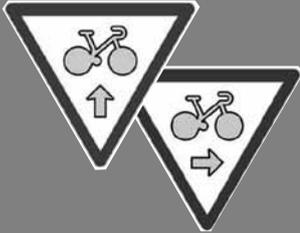


Éditorial



Nous finissons par désespérer mais il est enfin arrivé, le panneau qui permet aux cyclistes de tourner à droite au feu rouge ou d'aller tout droit dans les carrefours où personne ne vient de droite.

Hélas ce panneau est sorti en catimini, et n'a fait l'objet d'aucune campagne de communication de l'État. Cela laisse donc les communes seules devant la responsabilité de le poser ou pas. Cela laisse les cyclistes seuls face aux automobilistes, au mieux mal informés et un peu effrayés, au pire négatifs voire prêts à en découdre avec les cyclistes qui oseraient les utiliser.

Malgré tout, saluons cette décision, dont les cyclistes de l'agglomération bordelaise ont bénéficié en avant-première, grâce à la volonté de la CUB d'expérimenter ce dispositif.

Sans accompagnement toutefois, on risque de créer un réseau à deux vitesses, communes pour et communes contre, quartiers équipés et quartiers orphelins. On le constate d'ores et déjà dans le domaine voisin de la gestion des priorités : tandis que des communes travaillent à supprimer les feux, cédez-le-passage et autres stops pour faciliter la progression des cyclistes, d'autres, par ignorance, négligence ou crainte, en



Samedi 21 avril

- Remise en selle

Dimanche 3 juin

- Fête du vélo

Association Vélo-Cité

16 rue Ausone 33000 Bordeaux • 05 56 81 63 89

<http://velo-cite.org>

courriel : bordeaux@fubicy.org

Permanence au local

tous les jeudis de 17 h 30 à 19 heures

● Samedi 21 avril

Stage de remise en selle (p. 2)

● Samedi 5 mai

Permanence de rue (p. 3)

● Dimanche 3 juin

Fête du vélo (p. 2)

parsèment leurs itinéraires cyclables, laissant cyclistes et automobilistes dans une perplexité préjudiciable à la sécurité.

Un espoir toutefois : l'autre jour au café, quand quelqu'un a demandé pourquoi donc les cyclistes bénéficieraient de priorités, c'est un automobiliste qui lui a expliqué l'effort qu'un arrêt représentait pour un cycliste.

Continuons d'y croire !

■ Danielle Cassagne

Du bon usage du bulletin

Vous aimez votre bulletin ? Avant de le précipiter, l'œil humide, dans le bac à recycler, pensez que vous pouvez en faire profiter amis et collègues et lui donner ainsi une deuxième vie (et plus) !

Juillet : Randonnée vélo de l'association Vélo Toulouse

En juillet 2011, l'association Vélo de Toulouse avait organisé une randonnée vélo pour promouvoir la véloroute de la vallée du Lot. Une trentaine de cyclo-randonneurs ont ainsi pédalé pendant 10 jours sur 700 km, d'Aiguillon aux sources du Lot. C'était une première, très réussie.

En juillet 2012, l'association organise une deuxième randonnée, ouverte à tous, et notamment aux adhérents de Vélo-Cité. Ce sera une boucle au départ de Toulouse via la vallée de la Garonne, celle de la Baïse, et le canal de Garonne. Soit : Toulouse – Saint-Gaudens – Lannemezan – Mirande – Auch (demi-journée de visite) – Valence-sur-Baïse (abbaye de Flaran) – Condom – Nérac – Buzet-sur-Baïse – Agen – Moissac – Toulouse.

Les buts de cette randonnée sont de faire connaître le tourisme à vélo et de demander deux véloroutes : Garonne-Pyrénées-Adour, entre Toulouse et Bayonne, et vallée de la Baïse, entre Lannemezan et Buzet-sur-Baïse. Nous demande-

rons aussi une jonction entre le canal et Aiguillon (début de la vallée du Lot).

Venez soutenir cette action, et découvrir des régions au rythme tranquille de la bicyclette, avec un groupe d'amis. D'un point de vue technique, c'est 600 km environ, sans dénivelés (sauf pour l'accès à Auch), en cyclo-camping, de 50 à 70 km par jour, le tout parsemé de visites touristiques et de rencontres avec des élus. Le groupe est limité à 35 cyclistes, et il est possible de ne participer qu'à une partie du trajet. Départ le 6 juillet à 8 h 30 place du Capitole à Toulouse, retour le 14 juillet.

Détails sur la page <http://www.vvv-sud.org/randovvv-sud2012>

■ Julien Savary
association Vélo, Toulouse



Après les beaux jours savourés au mois de mars, nos pensées s'envolent vers l'été et les projets de balades. Pour notre association et tous nos adhérents, c'est l'occasion de se donner rendez-vous pour notre fête annuelle du vélo qui aura lieu le

Fête du vélo

dimanche 3 juin. Nous partirons de la place Pey-Berland à Bordeaux, à 10 h, passerons par la barrière St-Genès où nous rejoindrons ceux pour qui ce point de rendez-vous est plus pratique, traverserons les communes de Talence, Gradignan, Léognan, Villenave d'Ornon, pour rejoindre le château Bardins à Cadaujac où nous pique-niquerons. Ce jour-là, en ce château, est organisé le 10^e anniversaire du Printemps de la Gerb'ode. L'association « Histoire et mémoire des Graves » prépare une fête médiévale avec marché et animations (gerbode.fr).

Cette balade familiale d'environ 17 km (aller) évoluera tranquillement, agrémentée de quelques pauses gourmandes et culturelles le long du parcours. Nous espérons vous y retrouver nombreux.

Vous hésitez à circuler en ville à vélo ? Profitez d'une remise en selle !

Rouler à vélo, nous sommes nombreux à avoir appris à le faire pendant notre enfance. Mais, la circulation automobile devenant toujours plus intense, certains d'entre nous hésitent à enfourcher leur vélo en ville. Afin de les rassurer et de leur permettre de se sentir en sécurité sur la chaussée, nous avons instauré des demi-journées de « remise en selle » encadrées par des membres du conseil d'administration confiants en leur pratique du vélo et heureux de faire partager leur expérience. Durant trois heures, nous faisons le point sur votre pratique et vos craintes, et après quelques exercices en milieu protégé, nous vous encadrons pour un parcours en centre ville. Bien

entourés, vous reprendrez confiance, et nous pouvons ainsi espérer être toujours plus nombreux à vélo, gage d'une circulation apaisée.

Parlez-en aussi autour de vous, et adressez nous les amis et collègues qui ont besoin d'un petit coup de pouce !

Ces stages sont gratuits, mais il faut adhérer à Vélo-Cité pour des raisons d'assurance. Il faut bien sûr venir avec son vélo ou un VCub. Rendez-vous le **samedi 21 avril à 9 h 30** devant la Maison écocitoyenne, quai Richelieu à Bordeaux, en ayant pris soin de vous inscrire auparavant à Vélo-Cité afin que le nombre de bénévoles soit suffisant.



La randonnée 2011

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 113

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

Vous faites du vélo ? Vous voilà enquêteur de terrain !



Vélo-Cité est appréciée pour sa connaissance du terrain et pour les suggestions techniques qu'elle fait aux collectivités. L'essentiel de ce travail n'existerait pas sans l'implication de nombreux bénévoles auprès de deux membres du conseil d'administration (Jean-François Perrin et Alain Guérineaud) et de moi-même, qui coordonnons la commission technique de l'association.

Et vous et vous et vous ? Rien n'est plus facile que de trouver votre place dans cette équipe : pour commencer, vous pouvez adhérer à la liste de diffusion ComTech qui diffuse des informations sur les dossiers en cours ; donnez-moi simplement votre courriel pour que je vous inscrive. Grâce à notre convention avec la CUB, nous sommes destinataires des plans de projets d'aménagements cyclables : notre avis est attendu pour chacun. Charge à nous d'être réalistes dans nos demandes et fermes lorsque le projet ne nous convient pas.

Plus généralement, il vous suffit en fait d'ouvrir l'œil lors de vos déplacements : repérez les trous, bosses, racines, peintures effacées, dangers dus à des travaux, déviation trop longue, feu vélo en panne... et faites-nous parvenir vos observations, de préférence avec une photo, ou du moins avec des détails très précis sur l'emplacement du problème (commune, nom et numéro de rue, etc.). J'en ferai une « cyclofiche » qui parviendra directement aux personnes concernées.

Enfin, vous pouvez m'accompagner lors de réunions techniques en divers lieux de la CUB. Si vous pensez avoir besoin au préalable d'une petite mise à niveau, nous avons au local le fonds documentaire qu'il vous faut. Il est possible de prêter certains de ces documents.

Alors ? Prêts ? Impliquez vous !

■ JMuriel Sola



Bientôt sur nos écrans... LE FILM de Vélo-Cité !

Du bruit, de la fureur, de la vitesse, mais aussi de la tendresse, des sourires, du bonheur !

À l'heure où nous écrivons ces lignes le titre du film n'est pas encore choisi, mais il en aura un, c'est sûr ! Les prises de vues sont terminées, et la société Héliotrope travaille d'arrache-pied sur le montage pour que celui-ci soit terminé à la mi-avril.

Vous voudriez savoir de quoi traite ce fameux film ? Vous aimeriez en connaître l'intrigue ? Eh bien nous ne dévoilerons rien afin que le suspens soit complet (et il n'en manque pas, de suspens). Tout juste consentira-t-on à vous dire que le vélo y tient une place centrale (avouez que vous êtes surpris) mais que les autres moyens de transport n'ont pas été oubliés.

On vous dira aussi que vous allez découvrir des comédiens formidables, une pléiade de nouveaux talents qui vont vous émouvoir, vous surprendre, vous faire rire, rêver... Bref, du vrai cinéma !

À suivre...

■ Alain Guérineaud



Un plan national vélo bien mou

Le 26 janvier (trop tard pour le bulletin de février, à quoi pense-t-on en haut lieu ?), le ministre chargé des transports, M. Thierry Mariani, a présenté le plan national vélo établi à partir du rapport du groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo (un groupe de travail présidé par M. Goujon, député, et comptant en son sein des représentants associatifs dont la FUB, notre fédération).

S'il est vrai que c'est peut-être la première fois que le mot « vélo » est vraiment discuté au niveau national, il faut malheureusement reconnaître que ce plan n'est guère plus qu'une compilation de données, bien connues de tous, sur l'intérêt de développer l'usage urbain du vélo et de mesures qui existent déjà. Rien de concret ou presque, et le sentiment que l'État se défausse sur les acteurs locaux. Bref, grosse déception.

Par exemple, deux mesures phares proposées par le groupe de travail, à savoir l'indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail et les exonérations fiscales pour les entreprises qui mettent des vélos à disposition des salariés, n'ont pas été retenues par le ministère des transports. Elles doivent être évaluées et clarifiées... cela équivaut à un refus.

Finissons quand même par un peu d'optimisme : c'est à l'occasion de la remise de ce plan qu'est arrivé dans les heures qui ont suivi (signé du 12 janvier et publié officiellement le 27 janvier) l'arrêt de création des deux panonceaux permettant aux cyclistes de tourner à droite ou d'aller tout droit au feu rouge à certains carrefours. Ces deux petites merveilles s'appellent M12a et M12b. Ils étaient en gestation depuis novembre 2010 (date de la modification du code de la route permettant leur création) ! Nous souhaitons qu'ils se multiplient au plus vite dans nos villes. Des rendez-vous sont pris avec la CUB.

■ Jean-François Perrin

Les permanences de rue sont de retour

Près de 1000 adhérents à Vélo-Cité, c'est bien. Mais tous les cyclistes de la CUB sont des adhérents potentiels qui pourraient, par leur mobilisation au sein de notre association, hâter la réalisation des aménagements cyclables. Nous avons décidé d'aller à leur rencontre pour faire connaître nos actions. Rejoignez-nous pour apporter votre touche à cette communication de rue et pour faire grandir Vélo-Cité ! Rendez-vous place Camille-Jullian le samedi 5 mai à partir de 15 h. Merci.

Vélo sauce bordelaise

L'association Vélophonie de Bordeaux a accueilli pour deux jours en mars une délégation polonaise, composée d'élus, de techniciens, d'associatifs et de journalistes. Ils souhaitent visiter des villes ayant réussi rapidement un passage à la « mobilité active », et Bordeaux correspondait à cette attente



Après Nantes, Tours et avant Paris, la délégation polonaise a donc passé deux jours à Bordeaux. Le menu de cette visite marathon était très copieux ! Après un mot de bienvenue de Clément Rossignol, vice-président de la CUB délégué aux déplacements doux et aux mobilités alternatives, nos visiteurs sont partis à la découverte de la ville cyclable en compagnie des techniciens vélo de la CUB et de la mairie de Bordeaux. Ils ont rencontré à cette occasion la *Maison du vélo*, la *Bicycletterie*, le *PUMA*, pôle urbain des mobilités alternatives, *Vélo-Cité* bien sûr, la société *Les petites reines*, et Parcub. Ils ont aussi visité la fameuse rue Jardin transformée en zone de rencontre, et dont une partie des travaux a été réalisée par... des architectes polonais.

Après avoir repris des forces au restaurant de la CUB, ils ont assisté à une présentation des politiques vélo de l'agglomération. Puis, après deux heures de quartier libre bien méritées, nous avons retrouvé pour un apéritif-débat Michel Duchène, adjoint au maire de Bordeaux et l'un des principaux artisans des progrès du vélo à Bordeaux. Ce fut un échange passionnant, où Bordeaux a même dû confesser un lointain projet de deux fois neuf voies de circulation sur les quais. Nous l'avons échappé belle !

Et ensuite ? Savez-vous ce que fait une délégation polonaise après une longue journée de travail ? Eh bien ils vont au supermarché, font le plein de fromage et de vin et vont casser la croûte au miroir d'eau, au bord de la Garonne, comme beaucoup de bordelais. Quelle capacité d'adaptation !

Le lendemain, nous avons prévu un programme plus décontracté. Nous avons commencé par un petit déjeuner offert par le comité départemental du tourisme de la Gironde, avec une présentation de l'offre touristique et de loisirs autour du vélo : pistes cyclables, station vélo de Créon, festival « Ouvrez la voix » et Véloodyssée, la fameuse Euro-véloroute n°1 qui sera inaugurée le 30 juin. Et,

petite cerise sur le gâteau, projection en avant-première du film « Le vélo en Gironde ». Suivit une conférence de presse et une rencontre avec des étudiants de l'école supérieure d'arts appliqués LIMA qui présentaient des travaux réalisés pour le colloque Cyc'lab.

Nos visiteurs ont terminé par un excellent repas typiquement bordelais au Café Français place Pey-Berland, avec dégustation de vins et défilé de mode vélo conçu par la société bordelaise NOOC. Ces deux journées furent un vrai moment de convivialité et d'échanges autour de la passion du vélo. Nous avons trouvé nos interlocuteurs intéressants, curieux, enthousiastes et volontaires. Nul doute qu'ils réaliseront de belles villes cyclables que nous aurons grand plaisir à découvrir.

Nous remercions les partenaires qui ont permis le bon déroulement de ces deux jours : outre ceux déjà cités dans cet article, la Maison européenne de Bordeaux-Aquitaine, Keolis, Autocool, le Château Cantenac, ainsi que la Gazette de Bordeaux. Merci également à Olivier Schneider, membre de la FUB, interprète franco-polonais et orchestrateur de la venue de la délégation polonaise en France. Merci enfin à Vélo-Cité, à Muriel Sola ainsi qu'aux adhérents de l'association qui ont eu la gentillesse d'héberger plusieurs de nos invités, leur donnant ainsi une bonne image du vélo... à la sauce bordelaise.



■ Didier Fenéon
association Vélophonie

Bourse aux vélos du 1^{er} avril

Nous aurions bien aimé nager comme un poisson dans l'eau en cette si chaude journée du 1^{er} avril, mais nous étions sur les quais, nombreux bénévoles de Vélo-Cité, pour accueillir un public sympathique et varié. Ce fut encore une bonne journée passée ensemble. Pas moins de 100 vélos ont été déposés, 70 vendus, ainsi que des gilets jaunes, des tee-shirts colorés, des guides sur les voies vertes pour les balades, le tout assaisonné de bons conseils en tout genre. Nos mécaniciens, toujours aussi consciencieux et soigneux du détail qui peut rassurer l'acheteur novice, n'ont pas eu beaucoup de temps pour souffler. Un grand merci à tous nos bénévoles, car rien ne pourrait se faire sans eux. On se retrouve le dimanche 7 octobre pour la bourse aux vélos d'automne.



Qu'il pleuve ou qu'il vente, Vélo-Cité défend les sas vélos

Le mercredi 21 mars, sous un véritable déluge, Vélo-Cité a mené une opération « sas vélo » en trois endroits de la CUB simultanément : à Bègles, boulevard Albert-1^{er}, à Bordeaux au carrefour rue Régis / boulevard Roosevelt, et enfin à Mérignac au carrefour cours de l'Yser / avenue Jean-Macé. L'objectif était de sensibiliser les automobilistes qui oublient ou ignorent les sas cyclistes. Au milieu des averse et des embouteillages qui vont souvent de pair, ils nous ont bien reçus, soulagés d'avoir droit à une information utile, même si au premier abord on pouvait nous prendre pour des quémandeurs ou des distributeurs de pub. Selon nos statistiques visuelles du jour (quelque peu pifométriques), seulement 30 % des automobilistes de Mérignac respectent le sas (50 % à Bordeaux), et nous pouvons témoigner qu'une bonne moitié avait besoin d'éclaircissements sur le rôle des sas : bien se placer au carrefour, selon la direction qu'on veut prendre ensuite, et pouvoir démarrer tranquillement. Nous avons bien dit aussi qu'une amende existait pour le non-respect du sas ; mais en avouant qu'elle n'était pas très utilisée.

Malgré la pluie, Vélo-Cité n'a pas raté ces trois rendez-vous qui se sont révélés très conviviaux, et ont été soulignés le lendemain par un bel article dans *Sud Ouest*.



■ Max Clogenson

Le repas des facteurs de Vélo-Cité

Que serait ce bulletin sans les fidèles facteurs qui le distribuent dans tous les quartiers de la CUB (ou presque) ? Pour les remercier de leur dévouement et faire plus ample connaissance, Vélo-Cité les avait invités, ainsi que Muriel Sola, à une soirée dans un restaurant portugais des quais. Plusieurs membres du CA se sont joints au groupe, pour

former une belle tablée d'une bonne vingtaine de convives. Cette rencontre joyeuse nous a permis de faire connaissance pour certains et de tisser plus de liens pour d'autres, tout en savourant un assortiment de spécialités culinaires lusitaniennes.



Mais que fait le CA ?

Février

- **03** Conseil d'administration
- **08** Mairie de Talence, commission « déplacements à vélo »
Interview sur le tourne-à-droite au feu rouge, 7 minutes sur TV7
- **09** Réunion avec l'Ademe au sujet du futur film sur le vélo
Réunion avec l'équipe de l'EPA « Bordeaux-Euratlantique »
- **10** Journée Cyclab à l'Athénée, participation à l'atelier « Le vélo, futur de la ville ? »
- **16** Réunion CUB, pour la convention avec Vélo-Cité
- **17** Mise au point du tournage du film avec acteurs et réalisateur
- **20** Premier repérage de l'itinéraire de la fête du vélo
- **21 au 24** Tournage du film

Mars

- **05** Mairie de Bordeaux, bilan 2011 et perspectives 2012
Conseil d'administration de la MNE (maison de la nature et de l'environnement)
Réunion CUB, pour la convention avec Vélo-Cité
- **06** Reprise de la vélo-école avec 6 stagiaires
- **08** Groupes de réflexion Mairie de Bordeaux / riverains/ associations sur le réaménagement des places Pressensé et Mabit (quartier Bourse du Travail)
Réunion avec les services techniques de la CUB, pour divers projets d'aménagements
Conseil d'administration
- **09** Forum de la vie associative du Conseil général
- **12** Contact avec l'association « Bains douches » dans le cadre des projets concernant le quartier Belcier (Bordeaux-Euratlantique)
- **14** Mairie Mérignac, projet d'une journée « vélo et santé »
- **14-15** Accompagnement d'une délégation polonaise à vélo (cf. page 4)
- **20** Sensibilisation au respect des sas à Bordeaux, Bègles et Mérignac
- **21** Assemblée générale de la MNE
- **22** Réunion technique avec la mairie de Bordeaux : stationnement, aménagements
- **25** Nouveau repérage de l'itinéraire de la fête du vélo
- **27** Étude de la circulation sur les trottoirs du pont de Pierre avec les Droits du piéton
Critique du premier montage du film, amendements
- **29** Visite technique pour le réaménagement du quartier Pressensé

Avril

- **01** Bourse aux vélos

Cyc'lab 2012, le laboratoire du vélo

Le 10 février dernier s'est déroulée à Bordeaux la deuxième édition de Cyc'lab. Cette manifestation gratuite, ouverte à tous, a réuni bon nombre d'acteurs du vélo. Vous trouverez ci-dessous le compte rendu de Jasmine Thomas. On lira aussi avec profit celui de nos amis agenais, riche de liens fort intéressants (<http://velociteenagenais.blogspot.fr/2012/02/cyclab.html>), et, en page 11, un morceau choisi par Biclette. Après, tout est dit, il n'y a plus qu'à passer à l'action !



M. Duchène (adjoint au maire de Bordeaux, vice-président de la CUB chargé des grands projets urbains) a accueilli et remercié les participants et tout particulièrement les représentants de trois villes jumelées avec Bordeaux : Munich, passée de 10 % à 17 % de part modale du vélo entre 2002 et aujourd'hui, Hertogenbosch qui a été élue « ville du vélo » des Pays-Bas en 2011, et Bristol (première ville cyclable du Royaume-Uni, où près de 10 % des trajets domicile-travail se font désormais à vélo, contre 6 % en 2007).

Le médecin **Jean-Luc Saladin**, élu du Havre, nous a saisis aussi bien par son discours scientifique, vantant les bienfaits du vélo, que par la séance de travaux pratiques qui a suivi, à vélo sur la scène.

Nicolas Mercat, du cabinet Altermodal, l'accompagnait sur le thème « quelle place pour le vélo dans la crise ? ».

Lætita Jarty, conseillère municipale de Bordeaux déléguée aux déplacements doux, nous a pré-

senté les résultats d'une enquête sur « La ville cyclable » et a dévoilé le futur vélo de Bordeaux, conçu bénévolement par le designer Philippe Starck et son équipe en s'inspirant des propositions faites par les bordelais via une enquête numérique intitulée « Dessine-moi un vélo-urbain ».

Ce vélo, nommé « Pibal », d'un coût de 300 €, est à la fois chic, pratique (porte bagage avant et arrière, frein dans le moyeu avant, trois vitesses dans le moyeu arrière, antivol et éclairage incassable intégrés dans le tube du cadre) et innovant (roues fluorescentes et repose-pied central).

Geneviève Laferrère (présidente de la FUB), **Dominique Lebrun** (coordinateur pour le développement du vélo) et **Anne Walryck** (adjointe au maire de Bordeaux en charge du développement durable) ont ensuite discuté du Plan national vélo du 26 janvier dernier. La présidente de la FUB a souligné à cette occasion le travail remarquable que les militants associatifs ont accompli pour changer les mentalités et donner aux usagers du vélo une place respectable et crédible.

Dans l'après-midi, **Marjolein de Lange** (consultante en mobilité active à Amsterdam), **Didier Huré** (délégué général du centre national des professionnels du cycle), **Philippe Juppé** (directeur commercial d'Abus France) et un représentant d'une société d'assurances ont proposé des solutions au fléau du vol, qui touche tous les vélos, neufs comme anciens (seulement un propriétaire sur 50 retrouve sa monture).

Hans Kremers (consultant en mobilité), s'appuyant sur l'exemple de villes cyclables européennes, a souligné l'absolue nécessité d'augmenter les dépenses pour créer plus et/ou de meilleures infrastructures cyclables, en limitant la communication à 30 % du budget qui leur est consacré. Aujourd'hui, la tendance est inversée dans les villes françaises. De plus, l'intermodalité doit être favorisée et mieux pensée.

Des étudiants ont présenté différents projets : triporteurs à assistance électrique pour faciliter le tri du verre pour les restaurateurs, vélos couchés en carbone, tricycles.

Des études traitant des causes principales des accidents ont été présentées : sont incriminés la mauvaise conduite des véhicules à moteur, de mauvaises conditions météo, les défaillances techniques de certains vélos, le mauvais état des chaussées. Ces causes légitiment une certaine peur de faire du vélo et imposent de multiplier les efforts pour réduire les risques.

Un dessinateur illustrant en direct les sujets évo-



qués nous a bien amusés. D'autres images, plus poétiques, dues à deux auteurs bordelais, **Yann Harmonic** et **Céline Garnavault** et extraites du livre « *Les petites reines de Bordeaux* » ont aussi été projetées, ainsi que des photos animées et sélectionnées par l'association *Vélophonie*.

Pour clore la journée, **Alain Juppé**, **Bernard Reichen** (architecte et urbaniste), **Marjolein de Lange** (consultante), et **s** (président de Vélo-Cité) ont apporté chacun leurs idées sur le futur du vélo dans la ville. Ils ont par exemple insisté sur l'importance d'un stationnement résidentiel accessible facilement depuis la rue. Ont aussi été évoquées les zones de rencontre, les autoroutes à vélos (réseau express vélo, cf. page 8), qui permettraient d'étendre la pratique du vélo, à condition que les pistes soient en nombre suffisants et interconnectées. Pour ce faire il faut renverser la tendance et développer en priorité les aménagements pour les vélos, de toutes façons moins coûteux que ceux pour les voitures. Autre sujet abordé, les PDE (plans de déplacement des entreprises) n'ont pour l'instant touché qu'un trop petit nombre d'entreprises ou organismes publics (le CHU à Bordeaux). Enfin, les efforts sont à concentrer sur le péri-urbain, où les aménagements en faveur des cyclistes sont encore insuffisants.

■ **Jasmine Thomas**

Aménagements à Bordeaux

Place Gambetta

Le trottoir de la place Gambetta entre la rue Porte-Dijéaux et le cours de l'Intendance fait face à des arrêts de bus à fréquence élevée. Il est bien trop étroit pour accueillir confortablement les très nombreux promeneurs et passagers de bus qui s'y croisent. Un projet prévoit de réorganiser la circulation autour de la place, en réservant la portion Dijéaux / Intendance aux seuls autobus et véhicules autorisés, dont les vélos. L'espace libéré par le départ des voitures permettra de créer un quai pour les voyageurs. L'ensemble du trafic automobile, dans les deux sens, se fera côté ouest de la place, entre les rues Bonnac et Judaïque. Nous sommes évidemment favorables à ce projet qui va faciliter la vie des piétons et des utilisateurs des transports collectifs. Nous sommes cependant intervenus pour contester l'emplacement d'une voie cyclable, prévue entre le quai et le trottoir, dans le sens Bouffard/cours Clémenceau : une situation impossible compte tenu des traversées de piétons et du trafic vélo. La largeur est suffisante pour que les cyclistes remontent la voie de bus par la gauche. Enfin, nous avons demandé le réexamen du débouché, mal conçu, de la rue Bonnac sur la rue Marcel-Peinard en direction de la Porte-Dijéaux.

Quartier St-Jean, rue Eugène-le-Roy

Les nouveaux plans d'aménagement conservent le large trottoir existant et proposent la cohabitation pacifiée en double sens des autos (30 km/h)

et des vélos. Des plateaux de pacification de la vitesse sont placés au rythme le plus soutenu possible. Rappelons que nous avons milité pour la préservation du large espace piétons avec le collectif des résidents et les associations et Friche&cheap. Nous avons aussi demandé la mise en double-sens cyclable de toutes les rues débouchant sur la rue Eugène-le-Roy.

Bordeaux nord



Latule et la place Maran comporte tantôt des bandes cyclables, tantôt un large couloir de bus cyclable, et le giratoire avec Tourville et Bougainville est désormais aménagé. Les poids lourds restent toutefois impressionnants... Un gros regret, la place Maran détruit la continuité cyclable avec le boulevard Brandenburg. Et une difficulté majeure, la traversée de la « place » de Latule dans le sens nord-sud en direction des boulevards : ami cycliste, je te conseille de faire de grands signes au chauffeur de poids lourd ou de camionnette que tu risques d'avoir sur ta gauche, il faut qu'il t'ait

bien vu, sinon ne te place pas là, attention aux angles morts !

Retour au quartier St-Jean



On aime bien la courte piste cyclable qu'on a eue, mais, à date, un peu avant et sous le pont de chemin de fer, avant-goût d'une continuité cyclable digne de ce nom jusqu'à la piste des quais à Sainte-Croix ? Ce devrait être le cas dans le cadre du projet Bordeaux-Euratlantique. Tous nos vœux de célérité aux aménageurs, on n'en peut plus de ce no man's land cyclable !

Quartier Victoire

On apprécie beaucoup la réfection de la chaussée et la nouvelle peinture de la bande cyclable des rues Saint-Nicolas et Lafontaine. On attend avec impatience la réfection de la rue Steeg jusqu'à la place Dormoy.

■ Jean-François Perrin

Bordeaux Euratlantique

Vélo-Cité suit de très près ce projet, sous statut EPA (établissement public d'aménagement), qui est classé opération d'intérêt national et s'étend sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac. Quelques chiffres permettent de mesurer son importance : 15 000 logements, 400 000 m² de bureaux, 170 000 m² d'équipements publics, 40 000 m² de commerces, 50 000 m² d'hôtellerie, 50 hectares d'espaces verts...

Nous avons été longuement et très attentivement reçus par le pôle aménagements et opérations de l'EPA, le 9 février. Il s'agissait essentiellement de discuter du quartier St-Jean-Belcier.

Selon l'équipe de l'EPA, le principe retenu pour l'aménagement du quartier « est de favoriser la mobilité en donnant la priorité aux transports en commun en site propre et aux circulations douces. [...] Seront privilégiés les modes alternatifs (covoiturage, trains, transports collectifs, vélo et marche à pied) en conjuguant plusieurs niveaux de réponses ». L'équipe de l'EPA nous a confirmé qu'elle visait une part modale de plus de 30 % pour le vélo dans ce quartier (incontournable quand nos politiques ambitionnent 15 % sur l'ensemble de la CUB pour les années qui viennent...). De telles bases ne peuvent que nous enchanter et ont permis des échanges techniques

très constructifs. Si les sujets liés au stationnement des vélos (de surface, dans l'habitat, dans les locaux des entreprises...) ont montré un accord total des points de vue, ceux qui ont trait à la circulation des cyclistes ont parfois été moins consensuels. Et trois points clés de la discussion méritent d'être rapportés dans ce bulletin.

Le projet de l'EPA prévoit une large circulation VIP, acronyme pour « vélo intermodalité piéton ». Il s'agit « d'un espace dédié aux modes doux qui irrigue le périmètre et l'intérieur du quartier » s'articulant autour de pôles fonctionnels comme les commerces, écoles, médiathèque, salle polyvalente, parc, etc. Les axes VIP sont partagés entre piétons et vélos et il y est question d'une limitation à 10 km/h. Nous y sommes a priori très défavorables. La réglementation connaît certes les aires piétonnes et les zones de rencontre, mais pas les VIP, et nous redoutons un aménagement global qui ne permettrait pas les trajets cyclistes à bonne vitesse (ce qui serait une aberration) et risquerait de mettre piétons et cyclistes en conflit à large échelle (un comble quand on sait que c'est l'automobile le vecteur des conflits). Nous proposons qu'un axe cyclable rapide en site propre longe le VIP, un peu comme sur les quais.

La circulation des cyclistes sur les voies de bus a

été discutée. Vélo-Cité est d'accord pour dire que, même dans un quartier neuf, il est sans doute souhaitable d'optimiser le large espace public dédié aux transports collectifs en l'ouvrant aux cyclistes. Mais il y a une condition : la fréquence des bus et des cyclistes ainsi que la largeur de ces axes doivent être telles qu'elles ne créent pas de conflits lors du dépassement des vélos par les bus. Donc à regarder de très très près !

Nous avons enfin insisté sur la nécessité de prévoir la traversée cyclable du quartier selon ses diagonales et de connecter les aménagements cyclables avec Bordeaux et Bègles, pas seulement par les quais. L'accès à la gare depuis les quartiers environnants doit également être amélioré.

Bravo à l'EPA qui va « transformer les voies sur berges de la Garonne, actuellement tronçon autoroutier, en boulevard urbain pacifié avec des accès au fleuve et des quais verts et aménagés ». Nous attendons désormais les concertations avec plans détaillés. À suivre !

Vous pouvez consulter le site de l'EPA « Bordeaux-Euratlantique » à l'adresse <http://www.bordeaux-euratlantique.fr>, il est très complet.

■ Emmanuelle Bayart et Jean-François Perrin

Se croiser quelle que soit la largeur



DSC rue du Loup, 3 m de largeur de chaussée. Même en présence d'une camionnette et d'un piéton sur la chaussée, tout va bien se passer

C'est une visite de terrain à la Bastide qui est à l'origine de cet article. La rue Nuyens, qui longe un groupe scolaire, est en sens unique. Les services techniques de la CUB ne sont pas favorables à sa mise à 30 km/h et à double-sens cyclable (DSC), compte-tenu de son trafic relativement élevé et de sa faible largeur (3 m 20). Ces arguments m'ont donné à cogiter. À Vélo-Cité, nous militons pour la « ville à 30 », une ville où toutes les chaussées ont vocation à être en double-sens cyclable. Et nous le voulons pour demain, donc, pour la rue Nuyens et les nombreuses rues qui lui ressemblent, dans les conditions actuelles de trafic.

Quelques saines lectures

J'ai consulté le « Guide de conception des espaces publics communautaires » de la CUB. Il prévoit la possibilité de DSC pour les chaussées entre 3 et 4 m de large jusqu'à un niveau maximal de trafic automobile journalier de 5 000 véhicules par jour. Au delà, le DSC y est qualifié de peu réaliste et/ou déconseillé, avec le commentaire suivant : « Si nécessaire, le vélo doit pouvoir s'arrêter pour laisser passer les véhicules en sens inverse (refuge entre stationnement, dépression charretière, etc.). La nature du trafic conditionne également la réalisation du double-sens (fréquence des bus, livraison, etc.). La réalisation de double-sens sur voie étroite est déconseillée s'il n'existe pas de possibilité de refuge pour le cycliste. » Le cas des chaussées de moins de 3 m de large est semblable, si ce n'est que le niveau maximal de trafic est fixé à 1 000 véhicules par jour. Conclusion : ce guide permet d'envisager des DSC dans la quasi totalité des rues étroites : il ne faut retenir comme vraiment difficiles à aménager que quelques très très rares rues où le trafic des bus est important (rue Judaïque à Bordeaux par exemple). Ainsi, comme beaucoup d'autres, la rue Nuyens peut et doit être mise en DSC.

Puis j'ai surfé sur le site internet du CERTU (Centre

d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Morceau choisi : « Le risque pour une automobile de se trouver face à un cycliste conduit le conducteur de l'automobile à anticiper en réduisant son allure. Le croisement d'un vélo et d'une automobile, étant difficile et inconfortable, favorise un comportement prudent de part et d'autre. Le risque augmente lorsque les cyclistes et les véhicules motorisés ne se voient pas (il y a des accidents de cycliste par collision arrière alors que les accidents en collision frontale sont très très rares). Il y a un paradoxe permanent en sécurité routière qui, jusqu'à un certain point, fait que les situations ressenties comme dangereuses se traduisent par moins d'accident que les situations plus confortables où les usagers baissent leur vigilance. De plus, si la circulation est inconfortable pour le cycliste et l'automobiliste, alors le trafic de transit prendra naturellement un autre itinéraire, rendant cette rue locale à la vie locale. Nul n'est obligé d'utiliser une rue étroite munie d'un double sens cyclable ! L'automobiliste préférera souvent protéger sa carrosserie en évitant de circuler dans des ruelles même si elles représentent des raccourcis par rapport aux grands axes. Par ailleurs, la présence d'un double-sens cyclable permettra à un riverain cycliste de prendre la bonne direction en sortant de chez lui sans avoir à faire le tour du quartier, rendant le vélo efficace pour les courts trajets, et légalisant une pratique de bon sens. » Édifiant, n'est-ce pas ? Ça se lit et se relit sans lasser.

En piste !

Enfin, muni d'un mètre bien étalonné et de mon vélo, j'ai parcouru de nombreux DSC, examinant des chaussées de 2,30 m ou 2,50 m. Il faut évidemment que le cycliste et l'automobiliste se mettent d'accord et que l'un ou l'autre marque un arrêt. C'est bien ce qui se produit en pratique, dans une ambiance de plus en plus souvent détendue. J'ai aussi vérifié à de multiples reprises que le croisement se fait bien en roulant au pas dans des rues de 3 m de large. Pas de problème, les automobiles sont à basse vitesse et prennent même le temps de vous sourire : c'est-y pas beau ? La rue du Loup à Bordeaux, dont la largeur est d'environ 3 m (avec des portions pouvant tomber à 2,70 m côté Garonne) est un très bon exemple de rue étroite en DSC où le trafic est non négligeable et où tout se passe bien (voir photos).

Mais avouons tout. Pris au jeu, je me suis permis de tester sur de très brèves portions (je suis pour le respect du code de la route) un contresens non officiel dans quelques rues du centre de Bordeaux, de largeur comprise entre 3 m et 3,20 m, à trafic non négligeable et sans limitation à 30 km/h. J'ai ainsi croisé des véhicules, soit après avoir arrêté mon vélo à droite sur la chaussée, soit à la vitesse du pas. Je ne vois que deux contraintes techniques au DSC sur ce type de chaussée : que la vitesse des autos soit contrainte – par l'évidence ou par un aménagement – et que les carrefours soient aménagés. Deux contraintes facilement réalisables, on en conviendra. Rappelons que dans tous les cas,

lors des escapades nocturnes, pour bien se croiser, il faut bien se voir, et donc être éclairé.

Dernier exemple. Je circule souvent, dans les deux sens, rue du Jardin-Public à Bordeaux (au nord de la rue Camille-Godard). C'est une rue en sens unique, avec deux files de stationnement et un double-sens cyclable, où le trafic est élevé, sans limitation à 30 km/h, et où roulent aussi des poids lourds. Pas de limitation à 30. Largeur de la chaussée, 3,40 m. Or, à chacun de mes passages, je constate qu'il est plus facile d'y circuler à contresens que dans le « bon » sens ! Le face à face entre l'automobiliste et le cycliste pousse chacun à la prudence, et l'automobiliste, assis à gauche dans sa voiture, apprécie plus justement les distances. De mon côté, je peux juger sa conduite et agir en conséquence. En revanche, quand je circule dans le sens des autos, la situation est moins agréable. Soit je prends confortablement place en milieu de chaussée et j'entends alors régulièrement les ronflements irrités d'un capot à quelques centimètres de ma roue arrière, soit je serre à droite et la manœuvre de dépassement – si elle est tentée – sera illégale et dangereuse : l'automobiliste ne peut pas se placer à 1 mètre ; je ne vois pas sa trajectoire ; la plupart des conducteurs positionnent très difficilement leur auto dans ce contexte où ils se sentent tenus d'accélérer ; et comme je suis en train de frôler les voitures en stationnement, gare à l'effet portière ! Finaisons en avec la rue du Jardin-Public avec le cas des poids lourds. Objectivement, « ça ne passe pas ». Eh bien si, ça passe très bien ! Le poids lourd circule très lentement, je le vois, il me voit, il ne souhaite pas me rouler dessus, et je peux m'arrêter le long d'une auto en stationnement ou mieux entre deux autos. Dans la ville à 30, le DSC c'est bien valable partout.

■ Jean-François Perrin

Signalisation des doubles-sens cyclables

Désormais, la CUB associera à chaque figurine vélo une flèche directionnelle, pour les travaux de signalisation neufs. Pour les DSC existants, une flèche sera ajoutée lors des



réfections. Ceci grâce au travail de la commune du Bouscat qui a demandé la systématisation de cette peinture sur son terrain pour son plan cyclable.

Ailleurs en Europe : des voies rapides pour les vélos

Plusieurs pays européens mettent en place des réseaux express vélo (REV, bel acronyme) qui permettent de rallier quotidiennement à vélo, dans de bonnes conditions, des sites relativement distants



Jusqu'ici, les politiques cyclables ont principalement visé les cyclistes qui effectuent des trajets inférieurs à 6 km. Effectivement, ils sont majoritaires. Mais certains pays commencent à voir plus loin, et à prendre en compte des trajets de 6 à 15 km, par exemple entre un centre ville et sa périphérie ou entre des communes périphériques d'une même agglomération. À Bordeaux, si le centre de Mérignac, Talence, Bègles ou Floirac est à moins de 6 km de la place Gambetta, Blanquefort et Bassens en sont respectivement à 10 et 11 km.

Sur de telles distances, les aménagements doivent faciliter une vitesse constante avec une dépense d'énergie relativement faible. Pour cela, halte aux bouchons et aux ralentissements : croisements sans intersection (par des carrefours dénivelés), lignes droites et grands virages, revêtement de bonne qualité et bonne largeur des voies, permet-

tant de doubler ou de rouler de front.

L'objectif est bien sûr de rendre le vélo plus attractif que la voiture, et d'accroître le nombre de cyclistes en améliorant leurs conditions de circulation.

Ces infrastructures d'un nouveau genre ont bien sûr reçu des noms différents ici et là : Radschnellweg en Allemagne, fietssnelweg ou snelfietsroute aux Pays-Bas, gronne cykelruiter au Danemark, fiets-o-strades ou non-stoproutes à Anvers et enfin RER (réseau express régional, rien de moins) à Bruxelles. En France on propose le terme de REV qui indique à la fois l'ensemble, le réseau express vélo, et ses composantes, les routes express vélo.

Chez nous, ces routes ne sont encore qu'à l'état de vague projet. Combien d'années faudra-t-il attendre, quel prix le carburant devra-t-il atteindre, quels niveaux de pollution faudra-t-il dépasser pour que nos décideurs et nos incorrigibles automobilistes commencent à envisager le début du commencement d'une possible évolution ?

■ Alain Guérinaud

D'après une interview de Hans Kremers parue sur le blog « Isabelle et le vélo »

<http://isabelleetlelevelo.20minutes-blogs.fr/archive/2011/05/10/hans-kremers-et-les-voies-rapides-pour-velos.html>

PS. La rédactrice avait d'abord cru bon de compléter cet article en s'inspirant d'une autre nouvelle parue sur le même blog, à l'adresse <http://isabelleetlelevelo.20minutes-blogs.fr/archive/2012/03/31/rev-rff-et-sncf.html#more>. Mais ledit article a vite été périmé, le poisson ça ne se garde pas longtemps...



À Aytré, généralisation des zones 30

Pour favoriser les déplacements à vélo, de nombreuses villes sont en train de généraliser les zones 30 et faire du 50 km/h l'exception, réservée aux grands axes.

C'est le cas de la ville d'Aytré dans la banlieue rochelaise, qui vient de recevoir l'écharpe d'or de la prévention routière pour la généralisation du 30 km/h à l'ensemble de sa voirie (en dehors des artères principales).

Le concours qu'elle a ainsi remporté récompense les initiatives marquantes prises par des collectivités afin d'améliorer la sécurité routière et de réduire le nombre d'accidents. Aytré se distingue à la fois par l'aménagement de l'ensemble de sa voirie en zone 30 et par la campagne de sensibilisation qui l'a accompagné. Intitulée « Ensemble, redonnons vie à nos rues », elle mettait en scène les citoyens sur le thème de la zone 30.

Sur leur rétroviseur, les automobilistes ont pu trouver un autocollant « Aytré zone 30 », des hommes sandwichs ont parcouru la ville en distribuant des dépliants d'information, la population était invitée à trouver de nouveaux slogans, etc.

C'est une belle réussite qui vient s'ajouter à celles de Rochefort et Lorient. À quand un pas vers le Sud, et l'extension de la ville à 30 à l'agglomération bordelaise ?

■ Ghislain Landreau

De l'air pour les vélos à la gare Saint-Jean

La communauté urbaine et TBC (les trams et bus de la CUB) ont installé une station de gonflage à la disposition des utilisateurs du parking vélo de la gare Saint-Jean (hélas assez difficile d'accès, comme nous l'avons déjà souligné). Ce site doit devenir une vitrine du développement de services associés au vélo.

Nous espérons pour notre part que ces services vont se multiplier partout dans l'agglomération.



Vélocivique : prenons la plume pour libérer nos voies

J'ai habité un temps dans une ville où l'éco-mobilité est une priorité absolue, à savoir Berne, en Suisse. La ville a récemment reçu le prix de « Rue de l'avenir » pour son engagement depuis 30 ans en faveur des mobilités douces, de l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité des déplacements. Je dois dire que j'ai été passablement déçue à mon arrivée à Bordeaux, il y a deux ans, par la qualité des aménagements (notamment pour les cyclistes). Bordeaux ne m'a pas paru la « capitale du vélo » mais bel et bien la ville de la voiture.

Consciente cependant que de gros progrès ont été réalisés, j'espère que la volonté politique affichée de reconsidérer nos modes de déplacements et la place accordée aux véhicules motorisés est réelle, et sera mise en place continûment et efficacement. Il est vrai qu'une telle transition demande du temps. Je reste néanmoins sceptique quant à la réalité de ce changement lorsque je remarque que des mesures simples et immédiates ne sont pas mises en œuvre, ou si peu. En bref, j'ai été particulièrement choquée du laxisme dont bénéficie le stationnement illicite sur les espaces dédiés aux piétons et cyclistes.

Revenant un soir de pluie chez moi par la rue Dandicolle, il m'a fallu tous les deux mètres quitter la bande cyclable pour éviter les voitures qui s'y trouvaient garées. Je suis arrivée chez moi furieuse ; pour couronner le tout je m'étais fait insulter par un automobiliste qui ne comprenait pas pourquoi j'étais au milieu de la route. La vingtaine de voitures illicitement garées lui avait certainement échappé. Je décide donc de téléphoner à la police municipale pour signaler cette

situation dangereuse : on m'a gentiment répondu d'écrire une lettre à la mairie ! Demande-t-on aux gens d'écrire une lettre à la mairie avant d'enlever un véhicule garé devant une porte de garage ? La sécurité des cyclistes et piétons n'est-elle pas une priorité, en particulier quand on souhaite encourager ces modes de transport ?

J'ai donc décidé de prendre mes interlocuteurs au pied de la lettre et d'écrire une lettre type demandant le respect des espaces réservés ainsi qu'une campagne de sensibilisation. Cette lettre est disponible sur internet pour que chacun puisse en deux clics écrire au maire de sa commune (<http://velocivique.fr>).

J'ajoute que la principale raison évoquée par les personnes que j'interroge sur leur « résistance » à la pratique du vélo est le manque de sécurité. Ce sentiment d'insécurité est complexe et dépend de nombreux facteurs, par exemple de la vitesse des véhicules motorisés, mais aussi du respect (ou non) des espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes. Il s'agit donc de sécuriser les déplacements doux et de reconsidérer la place du stationnement dans l'espace public. Une évidence ? Pas pour tout le monde !

■ Emmanuelle Bayer

Le marché du vélo en nette progression

En 2011, les ventes de cycles, d'équipements et d'accessoires ont progressé de 5 %. Avec près de 3 200 000 vélos vendus, la France est le 3^e pays européen consommateur de cycles, après l'Allemagne et le Royaume-Uni.

Selon l'observatoire du cycle, les ventes de cycles en 2011 font apparaître divers constats :

- La part du vélo loisirs (VTT, VTC) reste largement majoritaire avec 62 % des ventes.
- Le vélo mobilité maintient sa position à hauteur de 26 % des ventes. Les ventes de vélos de ville sont stables. Le désengagement des grandes surfaces alimentaires pour le VAE (1/3 du marché en 2010) marque un frein dans les ventes globales, mais les ventes de ce produit continuent d'être soutenues dans les autres réseaux de distribution (+16 %). Les vélos pliants voient leur volume de vente doubler par rapport à 2010.
- Bonne tenue du marché des vélos sportifs qui évolue sensiblement pour atteindre 12 % du marché global. Les ventes de vélos de course ont augmenté de 5,5 % et celles des VTT haut de gamme de 16 %.

Les ventes d'équipements tels que roues, pneus, pédales, freins, éclairages, antivols, pompes, casques, etc., en hausse de 3 %, représentent près de 40 % du chiffre d'affaires total du secteur.

En 2011, les constructeurs français ont livré 899 900 vélos dont 78 % sur le marché national et 22 % à l'exportation. Pas moins de 2 590 000 vélos ont été importés. L'activité industrielle et commerciale du cycle en France regroupe 12 000 emplois.

d'après un communiqué du conseil national des professions du cycle

MOTS CROISÉS Grille n° 45 par Anne Dicky

HORIZONTALEMENT

I — Aucun rapport, avec Thorez. **II** — Recyclerai. **III** — Avait les yeux de Moscou. — Allongée. **IV** — Vieille amie. — Difficile. — Possessif. **V** — Un historien décapant. **VI** — Acteur américain. — Ventila. **VII** — Adverbe latin. — Folle folle. **VIII** — Au pays des rizières. — Échapperai. **IX** — Arme. — Vieilli. **X** — Queue de Moldu. — Entrepôt. **XI** — Experts. — Acteur en vogue. **XII** — Totalité. **XIII** — Combineras l'alcool et l'acide.

VERTICALEMENT

1 — Prêtait l'oreille à Moscou. **2** — Criminologiste. — Références. **3** — Se dérober. — Dirige. **4** — Enleva. — Voyelles. — Courbe à l'anglaise. **5** — Entre Al Capone et Hitler. — Parfumée. — Lettres d'Homère. **6** — Enfant de chœur. — Devenu adulte. **7** — Architecte. — Branches de sassafras. **8** — Demi-mouche. — Lettres de Beaubourg. — Possède. **9** — Devrait pouvoir accéder à la démocratie populaire. **10** — Ehrard bousculé. — Ennuyeux. **11** — De vie dans tous les cas. — Symbole chimique. — Spécula. **12** — Tonkikinoises et Annannamites.

| | | | | | | | | | | | | |
|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| I | | | | | | | | | | | | |
| II | | | | | | | | | | | | |
| III | | | | | | | | | | | | |
| IV | | | | | | | | | | | | |
| V | | | | | | | | | | | | |
| VI | | | | | | | | | | | | |
| VII | | | | | | | | | | | | |
| VIII | | | | | | | | | | | | |
| IX | | | | | | | | | | | | |
| X | | | | | | | | | | | | |
| XI | | | | | | | | | | | | |
| XII | | | | | | | | | | | | |
| XIII | | | | | | | | | | | | |

Solution du n° 44

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

Si bicyclette m'était contée

La pollution du trublion

Les trublions sont partout. Figure-toi que l'autre jour, lors d'un colloque pro-vélo du genre Cyc'lab pour ne pas le nommer (trop gondolante l'expression !), quelques échanges dans la salle m'ont interpellée. Je retranscris sous forme de saynète à la sauce bicyclette, avec quelques didascalies qui aideront le metteur en scène (appel aux théâtres). Je ne prélèverai que 50 % de la recette.

L'action se déroule dans une salle cosmopolite où sont assis moult colloquants plutôt favorables au cyclage. On pourra installer un max de poupées gonflables pour faire pléthore, limitant ainsi les frais de figuration. Mais faudra recruter au moins trois bons acteurs, deux hommes et une femme. Pour jouer, primo le docteur Saladin, deuzio le trublion, tertio la développeuse durable de la ville, du genre Bordeaux pour ne pas la nommer (lol). Sur l'estrade trônent des intervenants éventuellement gonflables sauf le Dr Saladin que l'on voit faire, vidéo à l'appui, un exposé scientifique pittoresque, nonobstant pointu, sur tous les bienfaits de l'acte vélocipédique sur nos neurones. Pour bien camper le Dr Saladin, il sera bon d'étudier cette grande figure normande de la cause cycliste grâce à son blog « Vélo et potager ». C'est à la fin de cette conférence joyeuse et argumentée que débarque BB, la *guest star* Benjamin Bardel soi-même (de TV7 Bordeaux), dans son propre rôle d'animateur enjoué et... bénévole pour le coup, merci d'avance Benjamin ! Il invite la salle à rebondir. On pourra inventer pour pas cher quelques interventions, éventuellement enregistrées. Une ou deux clodettes (t'as remarqué, y'en a que pour cloclo et ses danseuses en ce moment), mais en moins dénudées, pourront faire circuler le micro dans la salle.

Et apparaît le trublion. Il agite le bras, la clodette accourt en godillant, il se lève pour poser sa question. Quid de la pollution chopée en pédalant ce matin sur 12 km dans l'air vicié, chargé à mort de particules fines, vu qu'à la radio on annonçait pour la énième fois une alerte-pollution sur Bordeaux, enfants et personnes âgées aux abris, et les autres évitez de pratiquer une activité physique ! Le Dr Saladin, indéboulonnable, allume sa lampe merveilleuse et annonce urbi et orbi que des études ont prouvé que les entôlés, doublement coincés dans leur capsule et dans le bouchon, sont les plus exposés à la concentration des polluants, les transportés en commun et les piétons morflent pas mal non plus (ah ! ces jolies terrasses encloppées au ras des pots). Le cycliste aussi mais forcément moins car il ne reste jamais au même endroit, il change d'air si l'on peut dire. Disons qu'il faut quand même éviter d'hyperventiler (pédaler cool), éventuellement s'équiper d'un masque (qui filtre les particules), mais dans les agglos, même si tu ne fais rien, tu baignes de toute façon dans cette pollution. Conclusion saladine, le plus dangereux, c'est de ne pas faire de vélo !

Quelques interventions plus tard, au premier rang, se lève

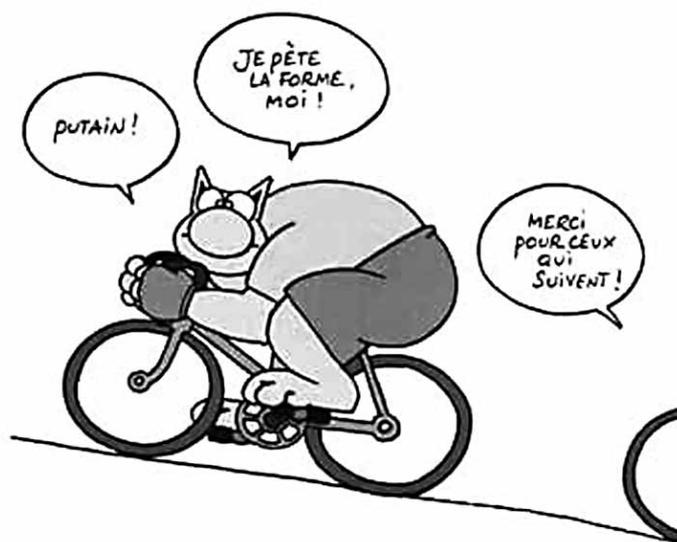
Mme développeuse durable. Ouais, tout à l'heure Trublion a parlé de « pollution ». Nous avons parmi nous beaucoup de visiteurs étrangers. Je ne peux pas laisser dire que Bordeaux est polluée. Ils ont mesuré cela place Gambetta, c'est la faute du chauffage au bois. Grâce aux vents de l'Atlantique qui chassent les mauvais esprits, no souci, l'air à Bordeaux est bon, bien moins pollué qu'ailleurs, poêle à moteur !

Si j'ai bien pigé les explications de Dame durable, en fait il y a... déni de pollution, euh pardon, des nids de pollution, genre place Gambetta, rue Machin. Et l'Airaq (institut atmo pour l'Aquitaine) s'amuse juste à nous faire peur via ses alertes. Sacrés farceurs ! Ajoutons quelques repères. 54 % du CO₂ dégagé en France est émis par le secteur des transports (voitures, bus, etc.) selon le cabinet Green Inside. La circulation routière est responsable de 50 à 68 % de la pollution urbaine de fond aux particules (PM10) et aux oxydes d'azote (NO_x) selon l'Agence européenne de l'environnement.

Fin du spectacle en musique. Sur l'air de « Vive le vent (bis), vive le vent d'hiver », chantons tous à la barbe du trublion : « Vive le vent, vive le vin, vive l'A-tlan-ti-que ! Pollué, moi jamais, je suis bor-de-lais, hé ! Tralala, tralala... ».

■ MaRiE SzToR
marysia.sztor@laposte.net

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



Philippe Geluck - Le chat

Sommaire du n° 113

| | |
|-------|--------------------------|
| 1 | Éditorial |
| 2,3 | Rendez-vous. Actualité |
| 4,5,6 | C'est passé |
| 7,8 | Aménagements |
| 9 | Ailleurs |
| 10 | Courrier |
| 11 | Roue libre. Mots croisés |

**Le numéro 113 a été tiré à 750 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 ou d'un mail

Un trou dans la chaussée, une piste envahie par un arbuste, un feu pour cyclistes qui ne fonctionne pas, des débris de verre : les circonscriptions de voirie ont disparu, et il faut désormais contacter la Direction territoriale de la CUB concernée. Voici les numéros et les adresses mail (à utiliser de préférence) de ces DT.

Soyez très précis (nom de la rue, numéro de la maison la plus proche, repère particulier à proximité). Soyez courtois : la personne à laquelle vous vous adressez n'est pas responsable du problème ; et quand il est résolu, n'oubliez pas de dire merci. Si vous utilisez le mail, pensez à mettre Vélo-Cité en copie (bordeaux@fubicy.org), ça ne peut pas faire de mal.

État des chaussées et pistes

DT Ouest (Mérignac, Le Bouscat, Bruges, Eysines, Blanquefort, Parem-puyre, St-Médard, St-Aubin) : Immeuble Andromède, 6 allées des Comètes, 33185 Le Haillan

05 35 31 97 07 / directeur M. Royer (proyer@cu-bordeaux.fr)

DT Sud (Talence, Pessac, Bègles, Gradignan, Villenave d'Ornon) : 15 avenue Léonard de Vinci, 33600 Pessac

05 35 31 96 80 / directeur M. Doerfler (jldoerfler@cu-bordeaux.fr)

DT Bordeaux : Tour 2000, étages 8 et 9, Quartier Meriadeck, 33000 Bordeaux

05 56 99 98 52 / directeur M. Durquety (fdurquety@cu-bordeaux.fr)

DT Rive droite : Lormont Parc Actif, rue Louis Beydts, 33310 Lormont

05 40 54 43 28 / directeur M. Darmusey (gdarmusey@cu-bordeaux.fr)

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

0800 32 05 33 (appel gratuit depuis un fixe)

Propreté des pistes et bandes

Bordeaux : **0800 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**

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 ?