



Vélo-Cité

149

Novembre 2019



Plaidoyer pour les municipales 2020 : la Métropole à vélo

Bloc-notes

12 décembre : Bordeaux

Atelier méca participatif Cdiscount

13 décembre : Bordeaux

Les Lumières de la ville

Décembre et janvier

Stages de vélo-école

Remises en selle

Février

40 ans de Vélo-Cité

La FUB à Bordeaux

Sprint final



La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a lancé la seconde édition de l'enquête intitulée : *Baromètre des villes cyclables 2019*. Il

vous reste jusqu'au 30 novembre pour répondre à cette enquête qui fait l'état des lieux des aménagements et des services vélo proposés sur le territoire. L'enjeu est important, alors rendez-vous sur :

<https://barometre.parlons-velo.fr>



Accédez à l'enquête en scannant le code à l'aide de votre smartphone.

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux n° 149

ISSN : 1954 - 9032

Comité rédactionnel :

Mireille Bousquet-Mélou, Sacha Viel,

Mado de la Quintinie, Romain Dostes,

Adrien Chaud

Mise en page : Daniel Dandreaux, Wilfrid De Sa

Iconographie : Vélo-Cité, Adrien Chaud

Édito

Je vote pour la Métropole à vélo

C'est le titre de notre nouvelle campagne. Celle pour les municipales de l'année prochaine. Non pas que nous comptions présenter une liste (quoique, une liste métropolitaine du Parti Cycliste – PC – aurait fière allure, vous vous en doutez), mais nous voulons une campagne pour une ville qui parle vélo.

Et d'ailleurs, s'il y avait un peu plus de campagne dans la ville, nous n'en serions pas là : imaginez une ville moins minéralisée, avec des parcs linéaires et continus, depuis la périphérie jusqu'aux boulevards et à chaque fois une large piste cyclable lisse et éclairée au beau milieu pour circuler en toute quiétude... D'ailleurs, sur les boulevards, un parc circulaire cyclable ne serait-il pas idéal ?

Vélo-Cité a donc élaboré un projet global et ambitieux pour convaincre les candidates et candidats de s'engager en faveur d'une ville offrant une meilleure qualité de vie, avec plus de proximité et moins de pollution. L'objectif de notre démarche ? Proposer des solutions aux urgences climatiques, sociales et de santé publique auxquelles les villes doivent faire face.

Nous sommes convaincus que les maires ont les cartes en main pour mettre en œuvre ces réponses du quotidien, en fléchissant davantage de moyens financiers et humains vers le vélo. Nous avons donc le plaisir de vous présenter plus en détail nos propositions dans ce numéro. Nous sommes honorés de constater l'enthousiasme qu'elles suscitent, que ce soit de la part des cyclistes (que l'on comprend !) mais aussi des premiers élus et candidats de différentes sensibilités qui se sont manifestés et pour qui un électorat cycliste existe à présent. L'étape suivante est de convaincre, dans chaque commune de la Métropole, du bien-fondé de ces propositions, afin que les futurs maires, une fois élus conseillers métropolitains, puissent acter leur mise en œuvre.

Un travail de définition précis sera alors à mener, pour déterminer les tracés de lignes, les caractéristiques des voies cyclables, le bon profil pour les boulevards, les emplacements de stationnement intermodaux, les zones à trafic limité et enfin les mesures à prendre pour mettre tous nos enfants sur des vélos. Nous savons d'ores et déjà que toutes ces décisions se chiffrent en centaines de millions d'euros, s'agissant d'infrastructures de transport, mais pour autant restent sans commune mesure avec ce qu'a pu coûter le réseau de tramway ou ce qu'on pouvait annoncer pour une ligne de métro.

Encore une fois, nous avons besoin de votre soutien, de votre relais, de votre réseau, de votre aide, afin de pouvoir contacter un maximum de candidates et candidats et leur faire part de la forte volonté des cyclistes. Pour cela, nous avons mis en ligne une pétition : <https://bit.ly/2OcObp9>

L'ensemble de ce travail, et l'intérêt qu'il suscite, nous confirme toujours plus l'importance que nous devons accorder au travail sur notre ville et ses aménagements cyclables.

Ludovic Fouché

Mais que fait Vélo-Cité ?

Juillet

22 – Rencontre avec Anne Walryck, chargée du défi climatique, de la transition écologique à la mairie de Bordeaux.

Août

28-29 – Repérage Euro Vélo.

29 – Journée de formation « sécurité à vélo » à la CPAM.

Septembre

02 – Action de sensibilisation à l'école Saint-Genès.

05 – CA (Comité d'Administration) Vélo-Cité.

07 – Forum des associations à Talence.

08 – Encadrement « Ouvre la voix, festival cyclo-musical » de Bordeaux à Latresne.

12 – Journée de formation « sécurité à vélo » à la CPAM.

15 – Stand Vélo-Cité au Vélotour.

16 – Formation théorique « rouler à vélo » à Caggemini.

17 – Atelier de réparation participatif à la Cité Administrative.

– Stand sensibilisation et atelier mécanique à la Cité Administrative.

17 – Apéro des mobilités au PUMA (Pôle Urbain des Mobilités Alternatives).

18 – Animation forum ouvert : création d'une communauté vélo au département de la Gironde.

19 – Stand Vélo-Cité à la CARSAT (Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail) dans le cadre de la semaine de la mobilité.

21 – Marche pour le climat et la « caravane des possibles » de la MNE (Maison de la Nature et de l'Environnement).

27 – Cyclo-patrouille à Floirac.

Octobre

03 – Formation au gravage « bicycode » à Vélo-Cité.

05 – Remise en selle.

05 – Accueil et présentation des acteurs du PUMA pour le public.

06 – Bourse aux vélos.

10 – Réunion à la Région Nouvelle-Aquitaine à Blanquefort.

12 – Balade à vélo dans le cadre du partenariat FAB/Vélo-Cité.

18 – Manifestation route de Toulouse.

18 – Réunion Fête du vélo 2020.

19 – Encadrement de la balade à vélo rive droite.

24 – Réunion publique « Plaidoyer de Vélo-Cité pour la Métropole à vélo ».

31 – Encadrement stage vélo pour enfants.

7 – 8 SEPT.

Festival cyclo-musical « Ouvre la voix »



Désormais bien installé au calendrier début septembre, ce festival organisé par la Rock School Barbey rassemble de plus en plus d'adeptes.

Le temps d'un week-end, sont associés balades à vélo, concerts, patrimoine matériel et immatériel et œnotourisme. Vélo-Cité est traditionnellement partenaire du parcours qui débute à Bordeaux. Les 150 spectateurs venus écouter le concert du chœur des femmes de l'Opéra National de Bordeaux ont ainsi pu déguster viennoiseries et boissons chaudes

offertes par notre association. Nos bénévoles ont ensuite assuré la sécurité du cortège, essentielle dans la partie la plus urbaine du parcours. La jonction des partants de Bègles menés par l'association Cycles & Manivelles, effectuée au niveau du pont Saint-Jean, a permis de constituer un sympathique peloton. Au final, ce sont près de 300 jeunes de 2 à 82 ans qui sont allés écouter *Stop II* à Bouliac et *Les Satellites* à Latresne. Une occasion rêvée pour profiter sous un ciel d'été d'un programme riche en découvertes artistiques et en moments conviviaux !

• Alain Guérineaud



12 OCT.

Balade des arts à vélo

Le samedi 12 octobre, Vélo-Cité a organisé avec le FAB Festival International des Arts de Bordeaux Métropole la « Balade des arts à vélo ». Nous avons pris nos vélos à 17 h 30 pour aller au devant de rencontres artistiques imprévues au détour des rues, visiter des expositions (visite guest de la Fabrique Pola) et nous étonner des performances qui ont rythmé la balade.

• Alain Guérineaud

15 SEPT.

Vélotour



Cet événement rencontre un grand succès puisque ce sont plus de 4 800 participants qui ont découvert des lieux insolites de Bordeaux cette année, pour cette deuxième édition. Au programme notamment : l'Arkéa Arena, le stade André Moga, le théâtre Victoire, la Fédération compagnonique des métiers du bâtiment de Bordeaux, le lycée Gustave Eiffel, le parking Indigo Gare Saint-Jean Belcier. Vélo-Cité y tenait naturellement un stand où nous avons pu rencontrer de nombreux cyclistes et constater que beaucoup venaient de l'extérieur de la Métropole : de la Gironde bien sûr, mais aussi d'autres départements de la Nouvelle-Aquitaine. Un autre signe de l'association du vélo à l'image de la ville. Oui, on vient à Bordeaux parce que l'on peut s'y déplacer et s'y balader à vélo et que c'est agréable. Bordeaux : la nouvelle Amsterdam ?

• **Alain Guérineaud**

6 OCT.

Bourse aux vélos

En ce premier dimanche d'octobre, la météo a tenu presque toutes ses promesses. Un début de matinée printanier qui a motivé les premiers vendeurs à se présenter avant même que notre stand ne fut complètement monté. Peu de temps après, a débuté la distribution de tickets pour les acheteurs potentiels, soit près de 150. Nous avons pu apprécier la variété de tous les modèles exposés. Par ici, la véritable randonneuse avec son petit-porte-bagage-à-l'avant-pour-la-virée-quotidienne; par là, les vieux mais vénérables Gitane ou Peugeot, avec leur système de vitesse manuel et leurs dynamos indémodables... Le côté plus moderne a aussi côtoyé le versant vintage, avec la vente de deux vélos à assistance électrique. Au final, 64 vélos ont été déposés et 46 vendus. Pour les vélos qui n'ont pas trouvé preneurs, deux raisons principales ont été évoquées. D'une part, un prix de vente trop élevé par rapport à la qualité des vélos, de l'autre, des vélos peu entretenus avec « trop » de pièces à changer ou d'éléments à réparer, malgré un prix de vente très bas. Des points



sur lesquels il nous faudra travailler à l'occasion de la prochaine bourse aux vélos au début du printemps prochain (traditionnellement, le 1^{er} dimanche d'avril). À suivre.

• **Satch'**

18 OCT.

On a remis ça !

Nouvelle manifestation pour présenter nos revendications concernant l'aménagement cyclable de la route de Toulouse qui a eu pour destination la Mairie de Villenave d'Ornon. Merci à tous ceux qui ont participé à ce moment de solidarité !

• **Wilfrid De Sa**



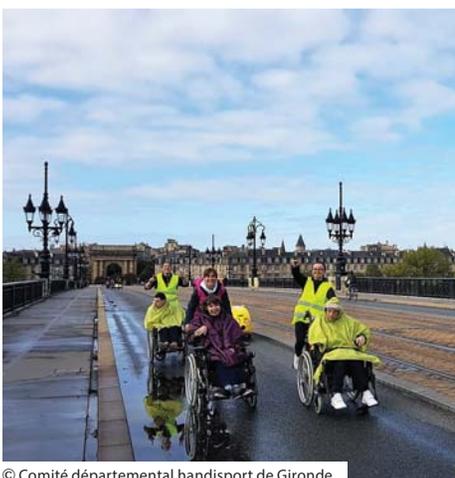
9 OCT.

Balade handisport en Gironde

Mercredi 9 octobre dernier, le comité départemental handisport de la Gironde a organisé une balade à vélo ouverte à toutes et tous. Les associations Vélo-Cité et À Vélo sans Âge ont participé à cet événement. Cette balade avait pour but de favoriser le lien social, de promouvoir et de rendre visibles les mobilités actives pour tous et les différents vélos adaptés tels que le monopousseur, le handbike, le tandem, le vélo-mobile et le triporteur. Cette première

balade, en direction de Créon, a réuni une vingtaine de personnes en situation de handicap ou valides. Nous souhaitons pérenniser l'événement et pour cela nous avons besoin de vous. N'hésitez pas à contacter le comité départemental handisport de la Gironde ou contacter notre association afin d'avoir des informations ou de vous préinscrire pour la prochaine balade.

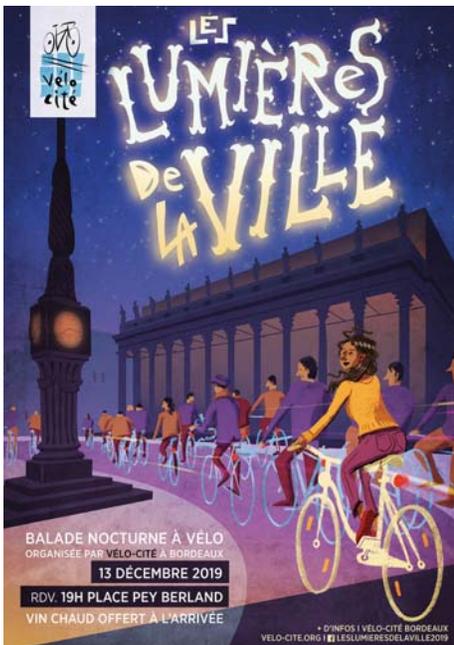
• **Grégoire Ingrand**



© Comité départemental handisport de Gironde

13 DÉC.

Les Lumières de la ville



Vous souhaitez découvrir une nouvelle facette de votre ville lors d'une balade nocturne à vélo ? Venez nous rejoindre pour la 11^e édition des « Lumières de la ville » à la découverte du Bordeaux insolite. C'est l'occasion de vous retrouver entre amis ou en famille autour d'un parcours convivial et d'un bon vin chaud. Munis de vos plus beaux éclairages afin d'illuminer nos rues, vous serez accompagné(e)s de notre guide Yves Simone qui, au cours de cette balade, saura vous éclairer sur le patrimoine bordelais. N'hésitez plus : rendez-vous le vendredi 13 décembre à 19 heures place Pey-Berland où nous nous ferons un plaisir de vous accueillir (balade de 1 h 30, pauses comprises).

• **Amélie Suteau**
• **Catherine Joanlance**

BORDEAUX / SAINT-GENÈS

Un aménagement pour moins d'autos à l'école



Depuis la rentrée de septembre, un nouvel aménagement de sécurité et de protection de la bande cyclable a été réalisé rue Saint-Genès, au droit du groupe scolaire du même nom, pour tenter de réguler le stationnement anarchique qui avait lieu à cet endroit au gré des allées et venues motorisées des parents. Il se trouve que ce groupe scolaire attire des enfants d'assez loin dans la ville et que l'école ne propose aucune solution de stationnement aux parents. Résultat : des voitures sauvagement garées sur la bande cyclable pendant une heure matin et soir, à tel point que certains cyclistes justifiaient leur passage en infraction sur le cours de l'Argonne voisin pour éviter cette portion de la rue, en direction de Talence. La situation devenait donc réellement problématique. Après quelques échanges avec Vélo-Cité, la ville a donc pris les devants et a réalisé un séparateur. Le résultat est encourageant, car cet ouvrage a le mérite de protéger la bande cyclable du stationnement sauvage. Une deuxième phase est en passe d'être finalisée à l'heure où nous écrivons ces lignes ; espérons qu'enfin la disponibilité de la bande cyclable ne souffre plus de l'arrivée et du départ des enfants. Toutefois, nous avons constaté que la proportion d'enfants se rendant à l'école sans voiture est importante : vélo, vélo cargo, trottinette ou marche ont la cote, ce qui est une très bonne chose ! Nous avons également observé un nombre toujours plus important de personnes remontant la rue en sens inverse, que ce soit à vélo ou en trottinette. Il est de toute évidence urgent de prévoir à court terme un réaménagement de cette rue qui permette une circulation des vélos à double sens.

• **Ludovic Fouché**

6-7 FÉV. 2020

La FUB à Bordeaux



Rappel : en février prochain, le 20^e Congrès de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) se tiendra à Bordeaux. Il réunira plus de 400 personnes : élus, techniciens, experts, professionnels du cycle, presse spécialisée et représentants du monde associatif seront rassemblés pour parler vélo.

TOUTE L'ANNÉE

Plus proche de la rive droite

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

- 27, 29 et 30/11 à Cenon (Espace culturel Simone Signoret),
- 4, 6 et 7/12 à Lormont (Pôle Brassens Camus),
- 11, 13 et 14/12 à Bassens (Quartier Prévert – Salle Laffue),
- 18, 20 et 21/12 à Floirac (Salle M270).



Plaidoyer pour les municipales 2020 : la Métropole à vélo

À l'approche des élections municipales qui se tiendront au printemps 2020, Vélo-Cité propose un plan ambitieux qui a pour objectif de faire de la Métropole un modèle en termes de mobilité et de cadre de vie, aussi bien au niveau local que national et international.

Ce « plan » s'inscrit en réponse aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux auxquels il est urgent de faire face. Le fort développement urbain de la Métropole bordelaise requiert de positionner la mobilité comme une politique centrale pour sa viabilité et le bien-être des personnes qui y habitent, y travaillent et s'y déplacent. Le vélo est une solution concrète pour une mobilité efficace

au sein de chacune de 28 communes de l'agglomération et pour les trajets métropolitains quotidiens. Nous défendons ainsi l'idée d'une Métropole à vélo, active, innovante et dynamique, piétonne et intermodale, une référence en matière de mobilité. C'est dans ce sens que Vélo-Cité promeut **5 propositions à réaliser d'ici 2026 pour une Bordeaux Vélopolo.**



Les 5 propositions à réaliser d'ici 2026 pour une Bordeaux Vélopolo :

1. Un réseau cyclable à haut niveau de service (p.9)

2. Un parc circulaire sur les boulevards (p.8)

3. Une métropole intermodale (p.12)

4. Des villes & centres-villes 3A : actifs, apaisés, attractifs

5. Faire émerger une génération vélo



1. Un réseau cyclable à haut niveau de service (RCHNS)

Repère

75 % des trajets effectués dans la Métropole font moins de 5 km et 50 % moins de 3 km. De nombreuses personnes se disent prêtes à changer de mode de transport et à abandonner la voiture pour adopter le vélo. Le frein principal évoqué est le manque de sécurité ressentie à vélo.

Objectif

Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service permettant de relier les différentes communes métropolitaines entre elles ainsi que le

centre de la Métropole, de manière sécurisée et efficace :

- 2 **vélorocades** (liaison circulaire périphérique et intra rocade) ;
- 1 **véloparc circulaire** (liaison circulaire des boulevards) ;
- 12 **vélolianes** (lignes du centre vers les périphéries).

Avec un total de 295 kilomètres, le RCHNS permettra des temps de trajet compétitifs :

- les boulevards sont accessibles en moins d'une heure depuis les communes situées aux extrémités de la Métropole (contre plus d'une heure, en heure de pointe pour la voiture, sans compter le temps de stationnement) – 15 km max ;
- les quais sont rejoints en moins de 30 minutes

depuis la rocade – 8 km max ;

- les quais se situent à moins de 20 minutes du centre de l'une des villes situées dans la première couronne de la Métropole – 5 km max.

Caractéristiques

Sécurisé, agréable et convivial : le RCHNS est aménagé spécifiquement sur la totalité des parcours (carrefours et intersections compris) et présente une largeur d'au moins 1,50 mètre par sens de circulation.

Efficace : le RCHNS garantit une vitesse moyenne de 19 km/h (dès qu'un trajet qui l'emprunte excède 2 km) et des temps d'attente aux principales intersections toujours inférieurs à 45 secondes.



« 75 % des trajets effectués dans la Métropole font moins de 5 km et 50 % moins de 3 km »

Entretenu : le RCHNS est praticable et entretenu 24h/24 et 365 jours par an.

Lisible : le RCHNS propose des aménagements continus à la lisibilité évidente, notamment pour les enfants en trajets scolaires, un jalonnement spécifique, une homogénéité de l'aménagement sur l'ensemble du réseau.

2. Un parc circulaire sur les boulevards

Repère

Jusqu'à 80 % de l'espace est occupé par la voiture sur les boulevards, à la fois pour la circulation et aussi pour le stationnement.

Objectif

Passer à moins de 50 % d'espace occupé par la voiture au profit des piétons, des cyclistes et de la végétalisation.

Plan d'action

- Mise en place d'un aménagement offrant une circulation sécurisée et agréable pour les cyclistes et les piétons.
- Un axe efficace pour les transports en commun et les vélos.
- Un espace vivant et commerçant pour les habitants et les personnes qui s'y déplacent.

3. Une Métropole intermodale

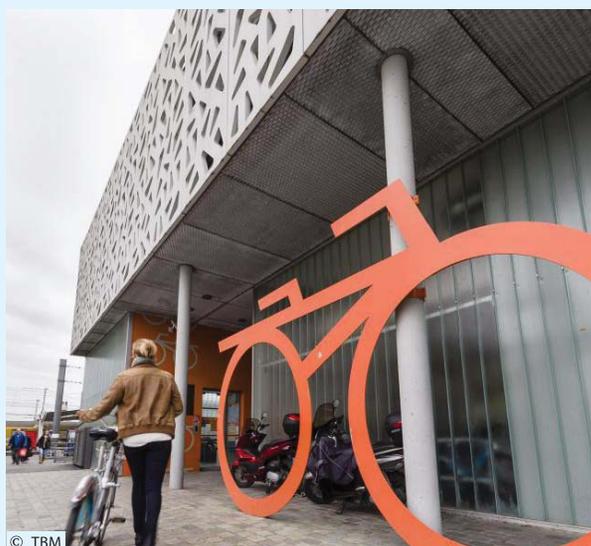


• Création de Parkings relais pour l'intermodalité avec le réseau routier :

- situés aux intersections des voies rapides et du réseau cyclable ;
- équipés de boxes sécurisés ;
- proposant une large flotte de VCUB en location jour en aller-retour ;
- Création de vélo-stations pour l'intermoda-

lité avec le RER métropolitain.

L'ensemble des gares du RER métropolitain comporte une vélo-station, bâtiment sécurisé permettant de déposer son vélo avant de



© TBM

prendre le train. La vélo-station permet également de déposer son vélo pour la nuit et de rentrer en RER. Les vélo-stations peuvent abriter des services utiles aux cyclistes ainsi que des commerces, cafés...

4. Les villes & centres-villes 3A : actifs, apaisés, attractifs

Objectif

En 2026, les 28 communes métropolitaines ont réduit les vitesses de circulation à 30 km/h maximum sur l'espace public. Elles ont identifié et mis en place un ou des centres-villes sans voiture ou à trafic limité.

L'étendue de la zone est à adapter selon la typologie des communes. La zone à contrôle d'accès de Bordeaux doit être étendue et

d'autres « quartiers 3A » créés. Le dispositif de circulation sur le Pont de pierre doit être maintenu et réservé aux piétons, vélos, modes actifs et transports en commun.

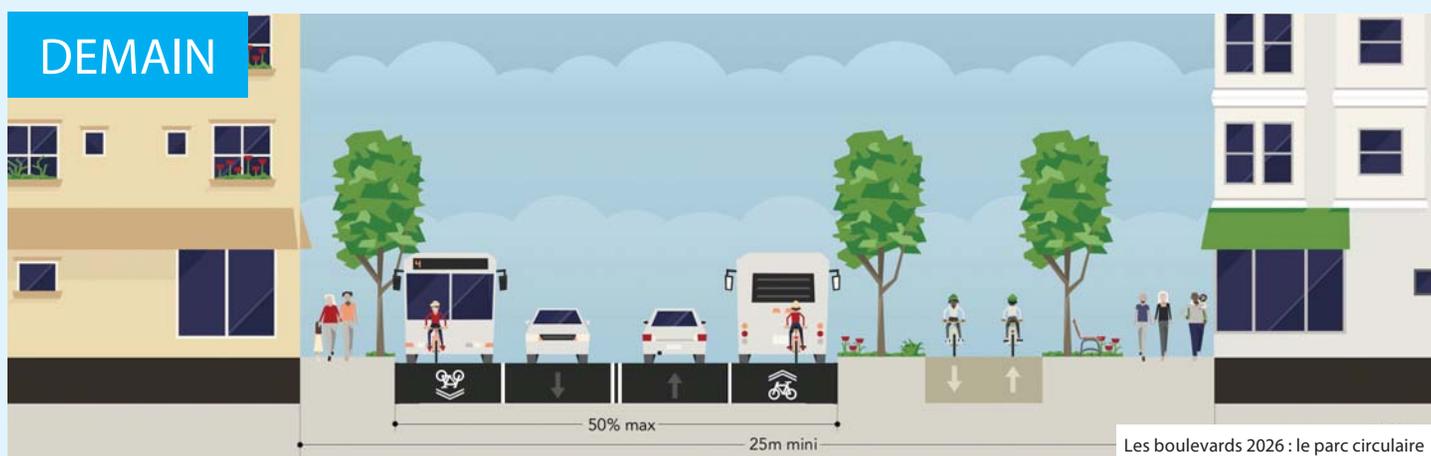
Plan d'action

- Diminuer la vitesse autorisée à 30 km/h dans les villes et dans les centres-villes 3A.
- Restreindre l'espace pour la voiture individuelle et les deux roues motorisés dans les centres-villes. Réservation de zones dédiées aux piétons et vélos avec des exceptions pour les résidents, les transports collectifs, les livraisons (créneau horaire limité) et les services.
- Limiter le stationnement de surface en espace, en temps et par une tarification dissuasive.
- Réaménager l'espace pour qu'il ne soit plus routier : priorité à l'enfant qui va à l'école, au piéton qui fait ses courses, au cycliste qui se déplace. L'espace de vie est humanisé et l'espace public « motorisé » est réapproprié au profit d'esplanades, de trottoirs larges, d'aménagements cyclables...
- Impliquer et accompagner les habitants, les commerçants, les associations, les écoles à travers une communication spécifique et explicative (mairie, police municipale, associations...).
- Installer des maisons des mobilités dans chaque commune afin de proposer des alternatives concrètes, ainsi que des prêts de vélo pour tous.
- Construire des parkings périurbains favorisant l'intermodalité vers les villes et centre-villes.
- Développer les réseaux de transports collectifs et le réseau vélo à l'échelle métropolitaine.

AUJOURD'HUI



DEMAIN



5. Faire émerger une génération vélo

Repère

- 800 mètres, c'est moins de 15 minutes de marche et 5 minutes à vélo.
- L'enquête « Cefil » publiée en mars 2017 par l'AURBA et l'INSEE indique que sur huit écoles enquêtées à Bruges, Libourne et Saint-Aubin-de-Médoc, un tiers des enfants vivant à moins de 500 mètres de leur école y sont accompagnés en voiture. Entre 500 mètres et un kilomètre, c'est 61 % des enfants qui viennent en voiture.

Objectif

En 2026, 100 % des enfants habitant à moins de 800 mètres de leur école (maternelle ou élémentaire) se rendent à l'école à pied ou à vélo (ou avec tout autre mode de déplacement actif).

Plan d'action

- Apprentissage systématique du vélo à l'école.
- Partage de l'espace public dans un rayon de 800 mètres autour de chaque école.
- Mise en place des dispositifs « à l'école sans

voiture » par le biais de la fermeture de rues lors de l'entrée et de la sortie des classes.

- Aménagement de parkings vélo au sein des écoles, facilement accessibles depuis la rue ou à l'entrée de l'école.
- Prêt de vélos enfants gratuit dans les maisons métropolitaines des mobilités alternatives : extension du prêt de vélo actuel auprès des enfants de tous âges.
- Des équipes éducatives sensibilisées et formées qui montrent l'exemple : les mairies incitent l'équipe éducative et particulièrement les agents qu'elles emploient dans les écoles à utiliser le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail (parkings vélo accessibles, mise en place du forfait mobilité...).
- Favoriser les excursions scolaires à pied ou à vélo le plus souvent possible : le vélo et la marche sont adaptés pour de nombreuses sorties dès lors que les communes l'autorisent et le facilitent, notamment par le prêt de vélos.
- Soutien des mairies aux initiatives de type vélobus, pédibus portées par les équipes enseignantes, les parents, les associations...
- Mise en place d'actions de sensibilisation à la mobilité durable dans toutes les écoles et de challenges mobilité à l'échelle communale.

Une page de soutien en ligne pour vous exprimer

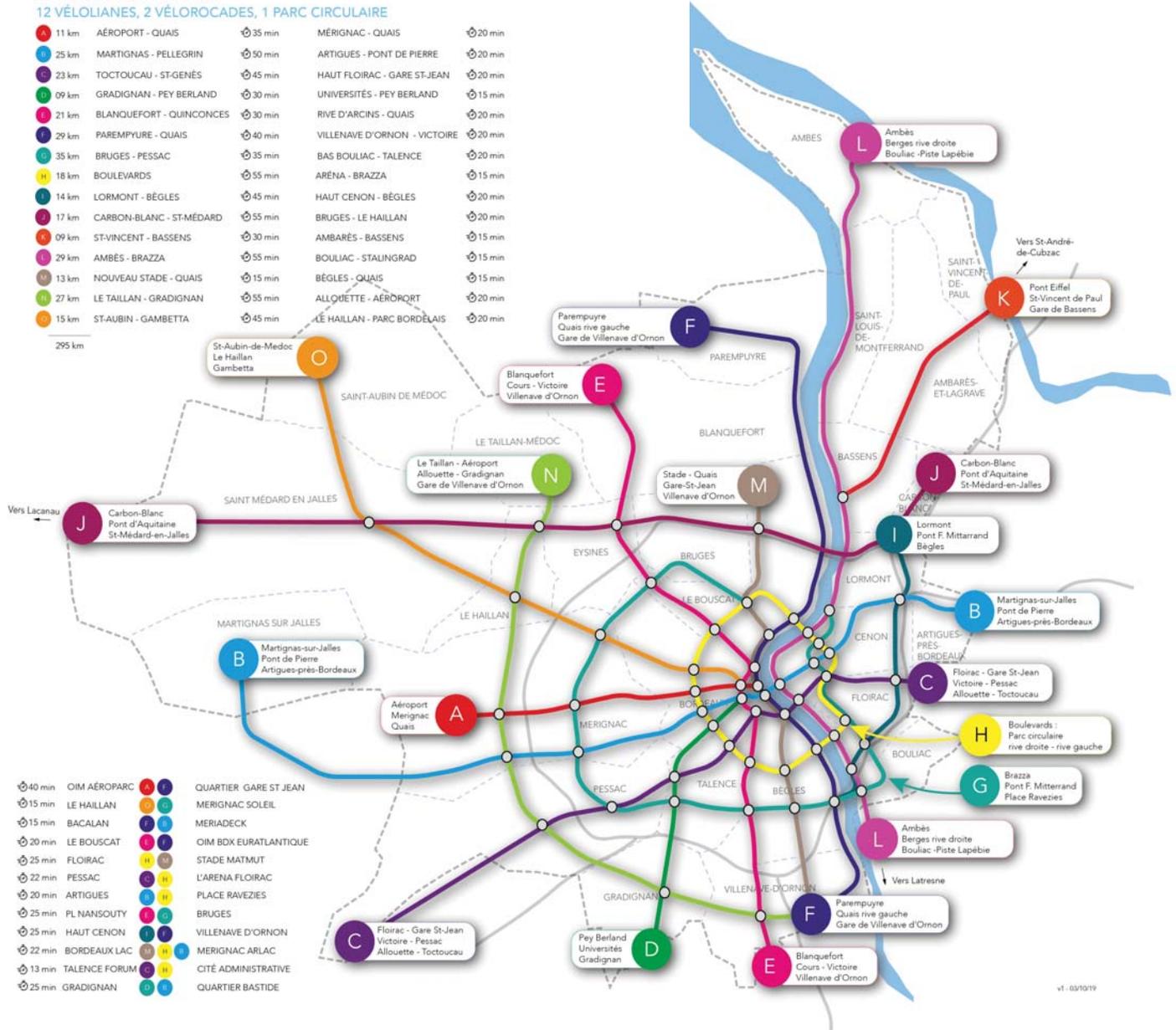
Le plaidoyer pour « la Métropole à vélo » a déjà suscité de nombreux intérêts auprès des candidat(e)s aux élections municipales 2020. À présent, nous avons besoin d'une mobilisation citoyenne massive pour montrer que nous voulons qu'ils adoptent unanimement ce programme. Nous avons donc mis en ligne une pétition que vous pouvez retrouver et signer sur : <https://bit.ly/2qTg8e0>. Nous vous invitons également à en parler largement à votre entourage. Un grand merci, nous comptons sur vous !



RCHNS 2026 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE MÉTROPOLE DE BORDEAUX

12 VÉLOLIANES, 2 VÉLOROCADES, 1 PARC CIRCULAIRE

A	11 km	AÉROPORT - QUAIS	⌚ 35 min	MÉRIGNAC - QUAIS	⌚ 20 min
B	25 km	MARTIGNAS - PELLEGRIN	⌚ 50 min	ARTIGUES - PONT DE PIERRE	⌚ 20 min
C	23 km	TOCTOUCAU - ST-GENÈS	⌚ 45 min	HAUT FLOIRAC - GARE ST-JEAN	⌚ 20 min
D	09 km	GRADIGNAN - PEY BERLAND	⌚ 30 min	UNIVERSITÉS - PEY BERLAND	⌚ 15 min
E	21 km	BLANQUEFORT - QUINCONCES	⌚ 30 min	RIVE D'ARCINS - QUAIS	⌚ 20 min
F	29 km	PAREMPYRE - QUAIS	⌚ 40 min	VILLENAVE D'ORNON - VICTOIRE	⌚ 20 min
G	35 km	BRUGES - PESSAC	⌚ 35 min	BAS BOULIAC - TALENCE	⌚ 20 min
H	18 km	BOULEVARDS	⌚ 55 min	ARÈNA - BRAZZA	⌚ 15 min
I	14 km	LORMONT - BÈGLES	⌚ 45 min	HAUT CENON - BÈGLES	⌚ 20 min
J	17 km	CARBON-BLANC - ST-MÉDARD	⌚ 55 min	BRUGES - LE HAILLAN	⌚ 20 min
K	09 km	ST-VINCENT - BASSENS	⌚ 30 min	AMBARÈS - BASSENS	⌚ 15 min
L	29 km	AMBÈS - BRAZZA	⌚ 55 min	BOULIAC - STALINGRAD	⌚ 15 min
M	13 km	NOUVEAU STADE - QUAIS	⌚ 15 min	BÈGLES - QUAIS	⌚ 15 min
N	27 km	LE TAILLAN - GRADIGNAN	⌚ 55 min	ALLOUETTE - AÉROPORT	⌚ 20 min
O	15 km	ST-AUBIN - GAMBETTA	⌚ 45 min	LE HAILLAN - PARC BORDÉLAIS	⌚ 20 min



v1 - 03/10/19

Signalisation



On le sait, le réseau routier a été pensé et continue de l'être, en fonction et au service du déplacement automobile. Il en est de même pour la signalisation généralement inadaptée aux déplacements des piétons et des cyclistes. Depuis longtemps, Vélo-Cité demandait que soit mis en place une « vraie » signalisation à destination des cyclistes. Tout doucement, cela est en train d'évoluer dans la Métropole. Des panneaux indicateurs directionnels font leur apparition un peu partout, parfois assortis d'une durée de trajet. L'air de rien, c'est important car cela accompagne les infrastructures, pistes et autres itinéraires et les rendent intelligibles. Ces panneaux peuvent également aider au changement de mode de transport lorsque l'on se rend compte que l'itinéraire cyclable est plus agréable et plus rapide que celui emprunté en voiture, ce qui n'est pas si rare !

Il aura donc fallu attendre le « Plan vélo » en cours pour voir fleurir ces panneaux. Espérons que cela continue et même progresse, la signalisation au sol offrant également de belles perspectives.

• **Alain Guérineaud**

MÉRIGNAC

De bonnes nouvelles avec l'ouverture de la Maison du vélo



La Maison du vélo de Mérignac est enfin en service ! Elle a été inaugurée par le Maire et le Président de la Métropole le lundi 16 septembre. La date de l'ouverture est arrivée plus tôt que prévue, tout l'été les équipes de Can-Can (association aménageuse soutenue par la Métropole) ont travaillé à mettre en place les aménagements intérieurs en bois, avec quatre ateliers mécaniques, du range-

ment pour une trentaine de vélos et un petit stand d'accueil du public. Du côté de « Léon à vélo » (l'association qui agit pour rendre Mérignac plus facilement cyclable), restait encore à aménager les bureaux, un coin cuisine et une zone de détente pour les cyclotafteurs en quête d'un peu de tranquillité. Toute ressemblance avec Cycles & Manivelles à Bègles est purement fortuite... Tout s'est mis en place en quelques jours grâce à Lise, la salariée de l'association qui a lancé les premières remises en selle et reçu les premiers Mérignacais qui avaient des petits soucis mécaniques sur leur vélo. Et pour rassembler tout le petit monde des bénévoles, une première bourse aux vélos a été organisée samedi 19 octobre, avec un beau succès (près de 30 vélos vendus et plein de nouveaux adhérents).

La situation de la Maison du vélo est idéale, à la croisée des quartiers des Eyquems, Bourran, Mérignac Soleil tandis que le centre-ville, Mondésir, Arlac, Le Burk ou Le Jard ne sont pas bien loin. Vive la dernière Maison du vélo du réseau métropolitain !

• **Max Clogenson**

De mauvaises nouvelles sur la zone de l'aéroport



Alors que la congestion automobile est terrible sur cette zone et que le vélo peut être la principale solution aux bouchons, la vie des cyclotafteurs s'est compliquée. Avec l'interdiction d'aller sur la voie de bus sur la route vers Martignas, ils sont maintenant obligés de

rouler sur la voie verte de l'autre côté, pour juste quelques centaines de mètres parfois. Les quelques co-voitureurs ne peuvent-ils plus cohabiter avec les cyclistes ? Ce qui est sûr, c'est que la fameuse phrase « Le vélo c'est dangereux » a encore de beaux jours devant elle ! Avec ce règlement, la Métropole oblige les cyclistes à emprunter des ronds-points supplémentaires. N'en jetez plus ! Ainsi, de la clinique du sport à Mérignac au rond-point des cinq chemins au Haillan, pour environ six kilomètres, il faudra en affronter pas moins de huit ainsi que quatre changements de côté de voie cyclable. Soit une douzaine de freinages et de relances, assurément sources de stress et de fatigue. On peut parfois comprendre la préférence pour la voiture, non ? Sur ces gros axes, la Métropole se doit d'installer des solutions cyclables pour chaque côté. Les cyclotafteurs en ont cruellement besoin.

• **Max Clogenson**

Randonnée chez les Vikings

Mes pas, ou plutôt mes pneus, m'ont guidé sur un gros millier de kilomètres au Danemark cet été, j'ai pensé vous faire part de mes observations en tant que cycliste français.



Aéroport de Copenhague : un parking de plusieurs centaines de places attend voyageurs et salariés.

Je ne vous parlerai pourtant que très peu des supers aménagements de Copenhague. Tout amateur de bicyclette sait que dans l'Hexagone, les villes les plus avancées accusent un retard de plusieurs dizaines d'années sur la capitale danoise. La comparaison ne servirait à rien et pourrait nous décourager. Ce n'est pas le but de ce propos, bien au contraire.



Une campagne danoise pleine de surprises

Le Danemark ne se résume pas plus à Copenhague que la France à Paris. Et la surprise pour moi a été de découvrir certaines régions bien vallonnées où la pratique cycliste est très réduite mais où les aménagements existent néanmoins. De très nombreuses routes à grande circulation sont doublées de pistes cyclables, toujours prioritaires sur les voies sécantes. C'est très confortable ! Par contre, lorsqu'il n'y en a plus (ça arrive !) et que l'on se retrouve obligé de circuler sur la chaussée, on est de suite moins tranquille... J'ai toutefois constaté que l'automobiliste danois est notablement plus respectueux des autres usagers de la route (ville ou campagne) que celui de notre

beau pays. En randonnée, la circulation sur les vélo-routes et les voies vertes réserve parfois des surprises : toutes ne sont pas goudronnées et le pédalage sur des revêtements constitués de galets exige effort et attention. Idem avec les pistes sableuses le long des littoraux. Mieux vaut être équipé de pneus assez larges et de bons freins !

Trains, autocars et ferries

Le pays étant constitué de nombreuses îles, les ponts et les ferries sont – évidemment – toujours accessibles aux cyclistes avec les aménagements qui vont bien : pistes, files d'accès dédiées, lieux de stationnement sur les bateaux, etc. Les autocars inter-urbains acceptent dans la majorité des cas les vélos. Certains disposent d'emplacements spécifiques, pour d'autres, il est possible de les charger dans les soutes. Un transport qui peut être, selon les cas, gratuit ou payant. Dans les trains, le transport d'un vélo dans l'équivalent de nos TER est payant. Il n'est donc pas adapté aux déplacements pendulaires journaliers. En contrepartie d'immenses parcs à vélos sont proposés dans toutes les gares. Il est probable, comme aux Pays-Bas, que la plupart des Danois possèdent au moins deux vélos : un pour se rendre à la gare de départ et un autre qui les attend à l'arrivée. Les gares, même les petites, sont équipées d'ascenseurs permettant de charger un, voire deux vélos. Les plans inclinés et passerelles accessibles aux cycles font couramment partie du paysage. Quelle différence avec la pauvreté des aménagements dans nos gares...



Avion

Je me suis intéressé aussi à l'avion. Eh bien, sachez qu'une piste cyclable en site propre joint le centre de Copenhague à l'aérogare (juste à l'entrée de celui-ci) avec un parking de plusieurs centaines de places à l'arrivée pour les salariés et les voyageurs. Et dire qu'à Bordeaux, certains rechignent à créer un itinéraire sécurisé jusqu'aux halls de l'aéroport et à réserver un espace de stationnement pour les cycles !

Signalisation

Si les sas cyclables ne sont pas marqués de la même façon au Danemark, la ligne d'arrêt est clairement indiquée, en retrait d'un feu tricolore, par une bande blanche continue de 25 centimètres de large. De ce fait, l'arrêt est respecté. Chez nous, celle-ci est une bande discontinue de quelques centimètres de large peu visible et souvent effacée. Pas étonnant que les sas soient si peu respectés ! Je me suis d'ailleurs au passage étonné de la qualité des peintures au sol danoises : elles semblent étrangement bien mieux résister que les nôtres...

Autre différence, la signalisation est respectée à la lettre par tous, piétons, cycles ou motorisés. Il y a aussi très souvent des feux spécifiques vélos permettant de tourner à droite ou à gauche. Peut-être faudra-t-il un jour arriver à quelque chose de semblable dans nos rues piétonnes les plus commerçantes, rues dans lesquelles la circulation à vélo n'est pas adaptée, voire dangereuse aux heures de forte affluence.

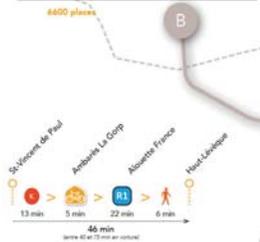
• Marc Opolo

Notre vision de la Métropole pour 2026

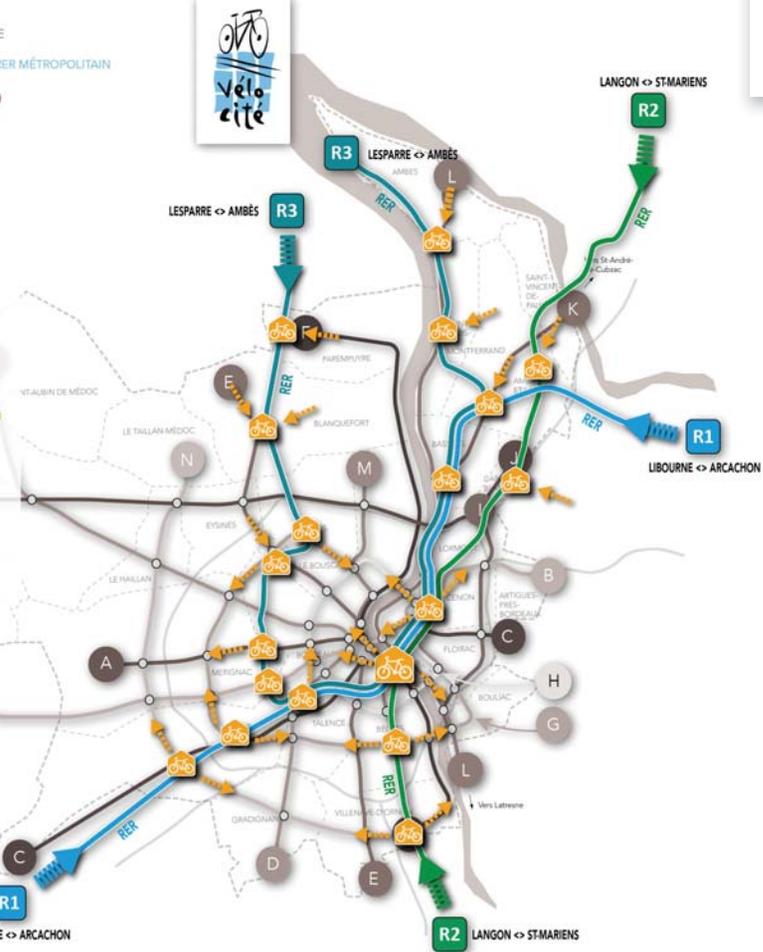


RCHNS 2026 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE MÉTROPOLE DE BORDEAUX VÉLO-STATIONS & INTERMODALITÉ AVEC LE RER MÉTROPOLITAIN

	GARE ST-JEAN	R1 R2 R3 + P + M	2500 places
	ALQUETTE FRANCE	R1 + P + M	200 places
	PESSAC CENTRE	R1 + P + M	200 places
	TALENCE MÉDOUINE	R1 R3 + P + M	300 places
	CENON GARE	R1 R2 R3 + P + M	900 places
	BASSENS GARE	R1 R3 + P + M	200 places
	AMBARÈS LA GORP	R1 R3 + P + M	100 places
	LA GRIVE D'AMBARÈS	R2 + P + M	100 places
	AMBÈS	R3 + P + M	100 places
	ST LOUIS-DE-MONTF.	R3 + P + M	100 places
	CARBON-BLANC - STE-E	R2 + P + M	200 places
	GARE DE BÈGLES	R2 + P + M	200 places
	VILLENAVE D'ORNON	R2 + P + M	300 places
	MÉRIGNAC AIRAC	R3 + P + M	300 places
	CAUDÉRAN - MÉRIGNAC	R3 + P + M	300 places
	GARE DU BOUSCAT	R3 + P + M	300 places
	GARE DE BRUGES	R3 + P + M	300 places
	GARE DE BLANQUEFORT	R3 + P + M	180 places
	GARE DE PAREMPUYRE	R3 + P + M	100 places
4400 places			



L'ensemble des gares du RER métropolitain comporte une vélo-station, bâtiment sécurisé permettant de déposer son vélo avant de prendre le train. La vélo-station permet également de déposer son vélo pour la nuit, et de rentrer en RER. Les vélo-stations peuvent abriter des services utiles aux cyclistes ainsi que des commerces, cafés, etc...



RCHNS 2026 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE MÉTROPOLE DE BORDEAUX PARKINGS RELAIS & INTERMODALITÉ AVEC LE RÉSEAU ROUTIER

- P+Vélo** PARKINGS RELAIS « VOITURE + VÉLO »
 - > SITUÉS AUX INTERSECTIONS DES VOIES RAPIDES ET DU RÉSEAU CYCLABLE
 - > ÉQUIPÉS DE BOXES SÉCURISÉES POUR VÉLO PERSONNEL
 - > PROPOSANT UNE LARGE FLOTTE DE VCB EN LOCATION JOUR EN ALLER-RETOUR
- ACCÈS VOITURES AUX PARKINGS DIRECTEMENT DEPUIS LES AXES STRUCTURANTS**
 - > GAIN DE TEMPS ET DE CONFORT
 - > MOINS DE VOITURES SUR LE RÉSEAU SECONDAIRE
- ACCÈS VÉLOS AUX CENTRE-VILLES ET ZONES D'ACTIVITÉS**
 - > CENTRE-VILLES AÏSÉS
 - > AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR
 - > BAISSE DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

