinture et surtout pourquoi prétendre que ce beau métier (je précise que j'ai plusieurs générations de peintres / tapissiers dans ma famille) pourrait prétendre à un avenir radieux ici et maintenant ?

Et bien mes chers amis, voici pourquoi : notre grande et généreuse métropole bordelaise comporte en son sein un réseau cyclable d'une intense beauté esthétique doublé d'un kilométrage impressionnant. Ce merveilleux réseau est composé de pistes cyclables, de voies vertes, d'aires piétonnes, patati-patata, mais aussi et surtout de bandes cyclables ou de voies de bus ouvertes aux cyclistes. Et, vous me voyez venir, comment sont matérialisés ces magnifiques aménagements ? Avec de gracieux pointillés de peinture blanche, parfois remplacés avec bonheur par de la résine de la même couleur. Tout cela donne à nos villes un charme pop absolument délirant. Pensez... nous vivons dans des villes en pointillés ! Vu d'avion cela se situe entre le pointillisme d'un Georges Seurat et une œuvre d'Andy Warhol, c'est dire. Au ras du sol - ce qui nous intéresse - c'est évidemment moins perceptible. L'œuvre aurait besoin d'une sérieuse restauration. Parce que les peintures censées durer deux ans disparaissent parfois au bout de quelques mois et que des aménagements rendus peu visibles ne sont plus respectés.

Normal. Le cas des sas vélos est flagrant. D'après un calcul au doigt mouillé de Volt Ein Lobby Org; - Co. Inter Trans Economic (Vélo-Cité) un sas joliment coloré est trois fois mieux respecté que celui aux couleurs tristement fanées.

Avec un réseau qui va encore s'étendre il va bien falloir, si l'on continue sur ces bases et si l'on veut que l'œuvre reste la fierté de notre bien-aimée Métropole, il va bien falloir, dis-je, embaucher quelques dizaines d'artistes en peintures urbaines. Bien sûr, on nous dit que la restauration permanente de ce gigantesque tableau reposant sous nos pneus coûte une fortune ! Et qu'avec un réseau en extension, cela ne va pas s'arranger. Bien sûr, mais il faut savoir ce que l'on veut...

Maintenant il y aurait bien une autre solution, que je n'ose évoquer car elle est moins ...artistique.

C'est de créer de aménagements durables, non plus un mètre d'espace (dont 50 cm de caniveau) délimité par un gracieux pointillé blanc, mais de véritables voies dédiées aux circulations douces.

C'est aussi d'utiliser davantage de résines dont la durée de vie est au moins 5 fois supérieure à celle de la peinture. C'est, enfin, de considérer qu'un aménagement cyclable est aussi un investissement pour le futur et pas simplement une dépense pour satisfaire quelques originaux qui ont le toupet de choisir un mode de déplacement rapide et écologique.

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.