



Vélo.Cité

142

Avril 2018

ISSN:1954-9032 • 2 €



Au boulot à vélo

Maison itinérante du vélo

Bloc-notes

Samedi 2 juin

Tramway à Gradignan (p. 10)

Dimanche 3 juin

Fête du vélo (p. 2)

Lundi 2 juillet

Cyclo-camping (p. 3)

Dimanche 3 juin

La fête du vélo

L'événement vélo de l'année
à ne pas manquer



À l'occasion du lancement de sa maison itinérante du vélo rive droite, Vélo-Cité vous a concocté une manifestation d'une ampleur inégalée sur les côtes de Garonne.

Rendez-vous en fanfare à **10 heures** place de la Victoire pour une déambulation haute en couleurs, avec de nombreuses animations, en direction du parc Palmer à Cenon. Apéro de bienvenue dans le village vélo, restauration sur place, et de nombreuses animations et spectacles tout au long de la journée. Et pour finir en beauté, un grand bal populaire et des feux d'artifice.

Venez nombreux !

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux n° 142

ISSN : 1954 - 9032

Rédaction Mireille Bousquet-Mélou

Mise en page Daniel Dandreaux

Édito

C'est parti pour la MIDV ! (grâce à vous)

En avril, Vélo-Cité ouvre la Maison itinérante du vélo sur la rive droite, avec le soutien de Bordeaux Métropole, de l'ADEME et du GPV (grand projet de ville) rive droite. Antenne locale de la Maison métropolitaine des mobilités alternatives, située cours Pasteur à Bordeaux, cette Maison itinérante du vélo de la rive droite prendra ses quartiers une semaine par mois dans chacune des communes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac. Le réseau de maisons des mobilités alternatives, maillé sur l'ensemble du territoire métropolitain, est un des objectifs du plan vélo de la Métropole. La MIDV vient compléter la liste des maisons existant déjà ou en cours de développement : Cycles et manivelles à Bègles, Étu'Récup à Pessac, Léon à vélo à Mérignac. Et donc, Vélo-Cité sur la rive droite.

Le concept de Maison itinérante est lui inédit : grâce à votre soutien, nous avons réussi à lever les fonds nécessaires pour la création de modules mobiles qui nous permettront d'accueillir le public en de multiples endroits, et de proposer des services conformes à l'ambition de Bordeaux Métropole. Au menu : un atelier mobile d'auto-réparation, dans lequel chacun pourra venir avec son vélo affaibli pour lui redonner des couleurs, avec les conseils de nos mécaniciens expérimentés et dévoués ; nous proposons également une nouvelle offre de vélo-école, afin de remettre en selle les habitants de la rive droite qui voudraient faire du vélo mais ne savent pas trop comment ; nous proposerons également le marquage Bicycode des vélos et nous nous ferons le relais du prêt gratuit de vélos de la Métropole ; enfin, nous continuerons de distiller les meilleurs conseils pour faire du vélo au quotidien. Grâce à notre mobilité, nous accompagnerons les structures de la rive droite (écoles, centres sociaux...) afin de promouvoir auprès de leur public l'usage du vélo.

Objectif : faire qu'un maximum de citoyens se mettent au vélo pour aller au boulot, malgré les contraintes et les préjugés. Comme Thomas, habitant de Bassens que nous avons rencontré près de son travail sur les boulevards à Bordeaux (notre photo de couverture) et dont vous retrouverez le témoignage dans ces colonnes.

D'ores et déjà, venez nous rejoindre, chers membres et bénévoles ! Pour les inaugurations de la MIDV d'abord (par exemple à Cenon le 21 avril et à Bassens le 25 avril), mais aussi et surtout pour nous aider à animer ce nouveau lieu mobile unique. Vous retrouverez toutes les dates et les lieux sur notre site Internet et nos réseaux sociaux.

Enfin, rejoignez nous aussi pour la traditionnelle fête du vélo le 3 juin prochain, qui se déroulera cette année, rive droite oblige, sur les hauteurs de Cenon.

Je tiens chaleureusement, au nom de Vélo-Cité et de toute l'équipe mobilisée ces dernières semaines pour le succès de la campagne de financement participatif, à vous remercier, encore une fois, pour votre soutien indéfectible et ô combien précieux pour nous. Merci !

■ Ludovic Fouché

La maison itinérante du vélo rive droite, ça démarre !



En avril

Ateliers de réparation participatifs et permanences :

> 18, 20 et 21 avril à Cenon – Espace culturel Simone Signoret

Inauguration le samedi 21 avril

> 25, 27 et 28 avril à Bassens – Quartier général du parc Séguinaud

Inauguration le mercredi 25 avril

En mai

Ateliers de réparation participatifs et permanences :

> 2, 4 et 5 mai à Lormont – Habitat jeunes des hauts de Garonne

Inauguration le mercredi 2 mai

> 9, 11 et 12 mai à Floirac – Maison des initiatives Dravemont

Inauguration le mercredi 9 mai

> 23, 25 et 26 mai à Bassens – Quartier général du Parc Séguinaud

> 30 mai, 1er et 2 juin à Cenon – Espace culturel Simone Signoret

Tout le programme sur velo-cite.org

Initiation au cyclo-camping



Nos amis de l'association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V), dont nous sommes relai local pour la Gironde, organisent tous les ans une randonnée militante en cyclo-camping pour demander des véloroutes et des voies vertes. L'édition 2018 reliera Bordeaux à Montluçon à partir du 2 juillet. Nous proposons aux adhérents de Vélo-Cité souhaitant s'initier au cyclo-camping de se joindre à cette manifestation pendant deux jours.

Première étape : du camping du lac à Bordeaux jusqu'à Créon. Deuxième étape, de Créon à Coutras. C'est une bonne occasion pour s'essayer à cette pratique en plein développement. Merci de nous contacter pour tout renseignement, nous organiserons des réunions de préparation.

Pour vous faire une idée voici le programme de la randonnée militante :

Lundi 2 juillet Bordeaux - Créon 35 km

Mardi 3 juillet Créon - Coutras 52 km

Mercredi 4 juillet Coutras - Sourzac 59 km

Judi 5 juillet Sourzac - Périgueux 55 km

Vendredi 6 juillet

Périgueux - Jumilhac Le Grand 53 km

Samedi 7 juillet

Jumilhac Le Grand - Limoges 52 km

Dimanche 8 juillet

Limoges - St Pardoux 31 km

Lundi 9 juillet

St Pardoux - La Souterraine 67 km

Judi 12 juillet

Chambon s/ Voueize - Montluçon 35 km

MERCI

AUX 222 DONATRICES & DONATEURS
QUI ONT PERMIS DE RÉCOLTER 12 237€
POUR LA MAISON ITINÉRANTE DU VÉLO



RENDEZ-VOUS À PARTIR DU 18 AVRIL POUR LES PREMIERS ATELIERS
LE PROGRAMME SUR VELO-CITE.ORG

Aide à la mobilité vélo ou auto : l'État a choisi pour nous

La quasi-disparition de la prime pour l'achat d'un VAE a été décidée par l'État dans une certaine discrétion. Qu'on se rassure, l'aide aux automobilistes perdure...

Comme le savent sans doute nos lecteurs, l'État accordait jusqu'au 31 janvier dernier une subvention pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, d'un montant fixé à 20 % du coût d'acquisition et plafonné à 200 €. Cette mesure avait développé la vente de ces vélos, mais sans doute trop aux yeux du ministère des finances : plusieurs dizaines de millions d'euros pour l'État. Un décret, publié au journal officiel le 31 décembre 2017, transforme si profondément les conditions d'obtention que cette prime devient une aumône.

Ainsi, depuis le 1^{er} février, cette prime n'est plus versée qu'aux seules personnes non imposables. De plus, l'aide doit obligatoirement compléter une aide allouée par une collectivité locale, sans jamais lui être supérieure. Dès lors, si la collectivité locale de votre domicile n'a pas institué cette aide, vous ne pourrez pas bénéficier de celle de l'État. Et l'État est tellement sûr du peu de succès de cette généreuse mesure que seuls 5 millions d'euros ont été prévus pour 2018.

Dans le même temps, l'État offre toujours 1 000 € aux automobilistes s'ils revendent leur vieux véhicule (2 000 € pour les non imposables). Non pas pour acheter en contrepartie un vélo, mais tout simplement pour acquérir une voiture neuve ou une occasion récente.

Comme l'an dernier à propos de l'IKV (indemnité kilométrique vélo), on constate une fois de plus l'incohérence de l'État, qui d'une part ne cesse de parler de mobilité durable (la ministre des transports n'a-t-elle pas déclaré qu'« il faut arrêter de regarder le vélo avec condescendance en considérant que c'est un sujet mineur » ?) mais d'autre part consacre des sommes toujours aussi importantes pour maintenir une industrie automobile dont les conséquences pour la population sont clairement négatives.

■ Patrick Maupin

Les ambassadeurs du vélo



Des jeunes au pull orange orné d'un logo Unis-Cité, vous en avez peut-être déjà croisé dans les rues, lors d'événements publics, dans un service de votre commune, ou peut-être bien sur les quais, à vélo, avec Vélo-Cité.

Ce sont des jeunes volontaires qui s'engagent en faveur de l'intérêt général par un service civique de 6 à 9 mois, encadré par l'association Unis-Cité, en partenariat avec la Métropole, et qui interviennent auprès du public de communes qui en font la demande. Parmi eux, 18 sont des « ambassadeurs du vélo ».

Vélo-Cité a participé à leur formation : apprentissage des bonnes conduites en ville et des règles de circulation, création de parcours de maniabilité, et encadrement de groupes. Maintenant nous profitons de leur présence lors des séances de vélo-école et de remise

en selle, tout en continuant à les conseiller sur l'aide au public cycliste.

Mais laissons leur la parole : « Nous sommes cinq équipes d'ambassadeurs situées à Bordeaux, Bruges, Cenon, Lormont et Saint-Médard-en-Jalles. Nous encourageons l'utilisation du vélo dans toute l'agglomération bordelaise via des ateliers de sensibilisation. Nous organisons aussi des remises en selle pour que les personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps et qui souhaitent s'y remettre, ou encore celles qui ont peur des voitures, puissent faire du vélo en toute sérénité. Nous intervenons aussi en entreprise, par exemple en proposant aux employés des accompagnements domicile-travail ; nous repérons un trajet sécurisé du domicile au travail de l'employé et accompagnons la personne sur ce trajet pour qu'elle s'y familiarise. C'est un engagement gratifiant : c'est écologique, et les personnes que nous aidons reprennent confiance en elles et en leurs ca-

pacités de circuler en ville. N'hésitez donc pas à nous contacter pour retrouver un nouveau souffle à vélo ! C'est avec grand plaisir que nous effectuons cette mission. »

■ Julie, Clara, Lou et Pierre



Le baromètre des villes cyclables

Avec plus de 113 000 réponses, le « baromètre des villes cyclables » est la plus grande enquête jamais menée en France auprès des usagers du vélo, et la deuxième d'Europe. Les résultats montrent que les Français attendent du gouvernement une politique ambitieuse pour accélérer la transition des mobilités



La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et ses partenaires ont lancé cette enquête, intitulée « Parlons vélo », en 2017. Les 113 009 réponses obtenues montrent le besoin qu'ont les cyclistes de s'exprimer sur leurs conditions de circulation, qui doivent manifestement être grandement améliorées. Les résultats permettent d'analyser les freins à la mobilité à vélo : ils montrent l'urgence des propositions portées par la FUB lors des Assises de la mobilité.

Sécurité

• 80 % des répondants (85 % des répondantes) estiment qu'à vélo il est important d'être séparé du trafic motorisé

• 90 % estiment que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité

La FUB demande à l'État de lancer un appel à projet financé pour des territoires pilotes 100 % cyclables.

Respect

• 90 % des répondants constatent que des conducteurs se garent fréquemment sur les équipements cyclables

• 8 % seulement des répondants s'estiment respectés par les conducteurs de véhicules motorisés

La FUB demande à l'État de rendre systématique l'apprentissage du vélo à l'école primaire.

Stationnement

• 20 % seulement des répondants trouvent qu'il est facile de garer son vélo en sécurité

près des gares ou des stations de transports en commun

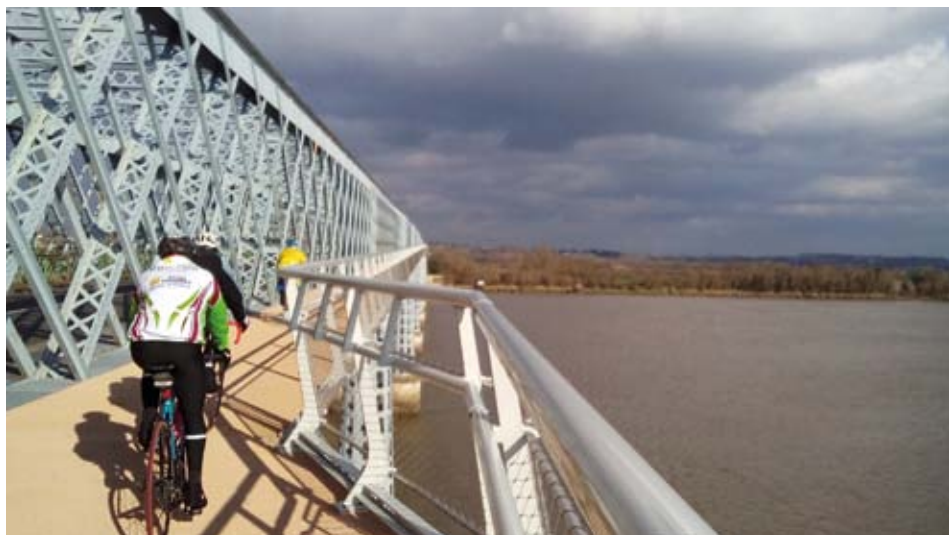
• 92 % estiment que les vols de vélos sont fréquents et craignent pour la sécurité de leur véhicule

La FUB demande à l'État la mise en place d'un plan de stationnement intermodal sécurisé et de lutte contre le vol de vélos.

L'ampleur de la contribution citoyenne portée par la FUB montre que la « solution vélo » a le potentiel pour améliorer concrètement le quotidien. L'État doit permettre à tous de se déplacer à vélo confortablement et en sécurité : un véritable plan vélo, sincère et financé, doit être inclus dans la future loi de mobilité, pour assumer enfin la rupture avec la politique du tout-voiture.

■ Alain Guérineaud

Le département l'a fait !



Alors que le passage des cyclistes sur le pont François-Mitterrand est remis en question, prétendument pour fluidifier la circulation sur la rocade, et que la Métropole estime trop coûteuse l'édification d'une passerelle, le département n'a pas hésité à créer un magnifique passage pour les piétons et les cyclistes lors de la réfection du pont routier de Cubzac sur la Dordogne.

La Métropole serait-elle frileuse au point de ne pas oser investir dans les déplacements doux ? Non, si l'on se réfère au « plan vélo » en cours, qui prévoit 46,6 millions d'euros d'investissements jusqu'en 2020 (nous ex-

cluons les 18,5 millions dévolus aux VCub). Oui, quand on constate qu'elle ne paraît pas décidée à offrir un franchissement de la Garonne aux habitants de la zone sud de l'agglomération. Prétendre les faire passer par un pont qui n'existe pas encore (Simone Weil) et dont les accès ne seront pas finalisés avant de longues années relève de la provocation, ou de l'inconscience, on ne sait plus !

Pendant ce temps le conseil départemental, conscient des enjeux du tourisme à vélo, a profité de la réfection du pont de Cubzac pour y créer une très belle passerelle pour les piétons et vélos. Un ensemble, viaducs

d'accès compris, de près de 1,5 km de long. Et désormais très utilisé, alors que jusque-là les promeneurs étaient plutôt rares.

Pour ce faire le département a bénéficié de financements de la part de l'État. Mais qu'est-ce qui empêche le président de la Métropole d'en faire autant ? L'État participe largement à la mise à trois voies de la rocade et va aussi participer à la suppression de la piste du pont Mitterrand. Ne serait-il pas logique qu'il apporte son soutien pour réaliser un cheminement cycliste cohérent avec les objectifs déclarés de développement des cheminements doux ?

En attendant, on annonce au printemps une journée festive sur le pont de Cubzac avec les associations locales, une exposition itinérante et bien d'autres animations. Ouvrez l'œil !



■ Alain Guérineaud

Mais où est donc passée la ZCR ?

Z'avez pas vu la ZCR ? Oh là là là là là !

Vous connaissez vraisemblablement la chanson de Nino Ferrer (Z'avez pas vu Mirza), sortie en 1966 et qui a traversé les générations. Eh bien, c'est un refrain qui pourrait s'appliquer parfaitement à la ZCR, ou zone à circulation restreinte.

C'est quoi ?

Bordeaux Métropole (BM), devenue juridiquement compétente en matière de qualité de l'air au 1^{er} janvier 2015, a lancé en décembre 2016 une étude sur la faisabilité d'une zone à circulation restreinte (ZCR). Selon l'exposé des motifs, il s'agit de réduire, dans les zones les plus sensibles et notamment en cœur d'agglomération, la circulation des véhicules les plus polluants. Pour démontrer qu'il faut prendre en compte les effets sanitaires de la pollution, BM a fait part du cas d'une francilienne qui a déposé un recours devant le tribunal administratif pour « carence fautive de l'État » du fait de son inaction contre la pollution de l'air. C'est un problème de santé

publique, la pollution de l'air (particules fines) étant une pollution de fond, dangereuse avant que les limites officielles de concentration dans l'air ne soient atteintes... et présente en permanence dans nos rues.

Comment ?

Le principe de la ZCR est le suivant : certains types de véhicules sont interdits dans un lieu déterminé, du fait de leur motorisation (certificat de qualité Crit'Air). C'est un outil qui s'inscrit pleinement dans la stratégie mobilité adoptée par BM. Il convient de noter que plus de 20 villes en France réfléchissent déjà à de telles zones.

Quel périmètre ?

Quatre scénarios et des publics cibles étaient en cours d'étude, avec en plus le distinguo « hors boulevards/intra boulevards ». Dès le 13 avril 2017, un groupe de contact a été constitué à l'initiative de BM ; Vélo-Cité en faisait partie

et a été amenée, avec d'autres associations, à proposer des amendements au projet. Ainsi, en mai 2017, le pôle urbain des mobilités alternatives (PUMA), rassemblant plusieurs acteurs de la mobilité dans la métropole bordelaise (Citiz, Droits du piéton en Gironde, Vélo-Cité) s'est déclaré favorable au principe de la ZCR ; il estime néanmoins que la priorité, afin d'éviter « l'autosolisme », est de valoriser le report modal de la voiture individuelle vers la multi-modalité (covoiturage, transports en commun) et les modes actifs (marche à pied, vélo).

Quelle suite ?

Un an après le lancement de la consultation, et malgré la forte attente manifestée lors des réunions sur la nécessaire visibilité des projets, BM n'a toujours pas donné d'information sur la date d'effet, le périmètre, le calendrier, l'évolutivité de la mesure... Oh là là là là !

■ Jean Pébayle

Bordeaux ville cyclable ?

Bienvenue rue Lucien-Faure !



C'est avec consternation que nous apprenons qu'il n'y aura finalement pas de pistes cyclables sur la toute nouvelle rue Lucien-Faure, le long des bassins à flot et dans le prolongement du pont Chaban-Delmas, dans un quartier qui se veut du 21^e siècle.

Nous sommes forts reconnaissants à M. Alain Juppé, premier ministre en 1996, d'être à l'origine de la loi sur l'air qui rend obligatoires des aménagements cyclables lorsque de gros travaux de voirie sont réalisés en agglomération. C'est typiquement le cas pour cet axe structurant dans ce tout nouveau quartier des bassins à flots, résolument tourné vers les circulations douces avec ses nombreuses sentes pié-

tonnes. Lors de l'enquête d'utilité publique, Vélo-Cité avait énergiquement demandé des aménagements cyclables de qualité, imposés de toutes façons par la loi, donc. Nous avons doublé notre demande d'un courrier officiel à l'ancienne CUB. Les techniciens et élus nous avaient assurés du bien fondé de notre demande et de son évidente réalisation.

Dans ces mêmes colonnes il y a quelques temps, j'avais pourtant dû évoquer mon inquiétude quant à la réalité de ces aménagements, au vu de la place restant. Les services de la Métropole m'avaient rassuré. Puis patatra, le peu de place restante sur les trottoirs ne permet finalement pas la coexistence

d'une maigre bande cyclable et du flot déjà important de piétons. Certes, il nous est proposé d'accueillir les cyclistes sur les couloirs de bus en milieu de chaussée. Cette solution, dans l'état actuel du trafic d'autobus, est relativement satisfaisante, comparable à bien d'autres axes. Mais ces corridors sont susceptibles d'accueillir à moyen terme un bus à haut niveau de service, voire un tramway. Que deviendront alors les cyclistes ?

Il est consternant que dans un projet urbain de grande envergure, sur un axe majeur (40 mètres de large !) les autos aient été largement prises en compte (deux fois deux voies de circulation, deux voies de stationnement), les transports en commun et les piétons aussi, mais les vélos volontairement négligés (Je ne ferai pas l'affront aux techniciens de la Métropole de penser qu'ils les ont oubliés). Peut-on connaître le nom de l'urbaniste responsable, ou est-ce une décision du président de la métropole ? Dans une ville qui se présente comme cyclable et veut faire croître la part modale du vélo, c'est vraiment regrettable.

Que devons-nous faire si dans dix ans un tramway est décidé sur cet axe et que les vélos se retrouvent « à la rue » ? Attaquer la métropole en justice (le droit est avec nous) et faire réaliser des pistes cyclables en lieu et place de voies de circulation, à grand frais ?

■ **Éric Leroy**

Les pistes de l'avenue Thiers



Certains adhérents se sont émus de la disparition de la piste sur trottoir de l'avenue Thiers, remplacée par des couloirs de bus sur la chaussée. Cela peut se comprendre, l'habitude étant désormais bien ancrée d'utiliser cet aménagement sur trottoir. Il n'a pourtant pas que des avantages, et certains inconvénients avaient d'ailleurs été relevés dès sa création. Par exemple ces potelets gris et peu visibles que Vélo-Cité avait souhaité voir repeints en blanc. Les carrefours avec les rues

sécantes posaient également problème : perte de priorité pour les cyclistes, mauvaise visibilité et seuils bien loin d'être à zéro, occasionnant deux beaux cahots à chaque traversée. Ajoutons les véhicules garés sur la piste (souvent en travers !), les travaux condamnant piste et trottoir pour de longs mois, les terrasses de café au ras de la piste et les piétons déambulant sur celle-ci. Le tableau est à peu près complet et pas particulièrement reluisant. D'ailleurs à l'époque de la création de cet aménagement, face aux critiques formulées par Vélo-Cité, la mairie de Bordeaux avait répondu que l'utilisation de la piste n'était pas obligatoire et que les cyclistes qui souhaitaient rouler vite pouvaient rester sur la chaussée ! Inutile de dire que les candidats à l'écrasement ne se précipitaient pas.

Les conditions ont maintenant changé. Les voies de bus offrent un espace relativement sécurisé, qui plus est suffisamment large pour circuler à deux de front. Les feux sont équipés

de panneaux « cédez-le-passage cycliste » permettant de tourner à droite ou d'aller tout droit, évitant ainsi les relances fatigantes. Bien sûr, il y a encore trop de véhicules qui stationnent sur la voie de bus et il faut également prendre garde à ceux qui tournent à droite sans précaution, grand classique de la circulation urbaine. Il faut aussi veiller aux petits malins qui utilisent ce couloir pour gagner du temps, en particulier les motos et scooters. Mais globalement, il ne semble pas que la sécurité soit moins grande que sur le trottoir.

Nous aussi, cyclistes, sachons partager : les trottoirs sont désormais rendus aux piétons de plus en plus nombreux, ce qui est une bonne chose. Les cyclistes reprennent leur place naturelle sur la chaussée (puisque le vélo est un véhicule), ils sont ainsi beaucoup plus visibles sur cet itinéraire et c'est bien l'espace dévolu à la voiture qui diminue notablement.

■ **Alain Guérineaud**

Quartier Cauderès : des réalisations cyclables et piétonnes à poursuivre

Ce fut une belle surprise en rentrant de vacances cet été de constater que les aménagements cyclables et piétons promis après la manifestation commune avec Vélo-Cité à la barrière de Toulouse avaient été réalisés : aménagement du carrefour avec des « bateaux » et terre-pleins pour les piétons, sas vélos avec réfection de la peinture de la piste cyclable sur le boulevard Albert 1^{er}. C'est bien, c'est beau mais néanmoins insuffisant car la piste cyclable repeinte reste bien étroite. Sur le boulevard Franklin-Roosevelt, elle est pratiquement effacée ; elle est intermittente sur le cours de la Somme et totalement inexistante sur la route de Toulouse, ce qui en fait une des pénétrantes les plus dangereuses à vélo de l'agglomération, d'autant qu'elle se densifie

à vue d'œil. Alors qu'en 2009 un plan d'aménagement (paysage et voirie) nous avait été présenté et semblait être approuvé, il est finalement resté dans les cartons !

Nous comptons bien en 2018 demander aux quatre maires des communes concernées (Bordeaux, Bègles, Talence et Villenave d'Ornon), en partenariat avec les associations, de se mettre d'accord sur un ambitieux plan d'aménagement de cette axe majeur. Ceci sera d'autant plus nécessaire et urgent avec le rapprochement de l'hôpital Robert Picqué et la Fondation Bagatelle.

■ **Association CAUDERÈS**
quartier de la barrière de Toulouse



Rassemblement le 19 mai 2017 à la barrière de Toulouse
(blog de l'association Cauderès de Bordeaux)

Pratique

Les vélos à assistance électrique

Les vélos électriques sont à la mode. Mais qu'apportent-ils vraiment, et à quel coût ? Un petit éclairage sur le sujet nous paraît nécessaire



Tout d'abord levons un doute : le VAE est bien un vélo à part entière. Conçu comme un vélo classique, il en possède toutes les caractéristiques et notamment celle qui consiste à être chevauché par un bien nommé cycliste qui doit pédaler pour avancer. Il s'agit bien d'une aide au pédalage – qui peut être plus ou moins puissante – mais qui ne supprime pas tout effort. Rien à voir avec les engins aussi divers que variés, à une ou plusieurs roues, qui en évitant tout exercice physique ne jouent pratiquement aucun rôle positif sur la musculature ou le système cardio-vasculaire.

Nous parlerons ici des vélos adaptés à la circulation en ville, les cycles à connotation sportive (route, VTT...) ayant d'autres caractéristiques.

Les avantages

Le premier est bien sûr un effort moindre au pédalage, apprécié dans de nombreux cas :

- quand on prend de l'âge,
- en cas de handicap,
- pour des trajets longs,
- pour des trajets avec des dénivelés importants,
- pour un transport de charge notamment pour les vélos porteurs, les triporteurs.

Deuxième attrait, un équipement complet (éclairage, garde-boue, protège chaîne, etc.). Attention cependant au matériel « premier prix ».

Un VAE peut aisément remplacer une voiture.

Les inconvénients

Le prix d'achat est relativement élevé. De même, le coût de fonctionnement est plus important qu'un vélo classique (électricité, entretien...). Et quand il faut remplacer la batterie, son prix est aussi élevé (pensez à la recycler!).

Le poids (entre 18 et 26 kg) est gênant si on ne dispose pas d'un garage au rez-de-chaussée.

Le risque de vol est à prendre au sérieux, et implique l'achat d'un très bon antivol. Pensez aussi à faire graver votre monture et aux assurances spécifiques qui apparaissent sur le marché. Enfin, il faut parfois un peu de temps pour se familiariser avec l'engin.

Vous noterez cependant que ces inconvénients ne tiennent que par comparaison avec un vélo ordinaire. Si on compare au coût d'une voiture, tout change. Le prix à l'achat, l'entretien, l'énergie et même l'assurance n'ont évidemment rien de comparable : un très bon VAE de ville coûte 2500 €, le « plein » d'électricité quelques centimes... Alors que l'Automobile Club évalue le coût pour un petit véhicule et un kilométrage réduit à plus de 5000 € par an.

Après ce tour d'horizon, voici quelques conseils :

- ne pas se précipiter : bien réfléchir à ses besoins, consulter brochures et sites spécialisés,
- s'adresser à des professionnel du cycle, se faire conseiller et faire des essais,
- ne pas se laisser griser par la vitesse... Elle est relative, certes, mais le maximum de 25 km/h peut être vite atteint, et en ville c'est rapide !

■ **Alain Guérineaud**

Au boulot à vélo

« Désormais, c'est lorsqu'il m'arrive de reprendre la voiture que je me rends compte que c'est quand même bien mieux à vélo. Je supporte beaucoup plus difficilement bouchons et problèmes de stationnement ! »

À 32 ans, Thomas vient de changer de mode de transport pour se rendre à son travail. Il fait maintenant partie des 11,8 % de « vélotafeurs » qui vont au boulot à vélo dans la métropole. Il nous présente son nouveau quotidien et les raisons de ce changement.

CARTE D'IDENTITÉ

Prénom : Thomas
 Âge : 32 ans
 Marié, un enfant de 1 an
 Profession : comptable
 Lieu d'habitation : Carbon Blanc, à proximité de la jonction entre l'A10 et la rocade
 Trajet quotidien : 11 km jusqu'à la barrière St-Médard à Bordeaux

Depuis quand as-tu choisi le vélo pour aller travailler ?

J'ai commencé pendant l'été 2017.

Quelles sont les raisons de ce choix ?

D'abord, le stationnement payant, qui va être généralisé dans le secteur des boulevards et empêche le stationnement en journée à proximité de mon lieu de travail. Ensuite, la circulation automobile, de plus en plus dense sur ce trajet, avec des bouchons récurrents. Je dois arriver avant 18 heures près de chez moi pour récupérer ma fille : il m'est arrivé, un lundi pluvieux où j'avais pris la voiture, de ne pas arriver à temps, en étant pourtant parti à 17 heures pétantes ! Avec le vélo, je suis sûr d'arriver vers 17 h 40. Quelque part, la cause écologique me motive aussi. Et économique, l'avantage est indéniable.

Quel est donc ton trajet quotidien ?

C'est assez simple malgré les apparences : je traverse le pont d'Aquitaine, puis je rejoins les boulevards en longeant le boulevard Aliénor d'Aquitaine ; cela représente environ 11 km.



Pour arriver à l'heure le matin en voiture en tenant compte de la circulation habituelle, Thomas devait partir à 7 h 15 - © Google Maps

C'est un trajet sécurisé pour un cycliste ?

À l'aller j'ai des aménagements cyclables tout le long (bandes et pistes), sauf le long du tram A passant devant la mairie de Lormont. Au retour c'est pareil, si ce n'est une section sans aménagement entre le débouché de la piste du pont d'Aquitaine et le gros rond-point de Ricard, en passant derrière la mairie de Lormont.

Devant ou derrière, la mairie de Lormont est décidément mal desservie par les pistes cyclables ! Pas trop compliqué, le gros rond-point de Ricard dans l'échangeur de la rocade ? Tu le franchis par l'anneau central ou par les passages piétons ?

Je le franchis par l'anneau central en récupérant la piste cyclable au niveau de l'usine Ricard. J'avoue que le plus compliqué, c'est lorsque je dois couper la voie de décélération de la rocade, pour rejoindre le rond-point de Ricard, en faisant bien attention à ce qu'une voiture n'arrive pas trop vite. Clairement l'endroit le plus dangereux pour moi, sans parler de l'état calamiteux de la route entre la mairie et le rond-point. Rien ne m'oblige à prendre cette partie-là, je pourrais également contourner et reprendre quasiment le même chemin qu'à l'aller, mais je gagne bien 5 minutes en passant par là.

Quels sont tes horaires de travail ?

Avant c'était de 8 h 30 à 17 h 30 : j'y allais en tramway combiné au VCub, avec un abonnement annuel ; le trajet durait un peu plus d'une heure, avec un départ à 7 h 25 le matin. Maintenant on travaille de 8 h à 17 h : je ne prenais plus le tram car cela obligeait à partir

trop tôt donc je m'étais rabattu sur la voiture. Ces nouveaux horaires n'ont pas de lien avec les questions de déplacements.

À quelle heure devais-tu partir en voiture ?

À 7 h 15 : il me fallait au moins 40-45 minutes de trajet, en comptant le temps de stationnement sur les boulevards et quelques minutes de marche pour rejoindre mon lieu de travail. Idem au retour.

Maintenant à quelle heure dois-tu partir ?

Le matin à 7 h 20, pour 40 minutes de vélo à l'aller ; et le soir à 17 heures, pour 35 minutes de pédalage au retour.

Pourquoi cette différence, malgré la côte du pont d'Aquitaine ?

C'est lié à la complexité des accès aux pistes du pont d'Aquitaine rive droite, avec en plus les échangeurs de la rocade au niveau de la sortie 2 qui obligent à de longs détours. Avec le vélo, je dois également compter 5 minutes de plus en hiver pour enfiler veste, pantalon de pluie, cagoule, gants...

Une cagoule ?

Oui ! C'est très confortable contre le froid et la pluie.

Dois-tu amener ta fille quelque part ?

Pas le matin. Par contre, je dois la récupérer le soir avant 18 heures : une fois arrivé chez la nounou, je rentre à la maison à pied (5-10 minutes de marche) avec le vélo dans une main et la petite dans le porte-bébé (qui reste chez la nounou la journée).

Est-ce que tu avais étudié les possibilités d'aller à vélo au boulot quand tu as emménagé dans ta maison ?

Pas du tout. J'avais surtout regardé les transports en commun, que j'ai effectivement utilisés dans un premier temps. Le vélo est arrivé par la suite, un peu par défi en me disant « Tiens, est-ce que j'y arriverais, surtout avec le pont d'Aquitaine ? ». Donc au début, j'ai fait quelques trajets de temps en temps avec mon VTC. Et comme j'ai vu que le trajet me conve-

Le trajet quotidien de Thomas à vélo, à l'aller © Google Maps

Le trajet en transports en commun prenait plus d'une heure, pour à peine plus de 10 km -
© Google Maps



naît, j'ai commencé à réfléchir à un VAE pour le faire tous les jours et gagner du temps, surtout avec ma fille qui venait de naître.

Tu utilises donc un VAE pour aller travailler ?

Oui, j'ai acheté un VAE pliant, pour environ 800 €. Il a une autonomie comprise entre 20 et 40 km, ce qui est suffisant finalement.

Pourquoi un VAE ?

C'est tout simplement moins d'effort : mon trajet retour m'oblige quand même à remonter la piste du pont d'Aquitaine. D'autre part, mon lieu de travail n'étant pas équipé de douches, ça me permet d'arriver plus frais. C'est aussi plus rapide : à effort constant, la vitesse moyenne est plus élevée qu'avec un vélo classique.

As-tu bénéficié d'une prime à l'achat et est-ce que cela a influé ton choix ?

J'ai bénéficié de la prime de l'État, mais cela n'a pas conditionné mon choix.

Pourquoi un vélo pliant ?

Pour pouvoir le mettre dans la voiture et raccourcir mon trajet à vélo si besoin, par exemple en cas de météo défavorable ou si je dois faire des courses ; dans ce cas, qui s'est produit une ou deux fois seulement, je vais jusqu'à Ravezies en voiture, je me gare vers la rue Jean-Hameau le long du stade puis je termine le trajet à vélo.

T'es-tu séparé de ta voiture ?

Non : j'en ai besoin pour tout le reste ; on n'a qu'une voiture pour le foyer.

Est-ce que tu es toujours abonné aux transports en commun ?

Non, je n'en ai plus aucune utilité.

Ton lieu de travail est-il équipé d'un parking pour les voitures ?

Non, seulement pour les voitures de service.

Et pour les vélos ?

Oui : un abri avec des accroche-roues pour une dizaine de vélos ; ce type de support n'est pas pratique pour accrocher plusieurs vélos côte à côte ; pour passer l'antivol c'est compliqué donc je me contente d'attacher l'antivol entre le cadre et la roue.

Ce n'est donc pas un parking sécurisé ?

Non, c'est un parking extérieur sur une parcelle privée ; il y a d'ailleurs eu un vol en journée par intrusion malveillante : un vélo qui n'était pas attaché a été volé.

D'autres collègues viennent aussi à vélo ?

Oui, nous sommes maintenant trois cyclistes, pour 20 salariés. Mes deux collègues cyclistes sont relativement nouveaux (deux ans d'ancienneté au plus) ; l'un d'eux vient aussi avec un VAE pliant, mais combiné avec le train, pour un trajet porte à porte de 40 minutes : il mettrait bien plus en voiture.

(Cela représente une part modale vélo de 15 %, ce qui correspond à l'objectif de la Métropole pour 2020 !)

Quels avantages tires-tu de ce changement ?

Être indépendant de la circulation automobile et avoir un temps de trajet fixe, ne plus avoir de problèmes de stationnement, pratiquer une activité physique régulière. J'arrive toujours avec la pêche au boulot et j'ai moins de dépenses de déplacement.

La traversée du pont d'Aquitaine est quand même spectaculaire ?

C'est difficile d'apprécier le paysage sur une piste aussi étroite qui demande beaucoup de vigilance ! Il faut s'arrêter pour profiter de la vue, mais on ne prend jamais le temps de le faire sur un trajet quotidien et minuté.

Et les fermetures de pistes ?

Cela ne pose pas de problème majeur tant qu'il y en a au moins une d'ouverte ; par contre, on ne le sait pas à l'avance et les déviations vers la piste ouverte sont mal indiquées pour celui qui ne connaît pas les passages souterrains pour changer, d'autant que les panneaux de déviation sont peu explicites.

Bénéficies-tu de l'IKV (indemnité kilométrique vélo) ?

Non.

Quels inconvénients présente ce changement ?

L'inconfort les jours de météo défavorable (pluie et vent) ; mais concernant la pluie, j'avoue que les cas où je me suis vraiment

retrouvé sous une forte pluie sont très rares : certes il peut pleuvoir toute une journée mais on a très rarement une pluie continue sur un trajet complet. Ensuite, il faut vraiment diminuer le nombre de voitures, et du même coup le bruit et la pollution...

Quelles sont les points noirs de ton trajet ?

Incontestablement les boulevards : la sécurité pour les cyclistes y est très médiocre ; c'est dommage parce que ça peut rebuter des personnes qui voudraient se mettre au vélo. C'est le type d'axe où un aménagement sécurisé permettrait de favoriser le vélo sur un large secteur. Autre point noir, l'état des pistes cyclables : il y a de nombreux trous sur les boulevards même si cela a été pas mal amélioré, et il y a de nombreuses bosses en travers de la piste reliant le pont d'Aquitaine au carrefour de Latule : c'est plutôt dangereux car on ne voit pas forcément en arrivant dessus.

Quelles seraient les améliorations à apporter ?

La résorption des points noirs évoqués ci-dessus serait une vraie avancée. Également, le carrefour Latule, en plus des feux qui ne marchent pas toujours, n'est pas très pratique à traverser pour les cyclistes !

Toi et tes collègues cyclistes êtes les meilleurs ambassadeurs pour convaincre les collègues de se mettre au vélo. Est-ce que ton entreprise pourrait être intéressée par un accompagnement pour développer l'usage du vélo ?

Honnêtement je ne le pense pas, parce que j'en discute régulièrement avec mes collègues, j'essaie de leur vanter les mérites du vélo mais ça ne marche pas vraiment... Ils habitent quasiment tous dans la Métropole au-delà des boulevards, et le vélo en ville leur fait peur, sans parler de l'inconfort, à leurs yeux, par rapport à la voiture. En tout cas, en ce qui me concerne, je ne regrette pas une seule seconde mon choix. Il est clair qu'au début, il faut se motiver, il est certainement préférable de s'y mettre au printemps ou en été, avec les beaux jours. Au bout de quelques semaines, ça devient naturel de prendre son vélo pour aller au travail. Désormais, c'est lorsqu'il m'arrive de reprendre la voiture que je me rends compte que c'est quand même bien mieux à vélo ! Je supporte beaucoup plus difficilement qu'avant bouchons et problèmes de stationnement...

■ Ludovic Fouché

Prendre le tramway à Gradignan

Randonnée de soutien

Vélo-Cité milite pour les déplacements urbains à vélo, mais aussi pour une ville apaisée avec moins de voitures, et donc des transports en commun performants. Nous soutenons ainsi l'association « Prendre le tramway à Gradignan » qui appelle de ses vœux un tramway de Gradignan au Tripode, puis vers la place Ravezies et plus loin sur les boulevards.

Il nous semble en effet important de doter les boulevards d'un transport en commun en site propre (TCSP) performant. Nous vous invitons donc à soutenir ce projet en vous joignant à une randonnée militante, qui partira le **samedi 2 juin à 14 heures** du rond-point d'entrée du CHU.

Les vélos cargos



Le vélo cargo est un vélo utilitaire avec une benne à l'avant, né il y a bien longtemps au Danemark. Ces vélos sont utilisés pour le transport des enfants ou de marchandises. Transporter la charge à l'avant facilite le pilotage, par rapport à une remorque, tout en préservant une bonne maniabilité et une bonne stabilité. Et puis on peut voir ses enfants !

On recense 40 000 vélos de ce type au Danemark. Avec l'arrivée de l'assistance électrique, leur nombre s'envole, et même à Bordeaux. Deux familles de vélos cargos existent, les vélos cargos biporteurs, et les triporteurs. Tous ont leurs avantages, et quelques inconvénients qui ont tendance à s'effacer grâce aux innovations techniques comme le freinage hydraulique ou à disque, les amortisseurs, le système pendulaire pour triporteur, etc.

Le triporteur est de conception plus ancienne. Avec deux roues à l'avant et une à l'arrière, il se révèle plus robuste sous la charge et mieux adapté aux grands volumes – et également

plus stable à l'arrêt. En revanche sa conduite est plus compliquée dans les virages. Il est privilégié dans les utilisations professionnelles (plombier, électricien, paysagiste, ou pour les services de restauration qui nécessitent de nombreux arrêts).

La conduite d'un biporteur est celle d'un vélo. Il est plus adapté aux trajets longs et il est très stable dans son déplacement, grâce à son centre de gravité placé très bas. Son rendement est sans doute meilleur.

Ces vélos peuvent être les voitures en ville de demain ! Mais leur utilisation se heurte encore à des problèmes sérieux de stationnement.

Le prix d'un biporteur électrique se situe autour de 2 500 €, et il faudra compter 1 000 € de plus pour un triporteur.



■ Max Clogenson

Rencontre à la Machine à lire



Le samedi 11 mars, nous avons invité Corentin Le Martelot à venir débattre autour de son livre « Moins d'auto pour aller au boulot ». Prenaient également part au débat Ismael Canoyra, en charge pour Vélo-Cité de l'opération « Au boulot à vélo », et deux invités engagés dans la mobilité au quotidien : Aurélie Ronfaut, blogueuse qui se déplace à vélo et promet dans son blog ce mode de déplacement, ainsi que Benoît Jaques, responsable du plan de déplacement à la Caisse d'Épargne. Devant une trentaine de personnes et sous le feu des questions, parfois provocantes, d'Ismael, Corentin a rappelé quels étaient les principaux freins au choix du vélo pour aller au boulot, et comment il était possible de lever ces obstacles. L'expérience récente, au nouveau siège de la Caisse d'Épargne, à laquelle Vélo-Cité a contribué, montre que les propositions faites par Corentin peuvent se concrétiser. Nous remercions Corentin, venu spécialement de Brest, et Hélène de Ligneries, qui avait exceptionnellement ouvert pour nous la salle de la Machine à musique.

■ Pascal Derache

Bons chiffres mauvais genre : et si l'agglomération bordelaise avait du mal à sortir de l'esprit « automobile club » ?

Pourquoi rouspéter ? Les résultats de l'enquête téléphonique de l'automne dernier sur les déplacements dans le territoire de Bordeaux Métropole semblent bons. Quel que soit le motif de mobilité, la part de l'automobile régresse fortement. Elle n'est plus majoritaire et baisse même de dix points depuis 2009. La part du

vélo passe de 4 à 7,7 % dans l'agglomération sur la période, elle atteint même 15 % à Bordeaux : comme à Strasbourg ! La marche fait mieux en prenant 5 points à 29 %. Quant aux transports en commun ils stagnent à 12 %. Dès lors pourquoi continuer à vouloir toujours plus d'autoroutes ? Élargissement de la ro-

cade, grand contournement... Nos décideurs manqueraient-ils d'initiative pour renforcer les transports publics, et faire de la place pour la marche et le vélo ? Ou les snoberaient-ils ?

■ Jacques Dutheil

Des vélocistes qui nous soutiennent

Un certain nombre de vélocistes nous soutiennent, et proposent des réductions aux membres de l'association (sur présentation d'une carte, que nous enverrons désormais à tous les adhérents). N'hésitez pas à aller leur rendre visite !

- **Altermove (-10%)** 82 cours Alsace-Lorraine, Bordeaux - 06 15 25 44 25
- **Atelier du vélo (-10%)** deux adresses à Talence :
94 cours Gambetta (atelier) - 09 64 49 00 88
27 cours Gambetta (boutique) - 05 56 36 09 37
- **Chic & à bicyclette (-10%)** 76 boulevard Georges V, Bordeaux - 05 40 05 28 96
- **Cool Bike (-15%)** 77 quai des Chartrons, Bordeaux - 05 33 48 13 86
- **Cycles et passion (-10%)** 4 cours Aristide-Briand, Bordeaux - 06 33 34 40 32
- **Cycloboost (-5% sur les kits à assistance électrique, batteries et accessoires ; électrification de vélos)** 7 rue de Mireport, Lormont - 09 80 80 16 22
- **Cyvea (-10%)** 28 cours du Chapeau-Rouge, Bordeaux - 05 56 81 59 98
- **Écocycles (-10%)** 36 Avenue Aristide-Briand, Mérignac - 05 56 96 07 50
- **Esprit Cycles (-10%)** 27 rue Nancel-Penard, Bordeaux - 05 56 58 78 34
- **L'Hirondelle Bike Shop (-10%)** 100 cours de Verdun, Bordeaux - 09 54 96 75 60

Sont également adhérents à l'association :

Cycles Mariani (Pessac), Cycles Fouchy (Villenave d'Ornon), Bordeaux Bike Repair (itinérant), Les Sonnettes bordelaises (Bordeaux), Vecto triporteurs, et Western Flyer (Bordeaux).

Le chasse-goupille



Le dernier numéro du Chasse-goupille, fanzine bordelais investi dans la propagande vélocipédique, est paru. Vous le trouverez dans quelques excellentes librairies et autres lieux fort fréquentables : chez le disquaire Total Heaven, aux éditions N'a qu'un œil, à la Machine à lire, à la librairie du Muguet, chez Récup'R, à la librairie associative Disparate... Faut qu'on se le procure à Vélo-Cité !

Les ateliers de réparation participatifs

Vous pouvez y apprendre à réparer votre vélo, avec de bons conseils, et des pièces fournies. Ils se multiplient dans la métropole bordelaise

- **Cycles et manivelles à Bègles**
09 83 91 48 08
contact@cycles-manivelles.org
- **Étu'Récup à Pessac (campus)**
05 40 00 29 18
hello@eturecup.org
- **Récup'R à Bordeaux Belcier**
05 54 49 11 71
contact@recupr.org
- **le Garage moderne à Bordeaux Bacalan**
05 56 50 91 33
- **l'Étincelle à Bordeaux, quai des Queyries**
contact@ateliers-etincelle.org
- **Rustines et cambouis à Blanquefort**
05 56 05 72 48
rustine.cambouis@gmail.com
- **et prochainement Vélo-Cité à Bassens, Cenon, Floirac et Lormont !**

Solution du n° 72

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I	C	H	A	T	E	A	U	D	Y	Q	U	E	M
II	U	S		S	W	I	N	B	U	R	N	E	
III	P	E	S	E	T	A		E	E	E		F	I
IV	R	N	E	D	E		M	A	I	L	L	O	L
V	O	C	R	E	R	A	I		O		I	N	L
VI	A	R	M	O	I	R	E	A	G	L	A	C	E
VII	L	E	E	N	F	T		I		E	M	E	U
VIII	U		N		I	D	O	L	E	S		R	R
IX	M	O	T	O	C	Y	C	L	E			L	S
X	I	P	E	C	A		R	O	U	B	L	E	V
XI	N	I	E	C	T		A	N		L	O	C	O
XII	I	N	S	A	I	S	I	S	S	A	B	L	E
XIII	U	T		S	O	I		A	I	E	O	U	
XIV	M	A	L	E	N	C	O	N	T	R	E	U	X

MOTS CROISÉS n° 73 par Anne Dicky

Horizontalement

I. Pour des matins en fanfare. — II. Dégagent les épis. — III. Vieille automobile. — Transport de moins en moins commun. — IV. Enlevées. — Mal datées. — V. Peintre (phonétique). — Écharpe. — Pronom. — VI. Purifier. — VII. Article. — Bien étoilé (deux mots). — VIII. Pareille. — Parti (sigle). — Métal radioactif (symbole). — IX. Dingo dingo. — Import en vrac. — X. On tient à sa couche. — Habitant des îles Kerguelen, par exemple. — XI. Sœur. — Lettres d'Evtouchenko. — XII. Cliente. — XIII. Article étranger. — Clore. — XIV. Pièces iraniennes. — Fit noir. — XV. Au pouvoir depuis longtemps (deux mots).

Verticalement

1. Remettra en état. — 2. Trompeur quand il est bon. — Prénom étranger. — Fait de beaux draps. — 3. Première Anglaise américaine. — Adoucissant. — Symbole métallique. — 4. Tel la XV et le 8. — 5. Lac. — S'entend. — Décalées n'importe comment. — 6. Excitation. — Arobase. — Dans la Ruhr. — 7. République occidentale. — Textuellement (deux mots). — 8. Au pouvoir depuis longtemps (deux mots). — 9. Choisis. — Crise cardiaque (abréviation). — Emmurée dans le désordre. — 10. Pas de Versailles sans elle. — Interjection. — Vieux prince russe. — 11. Symbole mathématique. — Disparue. — Île singulière. — 12. Un développement de l'enfant.

	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												
XIV												
XV												



FÊTE DU VÉLO

Metropolitaine PARC PALMER - CENON

DIMANCHE 3 JUIN 2018



Vélo-Cité et ses partenaires vous invitent :

10h / BALADE URBAINE À VÉLO - RDV PLACE DE LA VICTOIRE
+ départs alternatifs de Bègles, Mérignac, Pessac

12h-18h / VÉLO-VILLAGE AU PARC PALMER DE CENON

Animations, musique, spectacles, ateliers de réparation,
circuits, tests vélos, bal électro-trad, restauration...

+ d'infos : velo-cite.org

AIR ROLLER / "AMBASSADEURS DU VÉLO" UNIS-CITÉ / À VÉLO SANS ÂGE / CANCAN / CYCLES ET MANIVELLES
CYCLO CAMPING INTERNATIONAL / E-GRAINE / ETU'RÉCUP / GIRONDE TOURISME / LA BORDURE
L'ATELIER REMUMÉNAGE / LE GARAGE MODERNE / LÉON À VÉLO / LES VOITURES À PÉDALES
RÉCUP'R / STATION VÉLO DE CRÉON / STREET ART BIKE / TOUT ART FAIRE / VÉLO-CITÉ

