DÉFENSE ET PROMOTION DU VÉLO AU QUOTIDIEN



158

BULLETIN OFFERT



BULLETIN VÉLO-CITÉ N° 158 AUTOMNE 2023

ISSN: 1954 - 9032 Couverture: © Spolyakov, Pexels

Adrien Chaud, Sacha Viel. Wilfrid De Sa

Wilfrid De Sa

© Vélo-Cité (sauf mention spéciale)

Benoit Gilliot, Adrien Chaud, Alain Guérineaud, Ludovic Fouché, Olivier Michaud, Guenaëlle Leroux, Sébastien Rousseau Satch' Catherine Joanlanne, Marc Aupolaud, BAM. Oriane Hommet.

Tirage

800 exemplaires

Droits d'auteur-ices

Tous droits d'auteur-ices réservés Toute reproduction même partielle par quelque procédé que ce soit, à des fins professionnelles, est interdite Ne pas jeter sur la voie publique

Vous pouvez nous adresser vos remarques ou idées, à l'adresse :

sommaire

Elles sont fraîches	
T'as l'asso	
Dossier	
Belles échappées	
Bulletin d'adhésion	

Que fait Vélo-Cité?

Janvier

05/01 Réunion du Bureau

07/01 Point mensuel aménagements avec Bordeaux Métropole

09/01 Échange avec M. Lagrave, vice-Président de la Région Nouvelle-Aquitaine

17/01 Participation à la cérémonie des vœux du Président de Bordeaux Métropole

20/01 Réunion Euratlantique et les associations vélo

26/01 Réunion du groupe local de

27/01 Participation au P'tit dej de la mobilité, organisé par BAM

27/01 Réunion de présentation du projet de voie verte le long de la RD106 à St-Jean-d'Illac

31/01 Visite de la Fabrique Pola

31/01 "Mon Concert à Vélo" au Rocher de Palmer

Février

01/02 Réunion avec des élu·es de Bordeaux et PM: extinction de l'éclairage nocturne

02/02 Réunion avec la SNCF sur l'intermodalité train & vélo

02/02 Conseil d'Administration

03/02 Point mensuel aménagements avec Bordeaux Métropole 08/02 Réunion de concertation cyclable dans le bas Bouliac

16/02 Réunion du Bureau

17/02 Rencontre avec Geovelo

17/02 Participation à l'AG du Pôle Urbain des Mobilités Alternatives (siège de Vélo-Cité)

23/02 Opération de comptage des cyclistes éclairé·es / non éclairé·es

25/02 Opération " Mon match à vélo " avec l'UBB et Metpark

28/02 Journée de rencontre des acteur·rices du vélo en Gironde

Mars

02/03 Participation au P'tit dej de la mobilité, organisé par BAM

02/03 Réunion du Bureau

07/03 Rencontre avec M. Jeaniean, maire-adioint de Bordeaux en charge de la nature et des quartiers apaisés

24/03 Assemblée Générale

30/03 "Mon Concert à Vélo" au Rocher de Palmer

Avril

05/04 Encadrement de collégien·nes pour le Département

06/04 Conseil d'Administration

11/04 Balade technique sur bordelais

18/04 Visio "Employeurs" avec la FUB

Mai

11/05 Premier "Vélo-village" au Département

25/05 "Rallye Vélo" avec la Cité de l'Emploi sur la Rive Droite

Juin

01/06 Conseil d'Administration

02/06 Rencontre avec Didier Jeanjean et Patrick Papadato élus de Bordeaux en charge de la politique cyclable

06, 08/06 Réunion de travail interne sur les aménagements cyclables

07/06 Participation au forum des mobilités du technicentre SNCF de Bordeaux

13/06 Réunion du collectif vélo Nouvelle-Aquitaine

14/06 Réunion de lancement de notre nouvelle antenne locale de Bordeaux Caudéran

17/06 Fête du vélo, convergence vélo métropolitaine

19/06 Réunion du comité de concertation des Boulevards 22/06 Réunion de préparation du bilan mi-mandat sur la politique cyclable des villes

26/06 Formation bénévoles sur les aménagements cyclables

27/06 Réunion de concertation à Bouliac pour la création d'une liaison cyclable entre la plaine et

30/06 Point mensuel sur les aménagements cyclables avec BM

Juillet

04/07 Inauguration du premier tronçon du ReVE 3 à Bruges, en présence d'élu-es métropolitain-es

04, 10, 20, 25/07 Réunion de travail interne et formation bénévoles sur les aménagements cyclables

06/07 Comité de pilotage pour la fête du vélo 2024 à Bordeaux

06/07 Rencontre des du vélo par Bordeaux Métropole

12/07 Rencontre avec Didier Jeanjean, adjoint au Maire de Bordeaux en charge de la politique

18/07 Rencontre avec Pascale Bousquet-Pitt, Maire-adjointe du quartier de Caudéran

18/07 Réunion du collectif vélo

ACTIVER L'INCLUSION ET LA PARITÉ DANS LES ASSOS VÉLO LOCALES

Oriane HOMMET

Quand on me propose d'écrire l'édito de ce numéro, je n'hésite pas. Évidemment. Une place de choix m'est offerte, celle de prendre la parole à la tribune d'honneur de ma chère Vélo-Cité.*

Comment débute-t'on un édito pour parler des femmes qui font le système vélo? Des dizaines de questions naissent : " qui apparaîtra ? ", " est-ce que c'est une démarche féministe? ". c'est quoi la place des femmes dans le monde du vélo aujourd'hui? ". Puis une autre : " quelle devrait être la place des femmes dans une association de défense du vélo? ". Elle m'entraîne sur cette dernière: " ça remonte à quand le dernier édito écrit par une femme dans le bulletin de Vélo-Cité?".

Je trouve ma réponse. C'était Danielle Cassagne, la dernière présidente. C'était le numéro 121 de février 2014. Je vous laisse faire les comptes.

Et si je semble un peu provocatrice en posant ce constat face à ceux qui m'offrent la place, c'est que j'ai envie de leur lancer un défi. Mais j'y reviendrai tout à l'heure.

La place des femmes est un sujet de société de plus en plus traité et médiatisé. À raison. Les problèmes sont soulevés dans pléthore de secteurs et révèlent aussi des actualités mordantes. Le milieu du vélo n'y échappe pas. J'y suis passée, j'ai quelques anecdotes croustillantes ou affligeantes qui disent qu'il faut évoluer. Puis, j'ai observé comment la FUB (Fédaration des usagers gères de la Bicyclette) et par extension ses associations adhérentes, ont commencé à prendre le sujet au sérieux, en mettant en place des actions concrètes pour pallier les problèmes (parité, prise de parole, invitation d'intervenantes, légitimation, ...).

Comme beaucoup d'autres endroits, le milieu du vélo charrie son lot de clichés, de caricatures et de violences à différents niveaux. Je pense à celles qui parlent technique, infrastructures, enrobé, qui mettent les mains dans le cambouis, dont c'est le métier et à qui on explique comment faire. Celles qui doivent toujours prouver pour être jugées crédibles. Plus qu'un homme. Celles que je connais, que je rencontre, dans les institutions, les associations, mais aussi dans l'histoire du territoire. À celle que j'ai citée plus haut et aussi à d'autres qui apparaîtront très certainement dans ce numéro. Celles qui font le vélo au quotidien avec la nécessité de



On aimerait que ce ne soit pas un combat. mais [...] lorsque les habitudes ne viennent pas naturellement. il faut avoir le courage de les contraindre.

donner encore plus d'énergie, parce au'elles sont femmes.

Alors je salue l'initiative de Vélo-Cité qui se questionne, qui inclut, qui a initié quelques études locales, qui fait un numéro spécial. Parler et montrer, c'est faire de la place. Au final c'est le même combat que pour faire reconnaître les droits du vélo. Montrer qu'on existe. Légitimer. Je pense notamment à la création du mouvement national "Les femmes à vélo " et que je prends le temps de saluer ici. On aimerait que ce ne soit pas un combat, mais ce que j'ai compris, c'est que lorsque les habitudes ne viennent pas naturellement, il faut avoir le courage de les contraindre. Et puis, avant de lancer mon défi, j'aimerais parler de celles dont on ne va peut-être pas parler ici. Parce qu'elles

sont trop nombreuses. Alors je nomme toutes celles qui font le vélo parce qu'elles font du vélo. Celles qui roulent. Celles qui apprennent à rouler. Celles qui mangent le bitume, pour toutes les bonnes raisons qu'elles ont de le faire. Selon une étude de 2018, elles constituaient 60 % des cyclistes de Bordeaux. Leur parole, leur envie et leurs compétences pourraient éclore et dynamiser encore davantage un mouvement comme celui de Vélo-Cité. En travaillant à les inclure pleinement. En leur permettant de trouver elles-mêmes la place qui pourrait être la leur.

Alors, ça y est, je lance ici mon défi à l'une des plus grandes associations d'usagers·ères du vélo de France. Un appel pour une stratégie paritaire et féministe au sein de Vélo-Cité.

Au sein de cette belle association qui apprend à évoluer, pourquoi ne pas commencer par inscrire la parité obligatoire dans les statuts. Ainsi écrire un premier acte dans le marbre pour une parité décisionnelle. Et compléter cette action par la constitution d'un groupe de travail (féminin) pour recruter, définir des actions, observer et étudier les pratiques... Qui se sent prêt·e?

* Oriane Hommet est co-fondatrice de BAM - Agitateur de mobilité et anciennement coordinatrice de Vélo-Cité.

BULLETIN VÉLO-CITÉ BORDEAUX Nº 158

elles sont fraîches



VÉLO-CITÉ RENOUVELÉE

Vendredi 24 mars a eu lieu l'Assemblée Générale de Vélo-Cité, à la Halle des Douves de Bordeaux. Ce moment statutaire, de vie démocratique de toute association, a permis à chacun·e de découvrir les nombreuses actions portées par Vélo-Cité en 2022. L'Assemblée Générale a adopté la vision 2030 et a renouvelé une partie du Conseil d'Administration. Six nouvelles personnes nous rejoignent, et quatre nous quittent. Nous tenons notamment à remercier fort chaleureusement Alain Guérineaud, et Jean Peybale, respectivement anciens président et vice-président, pour leur engagement dans l'association sur cette dernière décennie!



EXTENSION DE ZONE D'INFLUENCE

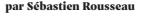
Vélo-Cité Pro a noué de nouveaux partenariats en ce premier semestre avec des structures comme le CEREMA ou encore OREAG. Mais c'est surtout avec des associations FUB hors Métropole que nous développons de plus en plus d'actions communes auprès de structures employeuses locales : Goodwatt avec nos collègues de Saintes à Vélo et de Roue Libre en Grand Dax; Formation théorique et pratique avec nos amis de Vélocité en Agenais, projet 2e vélo SNCF avec nos collègues de Libournavélo ou encore Insercycles sur le Bassin d'Arcachon. Vous voulez en savoir plus et/ou participer aux activités du programme, contacte-nous:

sacha.viel@velo-cite.org et suivez notre actualité sur Facebook et LinkedIn.



MON MATCH À VÉLO, COUP D'ENVOI

Le 25 février, a eu lieu la première opération de " Mon Match à Vélo " pour la rencontre de rugby UBB vs Pau au stade Chaban Delmas. Sur le modèle de " Mon Concert à Vélo " (en partenariat avec le Rocher de Palmer), l'objectif était d'inciter les spectateurs à venir à vélo. Grâce à un partenariat avec l'UBB et Metpark, nous avons pu accueillir les heureuses et heureux cyclistes devant le parking Portes de Bordeaux, avec un diagnostic vélo offert. Les supporter rices ont pu ensuite profiter tranquillement du spectacle pendant que leur vélo était surveillé tout au long du match. Nous avons tenu en parallèle un stand d'information sur le Village dans l'enceinte du stade. Cette opération indédite a moblisé une quinzaine de bénévoles, un grand merci à toutes et tous.





VERS UN COLLECTIF RÉGIONAL

À l'initiative de la Fédération des Usagers·ères de la Bicyclette (FUB), les associations vélo de Nouvelle-Aquitaine se sont rencontrées, les 14 et 15 avril au Garage Moderne avec l'objectif d'échanger et de discuter de la création d'un collectif régional. La FUB porte depuis plusieurs mois l'idée de collectifs régionaux permettant de porter le plaidoyer au niveau régional. De Bayonne à Poitiers, de Pau à La Rochelle, une quarantaine d'associations ont pu échanger sur leurs réalités, leurs fonctionnements, que de découvertes! Le mouvement va se constituer en un collectif régional Nouvelle-Aquitaine dans les prochains mois pour fédérer les acteurs rices, améliorer les échanges de connaissances inter-associations. Depuis cette rencontre, les échanges se poursuivent à un rythme avancé, preuve de la nécessité d'une telle fédération dans notre région.



UN NOUVEAU FRANCHISSEMENT

C'est un aménagement qui n'a pas fait la une des journaux et qui a pourtant son importance. L'avenue du Taillan-Médoc à Evsines est désormais doublée d'une voie verte permettant de franchir en sécurité le pont sur la rocade. Jusque-là, il fallait être bien courageux-se pour prendre cet itinéraire à vélo car les véhicules vous frôlaient alors que vous peiniez à monter le pont. D'ailleurs peu de cyclistes s'y risquaient. Nous espérons qu'à présent la circulation cyclable augmentera considérablementmême si les pistes vers le centre d'Eysines sont toujours étroites et mal entretenues, que le carrefour Douaumont-Bréteil n'est toujours pas aménagé et que la piste Sud se trouve interrompue par une propriété qui déborde de l'alignement!

mandae SI

MAISON ITINÉRANTE DU VÉLO J'APPRENDS À RÉPARER AVEC VÉLO-CITÉ



Trop nombreux sont encore les vélos qui roulent avec une mécanique défaillante. Initié en 2018, la Maison Itinérante du Vélo Rive Droite vous accompagne dans tous vos réparations, marquage...

Plus d'infos et prise de RDV: Tél. 07 66 31 53 09

N'oubliez pas la boutique de l'Atelier, pièces et vélos à petits prix vous y attendent! https://www.facebook.com/ groups/boutiqueateliervelocite

Prochaines date des ateliers:

Bassens

Espace Michel Serres

Septembre 6, 8, 9 **Octobre** 4, 6, 7

Cenon

Espace culturel Simone Signoret

Septembre 13, 15, 16 **Octobre** 11, 13, 14

Lormont

Complexe Brassens Camus

Septembre 20, 22, 23 **Octobre** 18, 20, 21

Floirac

Maison des savoirs partagés M.270

Septembre 27, 28, 30 **Octobre** 25, 27, 28

La vélo-école

UNE VÉLO-ÉCOLE OUI PÉDALE LOCAL

Il y a quelques mois est venu s'inscrire un tout nouveau participant à la première vélo-école de l'année.

C'est un dénommé Jean FOURCHE, qui désormais accompagnera les stagiaires de la vélo-école tout au long de leur apprentissage. Jean FOURCHE est une jeune société bordelaise menée par trois copains aimant avant tout faire de la bicyclette. Ils produisent de magnifiques vélos de ville dont les cadres sont fabriqués au Portugal. Ils sont ensuite peints et assemblés à Bordeaux. Par leur géométrie (vélos pouvant être utilisés par des personnes d'1m50 à 1m90) et aussi par leurs équipements (simples, économiques et durables), ils correspondent aux besoins d'une vélo-école. Il n'en fallait pas plus pour nous décider, avec le concours du Crédit Mutuel du Sud-Ouest, à remplacer nos anciens biclous agonisants (qui avaient, eux, largement dépassés la limite des 64 ans, équivalent temps pédalage). Depuis d'autres véloécoles en France ont emboité le pas, en faisant entrer dans leurs rangs ce fameux Jean FOURCHE. Il n'y a pas à dire, la vélo-école et ses apprenant.tes ont vraiment fière allure! Si vous souhaitez en tester un, n'hésitez pas, contactez-nous: contact@velo-cite.org w



besoins et attentes de la population. d'ici la fin de l'année; 15 mai; • LE VÉLOPARK : regroupant tous les types

INFO MÉTROPOLE

ITESSE SUPERIFURE

LE VÉLO par TBM est la nouvelle appelation regroupant l'ensemble des services relatifs au vélo sur la métropole bordelaise.

Au-delà de ce changement, c'est une offre repensée, élargie et harmonisée, qui est proposée afin de répondre aux nouveaux

LE VÉLO par TBM se décline en trois pro-

- · LE VÉLO: nouveaux modèles et fonctionnalités en remplacement des V3 (dit VCub ")
- LE VÉLO'C : pour les vélos de location de longue durée ou en prêt disponible depuis le
- de stationnement (abris vélo, P+V dans les P+R et gare Saint-Jean) avec une harmonisation tarifaire à partir de la mi-juin. w



BULLETIN VÉLO-CITÉ BORDEAUX N°158 | 5 BULLETIN VÉLO-CITÉ BORDEAUX Nº158

UNE COMMUNICATION PRO RENFORCÉE

Texte: Satch'

Vélo-Cité Pro propose aux entreprises, associations et collectivités, un accompagnement dans la mise en place de leur "Plan de mobilité vélo". Portrait de Yibing, nouvelle bénévole qui vient renforcer la visibilité numérique de ce programme.



Bonjour Yibing, peux-tu te présenter rapidement?

Bonjour, je suis Yibing, bénévole en community management pour la page linkedIn de Vélo-Cité. J'ai rejoint l'association depuis mars 2023. Dans la vie, en dehors du bénévolat, je suis aussi community manager freelance, basée à Montélimar.

Comment as-tu entendu parler de Vélo-Cité?

J'ai trouvé cette mission sur le site Internet : jeveuxaider.gouv.fr.

Pourquoi as-tu voulu t'investir en tant que bénévole?

Parce que j'ai voulu rester active dans le domaine de la communication numérique même étant en demande d'emploi. J'ai remarqué que Vélo-Cité avait besoin d'aide dans ce domaine, j'ai ainsi proposé mes compétences dans ce sens.

Le travail à distance (723 km à vélo) n'est-il pas un frein?

Pas du tout. Avec Sacha, mon référent à l'association, on s'organise de façon flexible et cela rend l'expérience de bénévolat complètement agréable.

En quoi consiste ta " mission" à Vélo-Cité ?

J'ai à ma charge la gestion de la page linkedIn de Vélo-Cité. Notamment sa stratégie : planification éditoriale, création de contenus et le suivi de la performance de la page.

Quel objectif t'es-tu donné?

Pour l'objectif de visibilité et notoriété de l'association auprès de son audience, nous nous sommes fixés 1000 abonné es d'ici fin 2023.

Ton engagement est-il conforme à tes attentes?

Bien sûr, jusqu'ici ça me convient. Parce que c'est à la fois flexible et enrichissant. D'abord, la communication en interne est fluide et directe. Deuxièmement, pour moi, le vélo est un nouvel univers à découvrir. Ces aspects m'ont permis de développer mes compétences en communication en favorisant non seulement ma vie privée (les connaissances sur la mise en place d'un Plan de Mobilité vélo), mais aussi ma vie professionnelle.w

Retrouvez toute l'actualité de Vélo-Cité Pro sur notre page linkedIn : " Vélo-Cité" et sur <u>www.velo-cite.org</u>

L'ENFANT AU COEUR D'UN QUARTIER APAISÉ

Par Catherine Joanlanne



Ce vendredi 28 avril, aux abords de l'école maternelle et primaire Jules Guesde de Cenon, régnait un bouillonnement d'initiatives joyeuses, colorées et créatrices parmi les enfants. L'équipe des enseignants tes et des parents/partenaires s'était investie dans la préparation d'une journée " Rue aux enfants " avec demande à la Ville de fermeture temporaire d'un tronçon de la

rue amenant à l'école. Enfin! Vivre avec les enfants et leur famille dans une ambiance de rue apaisée que se réapproprient les habitants. C'est une réflexion sur la mobilité en ville qui permet à l'enfant un apprentissage de son environnement proche, de sa future autonomie de déplacement dans son quartier, à pied, à vélo, en trottinette. Ce fut donc une journée d'activités ludiques

- et pédagogiques qui s'est déroulée :
 sensibilisation aux handicaps pour mesurer la difficulté à circuler dans la rue, avec le prêt par un enfant de l'école de son fauteuil roulant :
- un parcours vélo pour apprendre les règles de circulation sur la chaussée et sensibiliser aux équipements obligatoires du cycliste et de son vélo, mené par des bénévoles de Vélo-Cité;
- un espace créatif organisé par des parents pour que la nature reprenne vie sur le bitume et s'étende aux trottoirs;
- un atelier crochet pour embellir l'allée

arborée menant à l'école;

- des jeux géants avec la ludothèque ;
- et pour clore la journée, un goûter dans une ambiance festive, grâce aux animateurs du périscolaire.

Cette journée, réfléchie collectivement, eut un grand succès et une bonne communication en amont a permis de prévenir les voisins et commerçants de la mise en place d'une restriction de circulation motorisée sur quelques mètres de rue.

Cet événement sera renouvelé, dans l'espoir que la ville de Cenon mettra en place rapidement ce dispositif de fermeture de rues aux heures d'entrée et de sortie des écoles, déjà développé par certaines communes proches, afin d'offrir aux écoliers·ères, à leur famille et aux riverains·nes, des espaces sécurisés et moins pollués.w

Tresses et coteaux bordelais

Guenaëlle Leroux

NOUVELLE ASSOCIATION VÉLO : LES VÉLOTAFFEURS TRESSOIS

Commesonnoml'indique, l'association se situe à Tresses, petite commune de la Rive Droite appartenant à la Communauté de communes des Coteaux Bordelais. Force est de constater que deplus en plus d'usagers gères de la bicyclette se lancent sur les routes à vélo depuis cette intercommunalité vers la Métropole. À ce jour les infrastructures cyclables manquent cruellement. Tout reste à faire et à construire et l'association espère être actrice dans le développement de ces aménagements à venir afin qu'ils puissent répondre de façon efficace aux besoins des usagers gères. Au-delà du trajet domicile-travail, l'association souhaite aussi aider les parents à amener leurs enfants à l'école ou à la crèche à vélo ainsi que les habitants tes à faire leur course ou tout déplacement de moins de cinq kilomètres sur l'intercommunalité. Vous habitez Tresses, Pompignac, Carignan, Salleboeuf, Fargues-Saint-Hilaire, Bonnetan, Camarsac, Croignon...? Vous souhaitez utiliser ou utilisez déjà votre vélo et aimeriez voir des infrastructures sécurisées se développer, apporter votre témoignage et vos idées ? Les " Velotaffeurs Tressois" sont à votre écoute. w

Pour soutenir l'association en devenant adhérent e : www.helloasso.com/associations/velotaffeurs-tressois

Pour suivre l'actualité de l'association :

facebook.com/Velotaffeurstressois facebook.com/groups/velotaffeurstressois



Bordeaux

Marc Aupolaud

DEUX NOUVELLES ANTENNES LOCALES



Alors que les communes voisines (voir tableau ci-dessous) étaient dotées d'une antenne locale, Bordeaux, ville-centre de la Métropole, n'en possédait toujours pas. C'est chose faite, et même deux fois plutôt qu'une! Depuis plusieurs semaines, deux groupes d'adhérent tes se sont formés pour couvrir la commune. Le premier est dédié spécifiquement au quartier de Bordeaux Caudéran (il ne demande pas l'indépendance!); le second aux autres quartiers de Bordeaux.

Les antennes locales seront notamment force de propositions autour de la vélorue bordelaise, projet porté par Vélo-Cité. w

Pour les contacter et rejoindre une antenne locale : cauderan@velo-cite.org, et bordeaux@velo-cite.org.

Rejoignez un groupe local!

Vous souhaitez vous impliquer pour réseau cyclable de votre commune ? Rejoignez une antenne locale existante, ou venez nous voir pour créer la vôtre. Votre connaissance du terrain est précieuse!

Pessac

pessac@veio-cite.or

Talence

talence@velo-cite.org

Gradignan

gradignan@velo-cite.org

Ambarès-et-Lagrave

ambares@velo-cite.org

Bordeaux

bordeaux@velo-cite.org

Caudéran

cauderan@velo-cite.org

Penser la mobilité à travers une perspective de genre partie l

→ Article à retrouver dans son intégralité sur : https://bam-mobilite.org/Editorial/index.html

Par BAM – Agitateur de mobilité

Après la présentation de leur "Manifeste pour une mobilité responsable" en septembre dernier, plusieurs personnes ont interrogé l'association BAM* sur le fait d'avoir introduit la "perspective de genre" comme l'un des critères fondamentaux d'une mobilité responsable.

quoi faisons-nous référence en réfléchissant à la mobilité avec une perspective de genre ? Estil question de créer une mobilité uniquement pour les femmes, et donc, en opposition aux hommes? Non. Il s'agit de penser la mobilité dans tous ses détails, sans négliger une partie de sa complexité et en assumant sa grande diversité.

La perspective de genre est un outil méthodologique et analytique qui permet d'identifier, de repenser et d'évaluer une situation donnée et l'influence du genre dans les différents domaines de la société tels que l'économie, le travail,

le ménage, l'éducation, l'urbanisme, et, bien entendu, la mobilité.

Dans certaines strates de notre société d'aujourd'hui, les rôles de genre tendent à s'estomper et les tâches traditionnellement assignées aux femmes cessent d'être leur exclusivité. Mais c'est loin d'être la norme. La perspective de genre cherche donc à comprendre et à analyser les situations, pour intégrer des éléments habituellement ignorés dans les planifications et faire des propositions adaptées qui luttent contre les inégalités de genre, les violences faites aux femmes, la discrimination salariale, le fait qu'il y

ait davantage de chômage féminin, la présence encore faible des femmes dans les espaces de décisions et les problèmes de conciliation entre vie personnelle, profes-

élevé que celui des hommes.

En appliquant une perspective de genre dans l'analyse des données, ils ont pu constater dès le début cette différence et lancer une analyse plus approfondie pour déterminer les causes de l'origine de ces attendre et ont souligné que la plupart des accidents impliquant des hommes étaient

sionnelle et familiale.

LE CAS DE LA VILLE DE KARLSKOGA

Dans la ville de Karlskoga, au sud de la Suède, la neige est un facteur prépondérant dans la mobilité des habitants tes pendant une bonne partie de l'année. La neige et la glace!Les services des urgences sanitaires ont constaté lors de l'analyse des données relatives aux accidents de la route dus à la neige et à la glace, que le nombre de femmes accidentées était trois fois plus

chiffres. Les résultats ne se sont pas fait liés à des accidents de véhicules à moteur

La perspective de genre est un outil méthodologique et analytique qui permet d'identifier, de repenser et d'évaluer une situation donnée et l'influence du genre dans les différents domaines de la société.

et que les accidents des femmes étaient liés à des chutes dans la rue. L'analyse des données a débouché sur une étude des causes et il s'est avéré que l'origine des accidents était liée au déneigement des rues. Ils ont pu constater que la priorité avait été donnée au nettoyage de la rocade et des voies centrales menant à de grands lieux de travail à prédominance masculine, et par la suite, on passait au déneigement des trottoirs, des arrêts de bus et des pistes cyclables qui sont des infrastructures majoritairement empruntées par les femmes.

C'est-à-dire que la municipalité avait donné la priorité au déneigement des hommes, au détriment des femmes et en conséquence, aussi des personnes à charge. Bien Ces déplacements sont peu analysés sûr, cela n'a pas été fait consciemment. Il a ou ne sont pas pris en compte dans les avec une majeure diversité. été simplement fait ce qui avait toujours été fait. Il n'a fallu qu'un changement de priorité du déneigement des rues pour réduire considérablement le nombre d'accidents.

L'ÉTAPE SUIVANTE

Dans le domaine de la mobilité, il existe une littérature plurielle sur la prise en compte de la perspective de genre dans la mobilité au niveau international.

Les premières études dans ce domaine sont apparues dans les années 1970.

C'est une tendance qui gagne peu à peu du terrain en tant que tendance, mais qui a du mal à s'appliquer. Pourquoi?

Il y a plusieurs facteurs qui peuvent répondre à cette question, mais ici nous voudrions en souligner trois.

1. Le manque de données spécifiques et actualisées, permettant une analyse per-

Peu de données sont disponibles sur la mobilité selon le sexe et reflètent la complexité et la diversité de la mobilité du quotidien. À titre d'exemple, on peut noter que les données sur les déplacements courts concernant la sphère domestique sont peu nombreuses, voire inexistantes (concernant les achats, les soins au foyer, les soins aux personnes à charge) qui se font à pied et sont réalisés traditionnellement et

majoritairement par des femmes.

enquêtes. Il faut renforcer les enquêtes 3. La faible présence des femmes dans les de la mobilité qui, outre l'étude de la partie modale des modes de déplacement, intègrent des indicateurs socio-économiques et la ségrégation par sexe des données recueillies.

2. La planification de la mobilité.

Beaucoup de modèles de planification sont basés sur l'idée de placer l'usager·ère au centre de la mobilité. Bien. Le problème est que pour faire ces planifications, l'usager-gère est considéré-e comme un "neutre universel "et surprise... Ce "neutre universel "arbore, sans beaucoup de décorum, les caractéristiques des modèles de mobilité masculine. C'est-à-dire, des modèles de mobilité basés notamment sur les déplacements professionnels, qui privilégient les déplacements linéaires et pendulaires, de longue distance et qui se font majoritairement en véhicule motorisé privé.

Des études montrent que les modèles de mobilité des femmes sont moins uniformes, fondés sur l'enchaînement de trajets liés à la multi-activité (conciliation vie professionnelle - vie familiale), avec des déplacements plus courts et uneplusgrandeutilisationdestransports

publics. Les modèles de mobilité des femmes sont donc plus complexes et

espaces de décision et de planification. La mobilité, comme dans les autres secteurs de la société, nécessite une plus grande présence des femmes aux postes de décision et de planification, mais aussi l'intégration de groupes consultatifs composés de femmes pouvant apporter leur expérience de vie. La perspective de genre n'est pas propre aux femmes et il serait intéressant de voir dans ces groupes une certaine mixité, à condition qu'ils soient des espaces d'expression

Comme nous l'avons souligné au début de cet article, nous considérons qu'il est indispensable de penser la mobilité avec une perspective de genre. Nous savons bien que ce n'est pas un sujet simple à aborder et qui exige un changement de paradigme important.

Nous ne voulons pas terminer cet article sans saluer une initiative de la nouvelle association "Les femmes à vélo ", qui vient de présenter son manifeste le 8 mars dernier, lors du Congrès de la FUB (Fédération des Usagers.gères de la Bicyclette) à Rennes. Vous pouvez dores et déjà signer et soutenir le mouvement :



* BAM est le réseau néo-aquitain de la mobilité responsable.L'association rassemble acteurs-ices de la mobilité en région pour coopérer et développer collectivement des solutions de déplacement responsables et alternatives AGITATEUR à l'usage de la voiture individuelle.

BULLETIN VÉLO-CITÉ BORDEAUX Nº158

BONS BAISERS DE SUÈDE

par Adrien Chaud

Il y a deux ans, Adrien Chaud, photographe et membre du CA de l'association, est parti en Suède poursuivre ses études. Il raconte ses observations dans un pays à la culture cyclable. Une série à suivre en plusieurs épisodes.*

ÉPISODE 2 : SCANDINAVIE, À L'ÉPREUVE DE TOUS LES TEMPS

Après plusieurs mois passés ici, je me suis habitué aux flots continus de cyclistes, aux centres-villes bondés de piétons onnes, aux enfants allant à l'école seuls es à vélo. Mais avec la nuit tombant de plus en plus tôt (dès 15 h à Lund en hiver) et les températures glaciales, on aurait pu imaginer le trafic cycliste se réduire, la ville se figer. Mais nous sommes en Scandinavie et contrairement aux idées reçues, le trafic reste considérable durant l'hiver. Les jours sont beaucoup moins longs, la météo s'avère capricieuse... Mais une ville cyclable ne s'arrête pas à la nuit tombée ou aux premiers flocons de neige.

Lumières sur la ville

Pays nordique oblige, le soleil se couche tôt l'hiver, jusque dès 14 h 30 en décembre à Lund (et bien plus tôt à Stockholm !), plongeant les villes dans l'obscurité. Cependant, les nombreux chemins de traverse qui quadrillent la ville sont toujours éclairés, souvent avec un détecteur de mouvement permettant d'accentuer la luminosité, renforçant la sécurité pour les marcheurs euses et cyclistes. Surtout, la nature-même des aménagements cyclables ici rend sûrs les déplacements en ville, les personnes ne croisant que peu les routes grâce aux nombreux passages dénivelés, pistes cyclables séparées, croisements régulés par feux déclenchés.

Cependant, malgré tous ces aménagements, les Suédois·ses sont très attachés·ées à être vu·e·s. Comme en France, un minimum d'équipements est obligatoire : une lumière blanche à l'avant, une

"Finlande, capitale mondiale du cyclisme d'hiver, 22 % des trajets se font à vélo, même durant les 150 jours de neige"

rouge à l'arrière, des catadioptres. Mais surtout, l'hiver, de nombreux piétons onnes portent des gilets réfléchissants, pour se faire voir des cyclistes sur les chemins partagés dès le soleil couché. Difficile de concevoir à Bordeaux des piétons onnes faisant leurs emplettes en gilet — c'est pourtant le cadre quotidien des longues nuits scandinaves...

Durantlapériode de l'Avent (période qui couvre quelques semaines avant Noël), chaque famille suédoise accroche aux fenêtres un chandelier et surtout une étoile, "l'advents stjärna", éclairant toutes les façades de bâtiments des villes et villages du pays. L'histoire raconte que le chandelier vient réconforter les Suédois ses durant cette période, la plus sombre de l'année. À l'instar de la Fête des Lumières lyonnaise, la ville s'illumine d'elle-même six semaines durant, jusqu'à l'Épiphanie. Puis le soleil revient et peu à peu la nuit se fait progressivement moins longue.

À l'épreuve de la neige

La nuit n'est pas le seul élément de désagrément en Suède : la neige y est aussi très abondante, même pour Pâques! Face à cela, les municipalités se doivent de déneiger très régulièrement, dès la moindre chute de neige, les routes… et les pistes cyclables, tout





▲ La piste cyclable et le trottoir déneigés avant la route, sur un pont de Stockholm.



▲ Même à -12°C, les gens se promènent et pédalent. Kiruna, en Laponie suédoise.

"Si les pistes cyclables n'étaient pas déneigées, les cyclistes iraient sur la route, ce qui serait beaucoup plus dangereux."

autant prioritaires! Dans chaque commune, un centre d'opération hivernal permet de déclencher le sablage des rues et routes à l'avance, puis le déneigement une fois la neige tombée. De plus en plus de communes en Suède utilisent désormais la méthode du "sopsaltning", soit le balayage mécanique des pistes cyclables suivi de dispersion de saumure et de sel, pour les pistes cyclables d'importance. À la clé, des infrastructures propres, qu'il est sûr d'emprunter sans risquer la glissade.

Face au grand réseau routier et cyclable, les communes définissent à l'avance un ordre de priorité pour les voies. Les grands axes, routes empruntées par des transports en commun et pistes cyclables radiales, "essentielles à l'activité économique", sont déneigés nuit et jour par des entreprises dédiées. Les routes et pistes cyclables transversales sont déneigées après celles-ci, tandis que les rues résidentielles et chemins de traverse sont gérés par les employé·es de la mairie durant leurs horaires de travail.

Levélo a encore plus d'importance dans la capitale, Stockholm, où les trottoirs et pistes cyclables sont prioritaires dans le déneigement depuis 2015. Le raisonnement derrière n'est pas que climatique, mais vient surtout d'une volonté de lutte contre les discriminations sexistes : les femmes marchent et prennent plus souvent le vélo que leurs homologues masculins,

plus adeptes de la voiture qui peut s'accommoder de quelques centimètres de neige.

" En priorisant comme cela, nous faisons des économies. Si les pistes cyclables n'étaient pas déneigées, les cyclistes iraient sur la route, ce qui serait beaucoup plus dangereux ", estime Liv Hellquist, directrice générale des services de la municipalité de Karlskoga.

Ces opérations ont un coût non négligeable pour les municipalités : la commune de Malmö, troisième ville du pays, dépense chaque année entre 2 et 4 millions d'euros pour le déneigement de ses routes et pistes cyclables. Une activité qui est cependant nécessaire pour la vie citoyenne et la continuité de la vie économique.

Au cercle polaire

De manière encore plus étonnante, le vélo ne s'arrête pas à la frontière du cercle polaire. La série Biclou du Parisien avait évoqué la commune de Oulu, en Finlande, capitale mondiale du cyclisme d'hiver, où 22 % des trajets se font à vélo, même durant les 150 jours de neige. À plus faible échelle, d'autres communes en Laponie déploient elles aussi des plans pour développer la pratique cycliste dans les contrées boréales.

Dans le nord du pays, Umeå et Luleå proposent des infrastructures cyclables de qualité, déneigées durant la nuit, souhaitant ainsi lutter contre la trop grosse pollution due à la circulation automobile l'hiver. Dans la première ville, la voiture ne représente ainsi plus que 35 % des déplacements ; à Luleå, près du cercle polaire, le vélo conserve tout de même une part modale de 15%. Encore plus au nord, en Laponie suédoise, si la voiture est devenue par la force des choses le principal moyen de locomotion à Kiruna durant l'hiver, les chemins de traverse piétons onnes et cyclistes ne manquent pas pour que les habitants tes puissent continuer à se déplacer, même en hiver, à pied, en vélo... Ou en ski!

BULLETIN VÉLO-CITÉ BORDEAUX N°158 BULLETIN VÉLO-CITÉ BORDEAUX N°158 11

^{*}Premier épisode dans le numéro précédent, n°157.

Vous aimez nos actions ? Rejoignez-nous!

- + Un bulletin quatre fois par an.
- + L'accès aux ateliers de réparation participatifs.
- + Des réductions chez nos vélocistes partenaires.
- + Des réductions chez nos partenaires : Citiz Bordeaux (autopartage) & Tout Art Faire (balades culturelles à vélo).
- + La participation à des séances de " remise en selle ".
- + Des animations réservées aux adhérents tes.
- + Et la possibilité de participer à des groupes de travail et au fonctionnement de l'association.



16 rue Ausone 33000 Bordeaux

contact@velo-cite.org Tél. 05 56 81 63 89 velo-cite.org

Maison Itinérante du Vélo et des Mobilités Rive Droite

3, av. du Président Vincent Auriol **33150 CENON** Tél. 07 66 31 53 09 midv@velo-cite.org



VÉLO-CITÉ ACCEPTE LA MONNAIE LOCALE MIEL

Retrouvez-nous sur : 😝 | 🏏 | (in







Bulletin d'adhésion

Coordonnées

•	Nom & Prénom :			
•	Date de naissance:/	Courriel:		
•	Adresse:			
•	Commune:		Code postal:	ate : / /

Tarifs adhésion

Les adhésions couvrent une année civile

- ☐ Individuelle:20€ ☐ Petit budget : 5 €
- ☐ Famille:30 € ☐ Famille petit budget : 10 € ☐ Association:30 € ☐ Entreprise: 200 €
- ☐ Adhésion-soutien:100 €*

- Je souhaite recevoir le bulletin en version
- □ Papier
- □ Numérique
- Si papier, boîte aux lettres accessible par nos facteurs rices?
 □ Oui
 □ Non
- Famille, nombre de personnes concernées :

Effectuer un don

Déductible à hauteur de 66% de vos impôts sur le revenu □ 20 € □ 30 € □ 50€ □ Autre:....

Vous pouvez régler votre adhésion via le site helloasso: www.helloasso.com/associations/ velo-cite-bordeaux-metropole

Par chèque à l'ordre de "Vélo-Cité" et à retourner à :

Vélo-Cité Bordeaux - Pôle Urbain des Mobilités Alternatives 16. rue Ausone · 33000 Bordeaux