

## Éditorial

*La ville apaisée à 30 km/h est d'actualité. Les associations Rue de l'avenir, France autopartage, le Club des villes & territoires cyclables ainsi que notre fédération, la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), ont lancé une opération intitulée « Ville 30, ville à vivre », dont l'objectif est d'inciter les conducteurs à auto-limiter (sic) leur vitesse en ville. Vous trouverez le texte de leur manifeste dans ce bulletin et comment participer à cette opération. La « ville à 30 » fait aussi la une depuis que, par consultation, les Strasbourgeois se sont prononcés à 55 % contre l'extension des zones 30 à 70 % de leur territoire. Comme quoi l'adhésion majoritaire, même dans une ville réputée très cycliste, n'est pas encore au rendez-vous.*

*Vélo-Cité milite pour la ville à 30 mais sait très bien que le simple appel à la conscience citoyenne et la délimitation de larges zones 30 dans la ville telle qu'elle se présente actuellement ne sont pas les baguettes magiques qui créeront la*



*Au local de Vélo-Cité, les vélos s'envolent*

**9 au 11 septembre**

● **Festival « Ouvre la voix »**

**Mercredi 21 septembre**

● **Rassemblement vélo**

**Association Vélo-Cité**

16 rue Ausone 33000 Bordeaux • 05 56 81 63 89

<http://velo-cite.org>

courriel : [bordeaux@fubicy.org](mailto:bordeaux@fubicy.org)

Permanence au local

tous les jeudis de 17 h 30 à 19 heures

### ● 1 au 3 juillet, Paris

Masse critique (p. 2)

### ● 9, 10, 11 septembre

Festival « Ouvre la voix » (p. 2)

### ● Mercredi 21 septembre

Rassemblement vélo (p. 2)

### ● 10 - 24 septembre

Forums des associations (p. 2)

ville apaisée de demain. En appeler aux citoyens et délimiter des zones 30 ne sert pas à grand chose s'il n'y a pas une politique cyclable ambitieuse associée : des axes structurants aménagés de façon pratique et continue (ceux-là mêmes qui ont été dédiés au tout automobile ces dernières décennies), protégés du stationnement automobile, l'étude rue par rue de la voirie placée en zone 30 et la réalisation d'aménagements complémentaires souvent nécessaires.

Alors vive la ville 30, certes, mais dans le cadre d'une politique ambitieuse en faveur des piétons, des cyclistes et des transports collectifs. Juillet et août vont, pour beaucoup d'entre vous, sonner les vacances d'été. Un temps à consacrer à la vie apaisée. Bon été à tous, donc !

■ Jean-François Perrin

**Bulletin Vélo-Cité Bordeaux**

ISSN : 1954 - 9032

**Mise en page du numéro 109**

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

## 16-22 septembre, semaine de la mobilité Rassemblement à vélo

Dans le cadre de la semaine de la mobilité (16-22 septembre), nous vous appelons à participer à un parcours à vélo, sur le thème « À vélo, aussi vite et moins cher ! ». Nous ferons à vélo un trajet urbain qui, réalisé en voiture, serait tout à la fois plus cher, plus polluant, et plus lent.

Rendez-vous le **mercredi 21 septembre à 18 h** à la station-service de la barrière d'Arès, sur les boulevards. Je vous vois sourciller, mais vous avez bien lu : la *station-service*, car c'est bien l'endroit pour vanter la sobriété de nos montures.

## 9, 10 et 11 septembre Festival Ouvre la voix



Au mois de septembre, lorsque débutent les vendanges, ce festival propose une échappée au cœur du territoire girondin en associant, le temps d'un week-end, balades à vélo, musique, patrimoine et dégustations de produits régionaux.

Tout au long du week-end, le public suit la voie verte de l'Entre-Deux-Mers (alias piste Lapébie), assiste à des concerts rock et chanson, au fameux concours de cri, et peut se restaurer à l'occasion de nombreux pique-niques gastronomiques.

C'est une belle occasion de traverser le paysage intact qui entoure cette ancienne voie ferrée, bordée d'églises romanes mises à l'honneur par la programmation artistique, de châteaux et de domaines viticoles, de bastides...

Pour la deuxième année consécutive, Vélo-Cité s'associe à la Rock School Barbey pour la randonnée du dimanche 11 septembre, qui vous conduira de Bordeaux à la voie verte de l'Entre-Deux-Mers. L'association de roller AIR sera aussi de la partie.

**Nous vous donnons rendez-vous à la Maison éco-citoyenne (quai Richelieu) à 9 h 30.** Diverses animations seront proposées avant le départ, notamment le spectacle d'un artiste canadien qui interprétera des chansons du répertoire français, des vélos « costumés » et d'autres festivités que vous découvrirez le jour J.

Alors tous à vos agendas pour cette journée haute en chant et en couleur !

<http://leguidedesfestivals.com/index.php?page=festival&festi=5156>

■ Shirley Spies

## Juillet : « masse critique » à Paris

Du 1<sup>er</sup> au 3 juillet est organisée à Paris une deuxième « masse critique universelle » de cyclistes. Elle fait suite à celle organisée en 2010.

Comme l'écrivent les organisateurs, « la masse critique est une célébration de la culture cycliste dans tous ses états. Pour le temps d'un week-end nous deviendrons le trafic, dans la joie et la bonne humeur ! Ce sera (aussi) l'occasion de dénoncer un système entièrement basé sur l'utilisation des véhicules motorisés. Pendant trois jours de fête, des cyclistes du monde entier se rassembleront pour célébrer la joie de vivre à vélo et le plaisir de circuler sans contrainte. »

Informations <http://velorutionuniverselle.org>

## Forums des associations

Nous participerons comme chaque année à un certain nombre d'entre eux, en septembre.

### **Bordeaux**

samedi 24 et dimanche 25 septembre au Hangar 14

### **Mérignac**

samedi 10 septembre dans le parc de la mairie

### **Talence**

samedi 10 septembre au parc Peixotto

Visites et coups de main bienvenus !

## Entretien des pistes cyclables : mais où ont-ils la tête ?

Entretien des pistes cyclables, c'est bien, nous sommes pour ! Les réparer quand elles se fissurent pour cause de sol instable ou de racines envahissantes, bravo ! Mais pourquoi faut-il que ces bonnes intentions soient gâchées par des réalisations défectueuses ?

Pourquoi répandre des gravillons pour panser les plaies de la piste ? Au risque d'en ouvrir de bien profondes (des plaies) dans la tendre peau des cyclistes ?

Messieurs (ou Mesdames) les responsables de ces chantiers, sans doute n'êtes vous jamais monté sur un vélo, sinon vous sauriez que les gravillons sont parmi les pires ennemis des cyclistes (oui, je sais, il y a aussi certains automobilistes, mais là n'est pas notre propos). Le gravillon, même fin comme dans le cas présent, peut provoquer chutes et crevaisons, y compris pour les cyclistes les plus aguerris.



Voici un exemple. C'était à Bruges, en descente et juste avant un carrefour, là où on est obligé de freiner. Combien se sont fait peur ? Ou sont même allés au tapis ? Depuis, le temps a fait son œuvre, les gravillons se sont dispersés. Mais il en reste assez pour faire attention !

■ Alain Guérineaud

## Levez la tête : les vélos sont au plafond

Démonter, espacer, chercher gain de place et sécurité, c'est le travail incessant de notre ingénieur Georges, aidé de Sacha. Six vélos sont maintenant suspendus au plafond de notre local. Gain de place appréciable, et plus besoin de baisser la tête pour circuler ! Cette performance s'est effectuée à 3,30 m de hauteur et sans filet. Drisses de 8 mm bien tendues, crochets sous la selle et le guidon pour plus de sécurité, taquets dans l'axe de chaque support, il reste à bien appliquer les recommandations de Georges. Ces recommandations, c'est presque un poème en prose ! Lisez plutôt.

« Cet appareil est fiable mais des précautions sont à prendre pour prévenir les risques d'accidents :

- Il faut positionner les vélos tête bêche, pour ne pas avoir de surprise avec des accrochages.

- Il est important que l'extrémité de la drisse soit fixée sur un taquet.

- La sécurité fonctionne correctement mais il est préférable de s'assurer de la fixation du « bout » (prononcer « boute »).

- Ne pas oublier de bloquer le crochet de selle avec un bout de drisse qui viendra [...], ce bout croquera sur le dessus de la selle et passera dessous, un nœud plat sera fait [...].»

Mais venez donc découvrir cet aménagement et le tester les jours de vélo-école, pour aider nos stagiaires à descendre leur monture ! Un grand merci à nos ingénieurs bricoleurs, Georges et à Sacha.



■ Catherine Joanne

## Ligne D du tram : l'enquête publique est en cours

La ligne D du tramway doit relier la place des Quinconces à Bordeaux au carrefour de Cantinolle à Eysines (9,8 km). Le tracé emprunte le cours Tournon, la place Tourny, la rue Fondaudège, la rue Croix-de-Seguey à Bordeaux, l'avenue de la Libération et la route du Médoc au Bouscat et Bruges. L'itinéraire franchit la rocade pour retrouver l'avenue de Picot à Eysines, et se poursuit jusqu'à l'avenue du Taillan, toujours à Eysines, pour aboutir au lieu-dit de Cantinolle, sur la commune du Haillan, proche des communes du Taillan-Médoc et de Saint-Médard-en-Jalles.

Les lieux, dates et horaires pour consulter le dossier et formuler ses observations sont publiés sur le site internet de la CUB à l'adresse <http://www.lacub.fr/transport-en-commun/creation-de-la-ligne-d>, en téléchargeant le document intitulé « avis d'enquête ». On trouve le dossier au siège de la CUB et dans les mairies de Bordeaux, du Bouscat, de Bruges, d'Eysines et du Haillan.

**Nous vous invitons à participer à la consultation, qui dure jusqu'au 13 juillet.** Cette participation est importante, elle accroît nos chances d'obtenir un projet qui prévoit et anticipe la juste place des déplacements cyclables, notamment dans les rues commerçantes (la rue Fondaudège à Bordeaux ou l'avenue de la Libération au Bouscat) et sur les parcours structurants.

■ Vélo-Cité

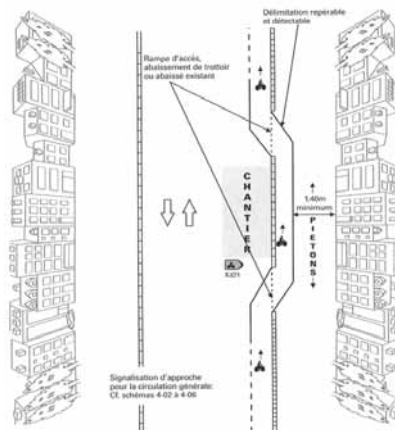
## L'épidémie se poursuit

Le panneau honni « Cyclistes pied à terre » a encore fait des apparitions remarquées, notamment à Mérignac. La faute d'une entreprise, nous a-t-on dit, et de fait le panneau coupable a été retiré.

Nous avons consulté le guide du CERTU sur les chantiers urbains. Il propose plusieurs plans pour répondre à un chantier empiétant sur une voie cyclable. On n'a reproduit ci-contre qu'un seul des schémas traitant des voies cyclables, mais vous pouvez nous croire sur parole : ce panneau ne figure nulle part dans le guide.

Et si les communes de la CUB offraient ce guide à toutes les entreprises qui interviennent sur la voirie, en leur faisant signer une charte de bonne signalisation (qui pourrait d'ailleurs concerner aussi les piétons...) ? Révons un peu...

■ Hélène



Remarque :  
La rétrogradation s'effectue dès que possible après le chantier en profitant éventuellement d'un abaissement de trottoir.  
\* Les panneaux placés sur trottoir ne doivent pas constituer un obstacle pour les piétons SE, 1.2.11.  
\* La limite entre la piste cyclable restaurée et le trottoir doit être repérable et abordable par les personnes aveugles et malvoyantes.  
Le panneau R201 est facultatif.

### Erratum

Dans le dernier bulletin, nous avons annoncé plusieurs animations régulières à la Maison éco-citoyenne. Hélas, comme nous l'a fait remarquer une adhérente, nous nous sommes trompés en donnant le numéro de téléphone ! Le bon numéro est 05 24 57 65 20.

Voir aussi la page <http://maisoneco.blog.bordeaux.fr/>

## Une séance de « remise en selle » vue par une apprentie



Samedi 14 mai... Par un beau soleil, me voilà sur les quais, juchée sur un VCub, en train de slalomer entre des plots, le guidon tenu d'une main seulement puisque l'autre bras est occupé à signaler un changement de direction, tout cela en essayant de regarder derrière moi pour voir le nombre de doigts que lève Catherine, qui me suit en courant... Ce spectacle quelque peu cocasse était offert aux sourires curieux des passants à l'occasion d'un stage de « remise en selle » organisé par Vélo-Cité, dont j'étais l'heureuse participante ce samedi. Une séance d'exercices sur les quais, donc, suivie d'une balade à vélo fort sympathique dans Bordeaux centre, puisque c'est l'endroit où j'ai le plus l'usage du vélo, bien encadrée par mes deux « professeurs particuliers », Catherine devant et Éric derrière, sans oublier une halte gourmande au Jardin public.

Au menu de cette balade, l'emprunt de nombreux doubles sens cyclables (dont la rue des Menuts que je n'avais jusqu'à présent jamais osé emprunter dans ce sens)... La prouesse du jour à mes yeux : le tour de la place Gambetta à vélo ! Le bilan, pour moi qui n'étais qu'une utilisatrice très méfiante du vélo (parfois en vacances sur des îles écossaises à peu près dépourvues de voitures, et parfois le VCub, essentiellement le dimanche ou tard le soir) : une plus grande confiance en moi, moins de réticence à monter sur un vélo en pleine journée (même si je continue à éviter la place Gambetta), et l'envie d'en faire plus. Un grand merci donc à Catherine et Éric, et plus généralement à Vélo-Cité qui propose ces stages pour adultes.

■ Marie-Line

## Assemblée générale de la FUB

Notre fédération, la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette) a tenu son assemblée générale annuelle le 16 avril à Clermont-Ferrand

Nous y avons évidemment participé, directement en tant qu'association adhérente mais aussi indirectement parce que deux anciens présidents de Vélo-Cité participaient à l'animation de la journée d'étude qui précède l'assemblée générale. Quatre sujets d'étude étaient proposés : « Le stationnement des vélos dans les espaces privés » ; « Recoudre la ville ; bosses et coupures... urbaines ! » ; « Évaluer la cyclabilité d'un espace » ; « Le vélo et l'intermodalité ».

### La journée d'étude

Difficile de résumer le contenu des échanges, mais il fut montré que notre chère monture a besoin d'équipements de stationnement de surface et d'un toit. Les solutions sont multiples. Encore faut-il les implanter ! Nous avons retrouvé là un des axes majeurs de nos actions auprès de la CUB. Concernant les coupures urbaines, c'est les carrefours giratoires qui ont tenu la vedette. Un article de ce bulletin y est consacré (page 8).

Derrière le terme de « cyclabilité » (jargon d'expert ?) d'un espace, se cache la question de savoir si tel ou tel secteur, tel ou tel trajet est plus ou moins adapté pour accueillir ou favoriser l'usage du vélo. Sujet fort complexe puisqu'on est en droit de s'interroger sur la possibilité même de mesurer la cyclabilité d'un espace. Quels critères retenir ? Sécurité, agrément du parcours, pente ? À l'échelle de la rue, du quartier, d'un itinéraire particulier ? Comment pondérer les différents critères ? Néanmoins, des systèmes participatifs débouchant sur des plans de cyclabilité établis au fur et à mesure des avis déposés sur internet par les usagers cyclistes ont été présentés. Vélo-Cité va travailler ce sujet pour engager éventuellement des discussions avec la CUB sur la mise en place d'un tel système. Mais méfions-nous des usines à gaz...

Le thème de l'intermodalité fut consacré à la présentation de l'offre de stationnement sécurisé « métrovéloBox » que la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole déploie sur les sites d'intermodalité train+vélo, tram+vélo et bus+vélo. Il s'agit d'un mobilier fermé qui permet de garer son propre vélo mais aussi – c'est désormais classique – de louer une bicyclette.

### À qui le Guidon d'or et le Clou rouillé ?

L'assemblée générale du samedi a bien sûr décerné le Guidon d'or et le Clou rouillé 2011. Chambéry a reçu le Guidon d'or pour son partenariat exemplaire avec un lycée technique, ayant abouti à la réalisation d'une passerelle évitant un carrefour dangereux et de pistes cyclables autour de l'établissement. Pour le Clou rouillé, départager Reims (une grande ville où, entre autres, la réalisation du tramway a été réalisée sans considération pour les cyclistes) et Saint-Avold a été très difficile.

Saint-Avold, ville de 17 000 habitants en Moselle, a finalement été retenue en raison du non-respect de la loi qui oblige à prendre en compte le vélo lors des (nombreux) aménagements de voirie réalisés dans le centre ville, et du refus d'appliquer le décret du 30 juillet 2008 sur l'obligation de réaliser des doubles sens cyclables dans les zones 30. La municipalité continue d'adapter la ville à la voiture ; en centre ville, on trouve 2 000 places de parking auto et 12 arceaux pour les vélos !

### Formons les formateurs

Un point très important abordé lors de l'assemblée générale aura des conséquences pour Vélo-Cité : le futur « certificat de qualification professionnelle d'éducateur mobilité à vélo » (CQP-EMV). En clair, dans un avenir proche, toute vélo-école qui fait appel à du personnel salarié (c'est notre cas) devra être animée par des titulaires de ce certificat. Il sera décerné à l'issue d'une formation assez lourde et donc a priori assez coûteuse (on parle de plus de 100 heures de formation). Il faudra donc nous adapter à la nouvelle législation et espérer que le système de « validation des acquis d'expérience » (allègements de la formation sur la base d'une l'expérience acquise antérieurement) nous permettra de faire face sans trop de difficultés. Cette qualification professionnelle n'empêchera cependant pas les bénévoles de continuer à animer une vélo-école. Quoique certains parlent d'exiger une petite formation de base de quelques heures... Où s'arrêtera-t-on ? La FUB est partenaire des discussions concernant le CQP-EMV. À Vélo-Cité, nous sommes très sceptiques devant cette future réglementation, et pas très en phase sur ce point avec notre fédération. Pour terminer ce petit compte-rendu, mention spéciale pour Ghislain Landreau qui poursuit son mandat au comité directeur de la FUB pour 2011. Merci à lui !

■ Jean-François Perrin



Dessin Christian Gasset

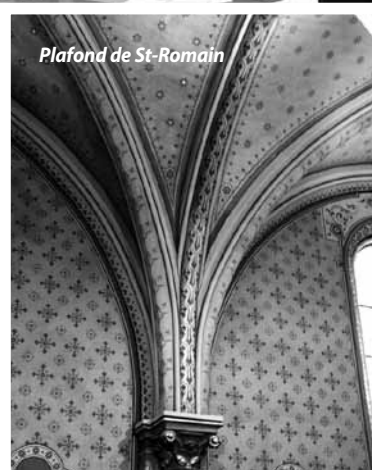
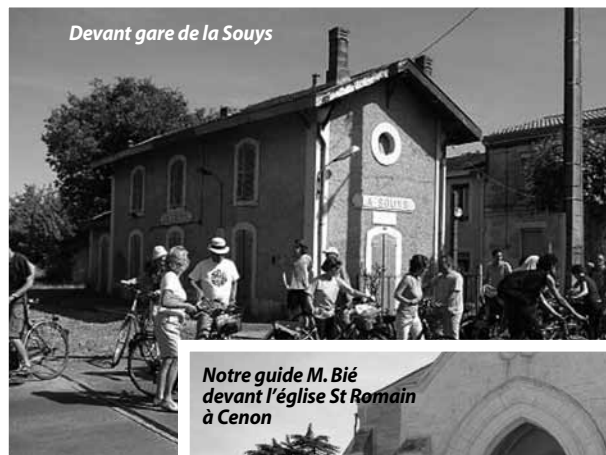


# Fête du vélo

Découvrez sur notre site [velo-cite.org](http://velo-cite.org) la vidéo musicale de cette belle journée

Nous remercions le groupe de capoeira *Arte Negra*, le groupe musical *Out Number*, nos trois guides locaux, le service des archives, des relations publiques et des associations de la mairie de Floirac ainsi que les personnes compétentes des services de la mairie de Cenon. Et bravo aux rollers d'Air, au vélo couché et au bébé dans la carriole.

Un grand merci à tous ceux qui nous ont accompagnés, adhérents, familles ou amis, durant cette belle journée.



# Les associations se mobilisent pour une ville apaisée



C'est à l'initiative de Clément Rossignol, vice-président de la CUB délégué aux déplacements doux et aux mobilités alternatives que la FUB, France Auto-partage, Rue de l'avenir et le Club des villes et territoires cyclables ont lancé un manifeste pour une ville à 30 km/h et invitent chacun, qu'il soit citoyen, élu, collectivité, acteur économique ou aménageur, à s'engager. Voici le texte du manifeste.

## La rue n'est pas une route

Rues, ruelles, impasses, artères et autres voies des villes ne sont pas identiques aux nationales, départementales et rocades. Une évidence pour tous ? Pas au regard du code de la route puisque la même logique routière s'y applique.

Pour cela, il y a urgence à mettre en œuvre le code de la route pour nos villes et nos villages ; la ville n'est pas réductible à une somme de routes dont l'objectif premier serait de faciliter la circulation automobile, assurant à résidence les plus vulnérables et empêchant tout autre choix de mobilité.

La nécessité de densifier harmonieusement les agglomérations pour lutter contre l'étalement urbain et la

volonté d'y recréer du lien social nous font dire qu'il est temps d'entrer à nouveau dans l'ère de la ville.

## Pour une ville respectueuse de tous

Enfant, parent avec poussette, senior, accidenté de la vie, personne à mobilité réduite, cycliste, roller, piéton, chacun a droit à la ville. Un usage responsable de l'automobile en est la condition, en particulier grâce à la modération des vitesses.

## 30 km/h : un maximum en milieu urbain

La vitesse oblige le conducteur à porter son regard loin devant, essentiellement sur la chaussée, l'isolant de son environnement immédiat, en particulier de ce qui se passe sur les côtés. La ville disparaît au profit de la route et les usagers locaux sont réduits au statut d'obstacles.

C'est ainsi que l'enfant qui joue sur le trottoir et risque de s'élaner pour traverser la rue n'est pas vu. Et dans ce cas, comme plus le véhicule roule vite, plus ses distances d'arrêt s'allongent, l'accident devient presque inévitable. Or, si dans un choc à 50 km/h, le piéton est tué à coup sûr, il a de fortes chances de s'en sortir à moins de 30 km/h.

## Les nuisances sonores baissent également avec la réduction de la vitesse

En ville, tous ces bénéfices s'obtiennent contre un allongement de seulement quelques secondes par kilomètre parcouru : négligeable à l'échelle d'un trajet complet.

La limitation à 50 km/h doit donc devenir l'exception au lieu de la règle et réservée à des axes de transit.

## Des avancées dans les textes... à dynamiser sur le terrain

Les premiers textes dits du « code de la route » vont dans le sens de la ville apaisée : ils établissent le principe de prudence, créent la zone de rencontre (20 km/h, priorité piétons) et facilitent la traversée des piétons

et la circulation des cyclistes (doubles sens cyclables obligatoires dans les zones apaisées et possibilité de tourne-à-droite aux feux tricolores).

Il apparaît essentiel que les responsables d'une part mettent en œuvre les outils de progrès de ce « code de la rue », et d'autre part fassent connaître et respecter les règles.

Ces dispositions renouent avec une ville pensée en termes de convivialité et de qualité de vie et nous voulons inciter chacun à poursuivre volontairement la démarche au travers de cet appel.

## Ville 30, tous acteurs

Par cet appel, nous engageons chaque conducteur responsable, à commencer par nous-mêmes, signataires, à exercer sa liberté de modérer les vitesses :

- en roulant de manière apaisée partout où la vie locale est présente,

- en affichant son engagement à l'aide de l'autocollant « Ville 30, ville à vivre » disponible sur le site [www.ville30.org](http://www.ville30.org).

Une réduction de la vitesse pour augmenter la sécurité, la qualité de vie, la convivialité, renforcera l'idée de réhabiliter la ville pour ce à quoi elle était destinée : un lieu de vie et d'échanges.

Les associations, par exemple de cyclistes ou de parents d'élèves, peuvent signer le manifeste, de même que les élus et collectivités. Vélo-Cité a décidé d'en être signataire lors de son conseil d'administration du 7 juin.

Chacun peut aussi s'engager individuellement pour la ville 30 en votant « Je signe le manifeste Ville 30 » sur le site [www.ville30.org](http://www.ville30.org). On affiche alors son engagement à l'aide de l'autocollant « Ville 30, ville à vivre » disponible via le site internet. N'hésitez pas.

■ Jean-François Perrin

## La vélo-école



Depuis le 17 mai, six stagiaires animent les après-midis de vélo-école des mardis et jeudis. Oui oui, elles les animent, car si les animateurs « enseignants » prodiguent leurs conseils, les stagiaires

animent les quais de leurs petits gilets jaunes, de manière gaie et parfois criante lorsqu'un arbre se trouve au milieu de nulle part... mais bien en face d'elles. Un vrai spectacle, et certains passants s'arrêtent pour mieux profiter de cette aventure, les yeux écarquillés, un sourire bienveillant aux lèvres. En ce qui concerne les premières impressions, Sophia m'a dit qu'elles peuvent se raconter en onomatopées : « tout d'abord oooh, puis ahhh, souvent grrrr, et arrrrgh, quand on a failli réussir c'est oups, et enfin lorsque le dé clic s'est produit, c'est whaaaaa... ». Bravo à toutes, car après de multiples longueurs de quai par tous les temps, en mode rapide ou en mode foule, vous voici à l'attaque des rues pavées, tortueuses, encombrées,

pleines de voitures, de piétons, de chiens qui traversent n'importe où, de véhicules mal garés, de nids de poule non comblés, de feux rouges dans des rues en pente où il faut redémarrer vite vite avant de se faire klaxonner, tous vos sens en éveil, vos mains fermement ancrées « dans » vos poignées de vélo, le regard qui balaie à 180°. À chaque séance, c'est deux heures intenses en émotions qui mériteraient au retour une détente en salle de relaxation. Mais en fait chacune repart vers ses occupations en se disant avec plaisir « à la prochaine ! », pour de nouvelles découvertes du vélo et de leurs propres performances.

■ Catherine Joanlanne

## Des ateliers associatifs de vélos à Bordeaux

Depuis 2001, le Garage moderne est installé à Bacalan derrière les bassins à flots, dans un espace de 2000 m<sup>2</sup>. C'est une association qui a pour philosophie l'action pédagogique et participative, et la transmission des savoirs, afin d'apporter à ses visiteurs une certaine autonomie dans la réparation de leur véhicule. Cet atelier associatif fait partie du réseau francophone des ateliers vélo, lequel se nomme l'Heureux Cyclage, tout un programme...

### Réparations

Le Garage moderne vaut la visite ; il a une mixité de fonctions puisqu'il est aussi lieu culturel avec des expositions d'arts plastiques et des concerts, et peut même devenir vôtre si vous voulez le louer pour une soirée.

Passons rapidement sur l'atelier de réparation automobile, malgré son grand intérêt, tant éducatif et social que financier, et regardons plutôt l'atelier vélo. Il existe deux formules de réparation de votre monture. Soit vous confiez votre vélo à un vélociste associatif qui vous le répare à un tarif intéressant, soit vous souhaitez apprendre et devenir autonome. Vous avez alors accès à un ensemble d'outils et de pièces, accompagnés des conseils d'un spécialiste qui vous permettra d'atteindre la « vélonomie ».

### Recyclage

Avançons un peu dans ce local aux multiples recoins et ressources. Nous voici devant une montagne de cadres, de roues, d'accessoires vélo d'occasion. En effet, le Garage moderne récupère les vélos que lui apportent des particuliers. Des partenariats existent également avec des bailleurs sociaux pour les vélos abandonnés dans les parkings, avec la Police municipale, et avec La Poste pour d'anciens vélos jaunes de facteurs. Ces vélos récupérés sont désossés, remontés, rénovés, et vous pouvez les acquérir à prix doux. Ainsi, le vélo, moyen de déplacement presque éternel, reste dans le circuit et participe à la préservation de l'environnement.

Autre mission depuis un an et demi, l'entretien et la réparation des vélos que prête la Mairie de Bordeaux. Cette mission d'insertion permet à six salariés d'être accompagnés dans une démarche sociale et professionnelle durant deux ans. Ces salariés apprennent le métier avec un chef d'atelier durant une partie de la semaine, et continuent par ailleurs leur recherche d'emploi ou de formation. Nous avons d'ailleurs le plaisir d'accueillir à la vélo-école deux salariées du Garage moderne, créant ainsi une belle et utile complémentarité. Jamais à court d'idées, le Garage moderne met aussi en place un « p'tit camion rouge » qui va entretenir les vélos de salariés sur leur site professionnel. Et, encore en projet, un centre de formation qualifiante de mécanique auto et vélo pour

adultes. Notons enfin qu'un bénévole offre ses conseils aux amateurs de mobylettes.

### Une petite sœur

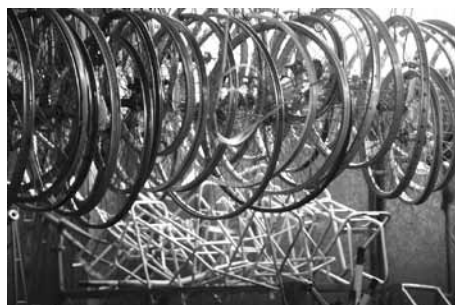
Depuis un peu plus d'un an, le Garage moderne a une petite sœur, à deux pas de la gare St-Jean. C'est Récup'R, à la fois ressourcerie et atelier vélo, qui collecte vélos et pièces détachées, répare, vend, et vous aide à rénover votre bicyclette grâce à « l'atelier rustine », atelier associatif où pros et amateurs bénévoles travaillent de concert. Depuis peu, cette association organise aussi des ateliers de mécanique vélo à la Maison éco-citoyenne, mais aussi des ateliers de couture à partir de tissus recyclés.

Allez donc découvrir toutes ces richesses associatives, la visite est réjouissante. Profitez-en pour une réparation, un conseil, un achat, un dépôt, ou un coup de main !

Merci à Guillaume, adhérent de Vélo-Cité et un des responsables du Garage moderne, qui m'a guidée en ce lieu.

■ Catherine Joanlanne

Le Garage moderne, 1 rue des Étrangers à Bordeaux, <http://legaragemoderne.org>  
Récup'R, 4 rue des Terres de Borde à Bordeaux, <http://recupr.org/>



## Un client chez Récup'R

J'ai récemment fait ma première visite chez Récup'R, le pédalier de mon vélocipède étant malade. Après un accueil plein de courtoisie par le maître des lieux, j'ai relaté l'incident, cause de la panne, et mon accompagnateur mécanicien a rendu son diagnostic : à changer ! L'opération a été rondement menée en deux heures. Nous en avons profité pour démonter, changer et remonter la roue avec un pneu neuf et, donc, remplacer le pédalier.

J'encourage tous les sympathisants du vélo à se rendre dans cette structure qui prodigue informations, conseils, coups de main et coups de clefs, tout en vous enseignant les bons gestes avec des outils prêtés. Pour le prix d'une adhésion à l'année (15 €), vous pouvez venir à loisir dans cette « clinique du vélo » procéder à l'entretien de votre monture.

■ Patrick Rouleau

## Le « bicing » à Barcelone



Ayant passé quelques jours à Barcelone, je me suis intéressé à la pratique du vélo dans la capitale catalane.

Principale constatation : toutes les grandes villes d'Europe ont décidément adopté le vélo en libre service comme moyen de transport ; ici, son petit nom est le « bicing ». Bicing a été lancé fin mars 2007.

Ce qui a attiré le plus mon regard, c'est le style du vélo. Il est rouge vif avec des petites roues ; il ressemble à un mini-vélo ou à une mini-Harley, sympa, léger et maniable. Il est très attrayant.

Avec seulement 3 vitesses, il peinerait à monter les pentes des collines de Montjuic ou de Tibidabo, mais avec ses 16 kilos\* tout mouillé et un bon choix de matériel et d'accessoires, son démarrage au feu rouge est impressionnant !

Malheureusement il est réservé aux habitants, et j'ai dû me contenter de l'admirer sans l'essayer.

■ Max Clogenson

\* Le vélib parisien pèse 23 kilos

# Les vélos, les giratoires, le CERTU et Vélo-Cité

Le CERTU, on vous en a déjà parlé maintes fois. C'est le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. Il est chargé de conduire des études pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargés de missions de service public. À ce titre, il publie de nombreuses études et recommandations concernant l'usage urbain de la bicyclette. Vélo-Cité s'appuie de façon quasi-systématique sur les recommandations du CERTU dans la plupart de ses demandes concernant les aménagements de voirie. Mais pas toujours ! La position du CERTU concernant les giratoires n'est pas celle de Vélo-Cité et nous avons eu de nombreuses occasions de le signaler à la CUB.

Pour aborder le sujet délicat des giratoires, commençons par distinguer deux cas extrêmes, les « giratoires compacts » et les « anneaux-tout-auto ». Par « giratoire compact », on désigne les ouvrages à une seule voie, de rayon extérieur faible (inférieur à 15 m), avec des angles de rotation importants aux entrées et sorties empêchant d'adopter une trajectoire rectiligne lors d'un franchissement, et dans lesquels débouchent des voies de circulation apaisées. Les grands giratoires, en particulier ceux à deux voies et grand rayon comme on en trouve beaucoup dans les zones d'activités de la CUB, seront donc appelés « anneaux-tout-auto » (à vélo, au boulot, ce n'est pas toujours tranquillo).

Les giratoires conduisent à trois situations d'accident (dont deux dites de cisaillement) schématisées par les deux figures ci-dessous (les trajectoires automobiles sont en trait noir continu, les trajectoires vélos en pointillés et les zones de conflit marquées par un point noir).

Pour les giratoires compacts, Vélo-Cité est sur la

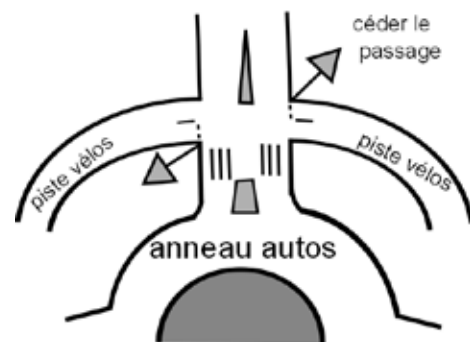


Photos Hans Kremer

ligne du CERTU, il est préférable de ne pas marquer de bande cyclable autour de l'anneau ; la vitesse des autos n'est pas très différente de celle des vélos, et c'est la cohabitation qui assure la meilleure sécurité. Le comportement du cycliste va être très important pour éviter chacune des trois situations d'accident : il doit prendre toute sa place, ne pas hésiter à rouler au centre de la voie, et indiquer très clairement ses intentions en anticipant chaque possibilité de sortie : bras droit clairement tendu s'il sort à la prochaine voie, bras gauche clairement tendu s'il continue son chemin dans le giratoire. Grosso modo : on passe le giratoire en conduisant d'une main, bras tendu à gauche ou à droite.

Le cycliste qui emprunte un anneau-tout-auto est en situation critique. La trajectoire qui longe le bord extérieur de l'anneau se révèle délicate à chaque intersection, avec le risque de cisaillement de sortie, et de non-respect de priorité à l'entrée. Se comporter comme les automobiles – qui roulent à vive allure – paraît impossible. Ces giratoires doivent donc être aménagés et l'aménagement le plus complet consiste en une piste bidirectionnelle de contournement. En général, les aménageurs proposent des pistes qui jouxtent les traversées piétonnes. Ces franchissements sont toujours situés très près de l'anneau et le CERTU préconise la perte de sécurité des cyclistes pour des raisons de sécurité. Le dessin de droite présente la recommandation CERTU de perte de priorité (on a symbolisé les deux panneaux de cédez-le-passage et le tracé au sol, on a placé la traversée cyclable derrière la traversée piétonne contrairement au schéma le plus classique du CERTU qui inverse la position, car là va notre préférence).

Les aménageurs de nombreux pays comme les Pays-Bas ne pratiquent pas cette perte de priorité et Vélo-Cité n'est pas d'accord avec le CERTU. En effet, la sécurité des cyclistes qui doivent céder le passage reste toute relative : il faut bien qu'ils finissent pas tenter une traversée. Or les automobi-

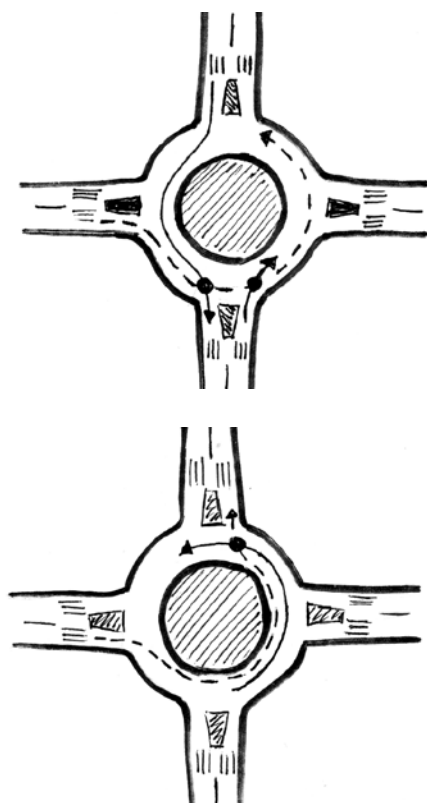


listes qui sortent du giratoire peuvent le faire à vive allure. De plus, ils ne sont pas visibles longtemps à l'avance à cause de l'anneau et ils mettent très rarement leur clignotant.

Ce régime de non-priorité est aussi en contradiction avec la règle qui oblige les automobilistes tournant à droite à céder le passage (voir le bulletin précédent), règle qui n'a pas de raison de ne pas s'appliquer aux giratoires. Il ne favorise pas la traversée des piétons qui sont eux aussi confrontés à une arrivée très rapide des voitures et ont pourtant une priorité absolue. Et ne parlons pas de l'arrivée des véhicules sur le giratoire, qui, pour céder le passage, s'arrêtent sur l'intersection avec la piste, en violation d'une autre règle du code de la route (Article R415-2 : *Tout conducteur ne doit s'engager dans une intersection que si son véhicule ne risque pas d'être immobilisé et d'empêcher le passage des véhicules circulant sur les autres voies.*)

Nous préconisons donc de supprimer les cédez-le-passage sur la piste cyclable, d'avancer celui destiné aux autos en entrée de giratoire jusqu'en amont de la piste, et de rappeler l'obligation de laisser passer piétons et cyclistes.

■ Vélo-Cité



## Pont d'Aquitaine

Récemment, j'ai eu l'occasion de descendre la piste cyclable du pont d'Aquitaine. Bien mauvaise idée en cette période de travaux. Arrivé à Bacalan, j'ai eu la désagréable surprise de me retrouver face à une barrière. Impossible de continuer, quelle déconvenue ! Que faire ? Faire passer biclounet et moi-même par le parapet pour esquiver l'obstacle et continuer le trajet ? Suicidaire. Donc pas d'autre choix que de pester contre ceux qui mènent ce chantier et de rebrousser chemin. La descente c'était drôle, la montée c'est du sport.

Pourquoi donc laisser filer les cyclistes sur la piste sans qu'un panneau n'annonce les horaires de fermeture ? D'ailleurs, pourquoi les pistes étaient-elles fermées à 19 h 30 alors que le pont ferme au trafic routier à 21 h ? Et qui a décidé cela ?

Encore une fois, les cyclistes sont pris pour quantité négligeable... et passent pour des râleurs !

■ Ghislain Landreau



## Rencontre avec la mairie de Bordeaux

Le 20 mai dernier, nous avons été reçus par Mme Walryck, adjointe au maire. Elle était accompagnée de responsables des services techniques. L'essentiel de la réunion a été consacré au stationnement des vélos

Depuis plus d'un an nous appelons à la multiplication des dispositifs de stationnement. Nous le faisons de façon constructive en proposant des solutions et des sites concrets pour les équipements. Si, lors des discussions avec la municipalité, les désaccords sont rares, nous constatons que sur le terrain les choses n'avancent pas assez vite pour répondre au développement du vélo et à l'objectif à court terme de 15 % de part modale du vélo dans les déplacements. L'affaire des « arceaux fauchés » de la place de la Comédie, relatée dans le dernier bulletin, qui nous a conduits à protester vivement auprès des autorités municipales, restait dans les esprits à Vélo-Cité lors de la préparation de cette réunion.

Il faut croire que nos demandes avaient été entendues, car un programme ambitieux à démarrage immédiat nous a été présenté, avec une longue liste de sites d'implantations d'arceaux, notamment :

- à l'intérieur d'un large périmètre autour de la place de la Bourse,
- place de la Victoire côté Aristide-Briand,
- secteur place de la Comédie (les arceaux déposés ont été remplacés en nombre supérieur, en partie côté Tourny et en partie sur le cours du Chapeau-Rouge, un plan de nouvelles implantations va être déployé),
- secteur Louis Brochon, République, place Sainte-Colombe, Bastide, Saint-Seurin... et pour les besoins ponctuels comme rue Sainte-Luce.

En parallèle, une démarche thématique concernant le stationnement autour des sites sportifs (car les sportifs utiliseraient leur vélo pour aller faire du sport... une sorte de séance d'échauffement) et des sites culturels est en cours.

Actuellement, Bordeaux compte 4900 arceaux (y compris les arceaux en parking). L'an dernier 660 arceaux ont été installés (y compris ceux du parc de la gare Saint-Jean) et 160 déposés. Soit un bilan positif de 500. Vélo-Cité ne s'oppose évidemment pas à la « dépose-repose » d'arceaux lorsque c'est justifié. Ainsi, les arceaux au niveau de la Maison écocitoyenne quai Richelieu, installés dans un endroit dangereux, seront déplacés prochainement. Mais il est alors de bonne politique de prévenir les cyclistes

et de coordonner dépose et repose ! Dans la même veine, Vélo-Cité a demandé que la Mairie se préoccupe de façon beaucoup plus stricte des réinstallations après un chantier ayant imposé démontage (il a fallu de nombreux mois pour revoir trois arceaux perdus place Marie-Brizard...).

La volonté d'implanter des arceaux « îlots » dans le stationnement automobile avec protection adaptée (par exemple du type de celle utilisée pour les stations VCub) nous a été signifiée et nous nous en félicitons.

Nous sommes aussi intervenus au sujet du parking sécurisé de la Victoire, sous-utilisé faute de balisage et d'information : qui peut deviner qu'un ascenseur parfaitement adapté conduit à un équipement très bien sécurisé ? Et pour finir avec le stationnement, une information aux impatients qui ont réagi aux arceaux inaccessibles posés sous le conservatoire : la rampe d'accès arrive !

La suite de la réunion fut consacrée à des questions plus globales comme la prise en compte du vélo dans le cahier des charges des ZAC et dans le projet Euratlantique. Ce qu'il faut faire est connu de tous, mais il convient d'y revenir encore et encore pour ne pas relâcher la pression. Nous avons rappelé le triste sort des cyclistes dans la zone cours Saint-Louis / Balguerie-Stutzenberg, où l'ensemble du plan de circulation est à repenser. Mais rien n'est prévu. Quelques minutes furent consacrées au nouveau Diplôme du cycliste citoyen. Le nouveau Quizz a connu une version qui s'est montrée peu agréable pour le public lors des premiers tests et une nouvelle version a été mise au point, toujours en partenariat avec la mairie de Bordeaux. Les premiers essais sont beaucoup plus satisfaisants. Les services informatiques de la Mairie seront amenés à programmer la version interactive très prochainement.

Pour finir, rendez-vous a été pris pour une visite de terrain à Bordeaux-Nord, en septembre, certainement pendant la semaine de la mobilité.

■ Jean-François Perrin

## Du nouveau sur la rive droite



Deux nouvelles pistes cyclables bidirectionnelles viennent d'y voir le jour. La première se trouve du côté de la polyclinique Bordeaux rive droite (Buttinière). Elle permet de rejoindre la clinique et le centre commercial rive droite tout proche. Petit bémol toutefois, la liaison entre cette piste et celle des Quatre-Pavillons n'est pas des plus lisibles. En effet, une fois arrivé au pôle intermodal, il faut traverser une contre-allée encombrée de voitures, puis s'aventurer sur le passage pour piétons pour accéder à la nouvelle piste.

La deuxième piste cyclable, encore en travaux, se situe sur la côte de Garonne (entre Lormont et Bas-sens). Elle va permettre de relier le quai Carriet aux quartiers d'habitat de Carriet et de Croix-Rouge ainsi qu'à la ligne A du tramway (terminus de Bas-sens). Une belle piste cyclable dans un secteur très fréquenté par les poids-lourds.

À noter aussi un nouveau bout de piste cyclable quai de Queyries à Bordeaux. La prolongation n'est pas spectaculaire mais on avance inexorablement vers Lormont ! Cette piste est réalisée dans le cadre de l'aménagement des berges de Garonne.

■ Ghislain Landreau

## Stationnement vélo sur les sites du CHU

Le 2 mai dernier nous avons remis aux responsables du développement durable du CHU de Bordeaux notre dossier contenant les propositions d'implantation d'arceaux sur les différents sites, à savoir Saint-André, Pellegrin, Talence, Haut-Lévêque et Xavier-Arnoz. Fruit d'un travail important de nos bénévoles, ce dossier a été particulièrement bien reçu par nos interlocuteurs. Bien sûr nous ne prétendons pas que toutes nos recommandations seront suivies

d'effet, mais nous avons l'espoir de voir fleurir prochainement des stationnements nombreux et sécurisés à proximité des lieux que nous avons recensés. De nouvelles coopérations sont également envisagées, comme des actions de sensibilisation, des ateliers sécurité ou des stages de remise en selle.

Preuve que les choses bougent, le journal interne du CHU de Bordeaux d'avril 2011 (*Passerelles*) cite le chiffre de près de 650 cyclistes en plus entre 2009

et 2011. Soit une augmentation de 80 % de la part modale du vélo.

Il précise également que « ces résultats encourageants seront amplifiés en 2011 en travaillant notamment le réaménagement des installations proposées aux cyclistes, grâce à un partenariat très actif avec l'association Vélo-Cité ».

Voilà qui ne peut que nous réjouir !

■ Alain Guérineaud

**Mais que fait le CA ?**

**Avril**

- 11 CUB, réunion technique
  - 12 Mairie de Bordeaux, réunion au Pôle technique
  - 15 au 17 Congrès Fub à Clermont-Ferrand
  - 18 Réunion sur le stationnement des vélos avec le bailleur social SAEMCIB à Bègles
  - 26 Concertation sur l'îlot du centre de Bordeaux anciennement occupé par le journal Sud Ouest pour travailler avec le promoteur sur le stationnement des vélos.
- Mairie du Bouscat, réunion du comité de pilotage pour le plan cyclable du Bouscat

**Mai**

- 2 CUB, Pôle signalisation, réunion sur les aménagements
- 2 CHU de Bordeaux, réunion pour l'aménagement et le stationnement des vélos
- 5 Réunion pour projets de PDE
- 9 Réunion d'information pour le suivi du projet « Euratlantique » avec M. Courtois. Réunion pour une subvention FIL à la mairie du Grand Parc pour un projet vélo et écoles
- 10 CUB, réunion Movable
- 12 Réunion à la MDSI (Maison départementale de la solidarité et de l'insertion) sur la vélo-école
- 13 Inauguration de l'Atelier des mobilités modernes à Blanquefort
- 14 Stage de remise en selle
- 17 Reprise de la vélo-école, deuxième session jusqu'au 5 juillet.
- 17 Opération de marquage du partage de la voie sur le Pont de pierre
- 20 Mairie de Bordeaux, réunion avec Mme Walryck sur le thème des stationnements
- 23 Réunion avec le Cabinet consultant Obras pour la rénovation de St. Michel
- 27 et 30 Réunion à la CUB avec M. Berthomieux pour tester la grille du « tourne à droite »
- 29 Fête du vélo, balade des Hauts-de-Garonne

**Juin**

- 6 Réunion à la CUB, pôle signalisation
- 6 Implantation d'arceaux à Bègles
- 6 Concertation quartiers Ste Croix-Dormoy-André Meunier
- 7 RDV avec le Cabinet de consultants Alti-nova sur le thème du stationnement. Réunion pour le plan climat à la CUB
- 8 Portes ouvertes Vélo-Cité au PUMA, atelier dessin pour les enfants
- 9 CUB, réunion au pôle signalisation
- Participation à « La fabrique métropolitaine », démarche organisée par la CUB.
- 14 Mairie de Bordeaux, réunion Pôle technique sur le code de la rue
- 16 CUB/Kéolis, réunion pour le stationnement des vélos dans les parcs relais existants et futurs
- 21 Conseil général, entrevue pour relancer le partenariat sur la vélo-école

**Réponse**

**Quel chanteur a dit ?**

*La révolution passera par le vélo, camarade.*

*Ah la bicyclette ! Elle te permet d'aller cinq fois plus vite que le piéton, tu dépenses cinq fois moins d'énergie, et tu vas cinq fois plus loin, En vérité je te le dis camarade, la révolution passera par le vélo.*

C'est **Julos Beaucarne**, né le 27 juin 1936 à Écaussinnes (Belgique), conteur, poète, comédien, écrivain, chanteur, sculpteur  
Site officiel  
<http://users.skynet.be/julos.beaucarne/index.html>

**Vélo-Cité expose à nouveau**

Nos photographies géantes sur le thème du vélo produites dans le cadre des 30 ans de l'association ont remporté un grand succès auprès du public et de nos partenaires. Eh bien bonne nouvelle : nous exposons à nouveau ! Actuellement, les photos se trouvent au parking Parcub de Peyberland. Enrichie de nouvelles prises de vue, l'exposition sera cet été au parking Parcub de la place de la Victoire, puis en septembre sur les grilles du Jardin public à Bordeaux.

Venez nombreux, parlez-en autour de vous. Cette expo, c'est un peu de nous, cyclistes urbains, en photo !



**Le blog de Sacha**

C'est un blog sur les équipements vélo dans la CUB (voire en Aquitaine), qui fait rougir le site internet de Vélo-Cité. Toute honte bue, on vous recommande ce blog d'autant plus volontiers que son auteur, Sacha, est un adhérent précieux, engagé dans la vélo-école et plusieurs travaux de bricolage pour Vélo-Cité. Bonne lecture !

[www.aquibike.canalblog.com](http://www.aquibike.canalblog.com)

**Petite annonce**

À vendre vélo pliant Brompton rouge, le nec plus ultra des vélos pliants. Pratiquement neuf (250 km) suite incident de santé en ayant restreint l'usage. Type M3L. Avec sacoche de protection, pompe. Prix 800 € (neuf 1120 €).

**Michel Baillard • 09 64 15 96 66**

**Un nouveau vélociste aux Chartrons**



Ouvert depuis octobre 2010, Cool Bike est LE magasin de vélos qui manquait aux Chartrons. À 28 ans, Cédric Martel a mis beaucoup d'énergie et de passion dans son affaire. De premier abord, on est frappé par la diversité et la qualité des vélos proposés à la vente. Les prix sont très attractifs, pour les vélos comme pour les équipements et les réparations.

**Petit tour d'horizon**

Le magasin propose essentiellement du vélo urbain mais on y trouvera aussi le Double Dutch, un vélo robuste au design parfait qui permet de porter des charges jusqu'à 175 kg. On note la présence en boutique de modèles aussi divers que des tricycles, biporteurs, fixie, vélos de trekking, tandems, vélos pliants, vélos pour enfants... Et pour les très petits enfants, de 2 à 5 ans, de magnifiques vélos d'apprentissage encore appelés draisiennes. Sur ces vélos sans pédales, les petits apprennent beaucoup plus vite l'équilibre qu'avec les petites roues. Cédric propose aussi un modèle de grand bi à 600 €, autrement introuvable à Bordeaux.

Parmi les services proposés, la location de vélos à 5 € par jour. Pour un mois de location, le prix défie toute concurrence avec 2,50 € par jour. La location fonctionne très bien et la clientèle de Cédric est constituée essentiellement de touristes et d'usagers n'ayant pas de carte bancaire pour emprunter un VCub.

Côté réparation, le forfait révision complète est à 25 €, la réparation d'une crevaison à 10 €. On met à votre disposition un vélo de courtoisie lorsque vous laissez votre vélo en réparation ou révision. Ce magasin est un gros coup de cœur et on ne saurait trop vous inviter à le fréquenter assidûment !

**Cool Bike, 77 quai des Chartrons (près du cours du Médoc)  
05 33 48 13 86 ou 07 60 82 78 18  
cool-bike@hotmail.fr  
Ouvert du mardi au dimanche de 11 h à 20 h.**

■ Ghislain Landreau

# Fuck the poliS



Le vélo mène à tout. Même à l'Art. Figure-toi que j'ai dégotté un chef-d'œuvre d'art ultra contemporain. Déjà la posture de l'artiste est originale, vu que le gonze souhaite garder l'anonymat. Il a juste signé d'un énigmatique MS (tiens, tiens !). Paraît qu'il hait la célébrité et ses conséquences médiatico-bling-bling. Ouais...

Revenons à MS. Un béotien dira que cette image, c'est juste une photo, pas une œuvre, encore moins un chef d'œuvre, donc côté célébrité, il ne craint rien, ce pèke ! Faible l'argument si tu penses au ready-made par exemple. Petit rappel : en 1913 Marcel Duchamp place une roue de vélo sur un tabouret et, abracadabra, il crée la première œuvre du courant ready-made, qu'il titre « Roue de bicyclette ». C'est un « objet usuel promu à la dignité d'objet d'art par le choix de l'ar-

tiste », nous explique Marcel. Et tu noteras, il n'a pas pris une roue de bagnole, mais une roue de vélo. À clai-ronner urbi et orbi : nous, cyclistes, roulons sur des œuvres d'art.

Mais revenons à l'image, et surtout à son titre. On peut dire ici que le statut d'œuvre d'art résulte principalement de l'acte de nommer cette photo, somme toute triviale. Chacun d'entre nous pourrait l'avoir prise. Grâce à la légende, à la fois vulgaire et humaniste, MS se pose en artiste, en dénonciateur de notre société où la délinquance et l'irrespect de l'autre deviennent la norme. Ce qui frappe, c'est l'orthographe du mot « poliS ». On quitte la vulgarité (induite par « fuck ») pour le raffinement grec, via l'étymologie des mots fondateurs de nos sociétés comme police, métropole, politique. En grec, polis signifie « cité » et ni les politiques, ni la police ne semblent s'émouvoir de la véritable dé-civilisation du volant, de l'absence totale de convivialité qui règne dans la ville à cause de la voi-ture. MS nous envoie là un message puissant de fraternité en danger.

Il est temps de conclure cette brève recension. Aléatoirement, cette œuvre nous a conduits, en quelques tours de pédales, vers un moment historique de notre culture : en 2013, on fêtera le centenaire de la « Roue de bicyclette » de Marcel. Alors, préparons les festivités pour rapper ou... déraper tous ensemble sur fuck the poliS avec MS, Messenger Symptomatique de notre déculturation.

■ MaRiE SzToR

[marysia.sztor@laposte.net](mailto:marysia.sztor@laposte.net)

(Toute reproduction, même partielle, interdite sur la toile. Hors la toile, contacter l'auteur, por favor.)

## MOTS CROISÉS Grille n° 42 par Anne Dicky

### HORIZONTALEMENT

I — De quoi s'indigner. II — Plaident. III — Queue de bouée. — Savant écossais. IV — Cotation d'alpiniste. — Pénétra à nouveau. V — République en crise. — Pointu. VI — Rédactrice du bulletin (abréviation). — Cellules urticantes. VII — Voyelles. — Séparent ici les définitions. VIII — Irrité. — Nilotique. IX — Manifesta sa désapprobation. — Lettre arménienne. X — Avant le Franc. XI — Pour un printemps arabe très précoce.

### VERTICALEMENT

1 — Jeu d'enfants (mot composé). 2 — Rendit vraisemblable. 3 — Tranche de vie. — Lettres des Cinq-Cents. 4 — Lettre arménienne. — Académiques. 5 — Esquimau. — Oriane, dans un drôle d'état. 6 — Gladiateur. — République en crise (sigle). 7 — Une mouche. — Pronom. 8 — Anti-atomiste. 9 — A la Berlu ?

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

### Solution du n° 41

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I	F	E	M	I	N	I	S	A	T	I	O	N
II	E	C	O	L	O	G	I	Q	U	E		I
III	M	C	I		E	N	D		B	R	O	C
IV	M	O	T	S		O*	E	C	E	S		O
V	E	P	I	T	O	M	E		D		A	L
VI	E	R	E	R		I	N	S	I	N	U	A
VII	N	O		A	S	N		I	G	U	E	S
VIII	B	T	P		A	I	D	N	E	M		H
IX	L	I	O	N	N	E		D	S	E	N	U
X	A	Q	U	E	D	U	C		T	R	O	L
XI	N	U	I	R	A	S		P	I	A	N	O
XII	C	E	C	I	L	E	D	U	F	L	O	T

\* Le lecteur est prié de tracer ses O comme ses D et de louer le charme fait-main de nos mots-croisés.

# Sommaire du n° 109

1	Éditorial
2,3	Rendez-vous.Actualité
4,5	C'est passé
6,7	La vie à vélo
8,9	Aménagements
10	Brèves
11	Roue libre

**Le numéro 109 a été tiré à 650 exemplaires  
(+ 700 diffusés par mail.).**

ISSN : 1954 - 9032

## Étiquettes, mode d'emploi

Si votre adresse est incorrecte, changée ou en passe de l'être, merci de nous le faire savoir... Vous ne voudriez pas que votre gentil facteur se déplace pour rien!

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

ÉTIQUETTE

## Prenons notre sort en mains, il suffit d'un téléphone

*Un trou dans la chaussée, une piste envahie par un arbuste, un feu pour cyclistes qui ne fonctionne pas, des débris de verre : téléphonez directement au service compétent où il existe des équipes d'intervention rapide pour régler les petits problèmes. Voici les numéros à appeler. Soyez très précis (nom de la rue, numéro de la maison la plus proche, repère particulier à proximité). Soyez courtois : la personne que vous avez au téléphone n'est pas responsable du problème ; et quand il est résolu, n'oubliez pas de dire merci.*

### État des chaussées et pistes

#### Circonscriptions de voirie de la CUB

05 57 80 79 00	Ambarès-et-Lagrave, Ambès, Bassens, Carbon-Blanc, St-Louis-de-Montferrand, St-Vincent-de-Paul
05 56 40 64 00	Artigues, Bouliac, Cenon, Floirac, Lormont
05 56 87 75 50	Bègles, Talence, Villenave-d'Ornon
05 56 07 74 00	Gradignan, Pessac
05 57 92 79 50	Mérignac, Le Haillan
05 56 70 69 50	Eysines, Le Taillan, St-Aubin, St-Médard
05 57 93 60 00	Blanquefort, Le Bouscat, Bruges, Parempuyre
05 57 19 62 00	Bordeaux, nord de l'axe Intendance-Judaïque, Caudéran
05 56 40 63 00	Bordeaux, sud de cet axe

### Signalisation lumineuse

**et ce qui va avec (boutons-poussoirs et boucles de détection) :**

PC GERTRUDE 0800 32 05 33 (appel gratuit depuis un fixe)

### Propreté des pistes et bandes

Bordeaux : 0 800 39 33 33 (appel gratuit)

Ailleurs : la mairie

## À vos plumes et claviers

Vélo-Cité se réjouit par avance de recevoir vos remarques, vos idées, vos protestations sous forme d'un petit mot, d'une lettre ou mieux encore, d'un article.

L'idéal serait de nous adresser votre texte sans aucune mise en page en utilisant l'une des deux voies suivantes :

- par courrier à l'adresse de Vélo-Cité ;
- par courrier électronique à [bordeaux@fubicy.org](mailto:bordeaux@fubicy.org)

## Êtes-vous à jour de votre cotisation ?

**Vélo-Cité Bordeaux**  
16 rue Ausone • 33000 Bordeaux

#### Cotisation annuelle

Individuelle	12 €
Étudiants, chômeurs...	5 €
Famille, association	18 €

#### Dons (déductibles à 66 % de vos impôts)

20 € 30 € 50 € Autre

**(Chèque à l'ordre de Association Vélo-Cité)**

Nom  
Prénom  
Adresse électronique  
Adresse courrier

#### Je souhaite recevoir le bulletin en version :

électronique (PDF)  papier

Êtes-vous déjà adhérent ?

Boîte à lettre accessible par nos facteurs ?

Si l'adhésion est familiale, combien de cyclistes regroupe-t-elle ?

Facultatif  
Téléphones domicile  
travail  
portable

Quelques mots sur Vélo-Cité ?