Vélo.Cité 123
Juin 2014
ISSN : 1954 - 9032 – 2 €

Éditorial

Comme toute association, Vélo-Cité n'existe que par ses adhérents et bénévoles. Sans eux, sans leur cotisation annuelle, sans leur implication et leur participation désintéressées au fonctionnement, aux manifestations et aux différentes activités, il n'y aurait que peu, ou pas, de promotion des déplacements à vélo en ville. Quand notre association a vu le jour, il y a 34 ans, c'était grâce à un petit noyau de bénévoles convaincus qu'il fallait changer de logique dans les déplacements urbains. Aujourd'hui nous sommes plus de 1000 adhérents ! Et nous avons élargi grandement notre champ d'activité.

C'est pourquoi, à certaines périodes, nous manquons de volontaires. Pourtant nous sommes persuadés que parmi tous nos adhérents, beaucoup seraient prêts à venir donner un coup de main de temps en temps. D'autant plus que les activités sont multiples et variées : apprendre à faire du vélo à des débutants, tenir un stand d'information, intervenir dans des écoles ou des entreprises, encadrer des groupes pour des balades ou pour faire découvrir la ville, ses charmes et ses pièges… Mais aussi : participer à des études, écrire des articles, promouvoir l'association et la place du vélo dans la ville…

Il y en a pour tous les goûts et pour toutes les compétences !

Aussi, pour permettre à nos adhérents de mieux participer à la vie de notre association, nous avons souhaité créer

Association Vélo-Cité
16 rue Ausone 33000 Bordeaux • 05 56 81 63 89
http://velo-cite.org
courriel : bordeaux@fubicy.org
Permanence au local
tous les jeudis de 17 h 30 à 19 heures

Photo Alain Guérineaud

● **Samedi 6 et dimanche 7 septembre**
Festival « Ouvre la voix »

Bloc-notes

● **6 et 7 septembre**

Festival «Ouvre la voix» (p. 3)

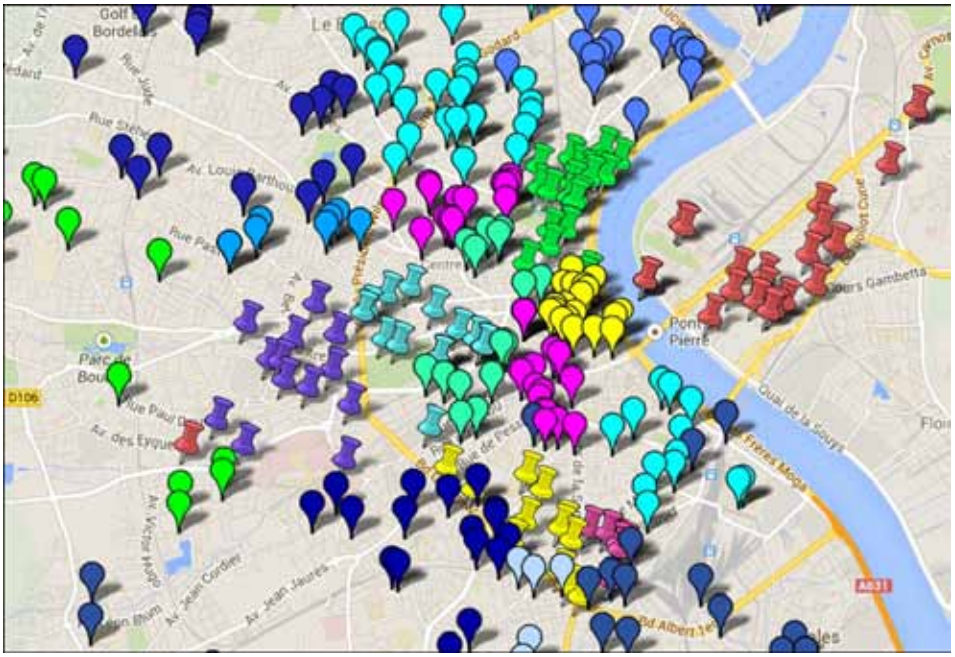
une nouvelle rubrique dans ce bulletin, qui leur sera réservée (rubrique que l'on retrouvera aussi dans notre futur site web rénové).
Vous y trouverez des « offres d'emploi bénévole », des propositions de nouvelles activités, des projets et également des portraits ou des récits de participants.
Nous espérons, à travers ce nouvel espace, pouvoir tisser des liens plus étroits (et toujours conviviaux) avec vous.
En attendant, passez un bel été !

■ **Alain Guérineaud**

http://actuvelo.fr/?Mon-velo-je-le-mets-ou

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux
ISSN : 1954 - 9032
Mise en page du numéro 123
Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreau

Des facteurs pour le bulletin ?



,Notre journal est diffusé à plus de 1 050 exemplaires par mail, et à 700 exemplaires papier. Parmi ces derniers, 200 exemplaires sont diffusés ici et là, lors des stands, manifestations…
La rédaction et la mise en page sont assurées de façon bénévole par des adhérents.
En revanche, la production et la diffusion des exemplaires papier représentent un coût non négligeable : le tirage revient à 0,48 € l'exemplaire ; pour ce qui est de l'envoi, nous avons accès grâce à notre ISSN au tarif groupé de diffusion postale, à 0,60 € l'unité. C'est moins cher que l'envoi normal, mais quand même… Nous diffusons (ou diffusions, jusqu'à une date récente) pas moins de 400 exemplaires par la poste.
Heureusement, nous avons notre réseau de facteurs, sur le centre de la CUB. Mais nous avions depuis un moment négligé d'affecter aux facteurs les nouveaux contacts (adhérents, élus, vélocistes), ce qui fait que nos facteurs ne distribuaient plus que 120 exemplaires.
Pendant ce mois de mai, nous avons remanié leurs tournées, et ils devraient maintenant distribuer près de 380 journaux. Pratique, les visualisations cartographiques !
Nous recherchons toujours des facteurs sur le quadrant nord ouest de la CUB : St-Médard, Le Taillan, Le Haillan, Eysines, et sur la rive droite, hormis pour la Bastide et le bas Cenon. Par exemple, 9 exemplaires papier partent par la Poste à Lormont et Bassens. Y aurait-il parmi ces neuf destinataires un facteur ou une factrice ?
Et puis n'oubliez pas qu'il y a toujours la possibilité d'opter pour la version électronique du journal ! Depuis qu'elle est passée en couleurs (contrairement au tirage papier), elle a des atouts à mettre en avant…

■ **Yves Bonnenfant**

De nouveaux interlocuteurs à Vélo-Cité

Muriel Sola-Ribeiro, salariée de l'association que beaucoup d'entre vous connaissent, est en congé pour un heureux événement imminent. Nous adressons tous nos vœux de bonheur au futur trio. Pendant ce congé, notre association fait de son mieux pour vous accueillir. François Nora, également salarié de l'association et chargé plus spécialement de la vélo-école, répondra à vos messages téléphoniques ou électroniques en fonction de ses disponibilités. Françoise Vilela assurera une permanence au local du 15 au 25 juillet, du lundi au vendredi, de 9 h à 17 h. L'un et l'autre seront en lien permanent avec les administrateurs pour vous renseigner au mieux. Nous vous rappelons enfin que ces derniers tiennent une permanence tous les jeudis de 17 h 30 à 19 h – mais avec une trêve estivale du 10 juillet au 21 août inclus.

François Nora

Un concours photo

Puisqu'on entend dire régulièrement que les cyclistes font n'importe quoi, nous vous invitons à prouver, photo à l'appui, que le « motorisé », qu'il soit à deux ou quatre roues, fait assez régulièrement la même chose mais en général de façon plus dangereuse

Attention toutefois ! Il ne s'agit pas seulement de photographier un véhicule mal garé, ce serait hélas trop facile ! L'esthétique, la beauté de l'image, la recherche, l'originalité… seront des critères déterminants pour le jury.
Ce concours est ouvert à toute personne physique, adhérente ou non à l'association Vélo-Cité.
La photo doit avoir été prise dans la communauté urbaine de Bordeaux entre le 15 juin et le 30 septembre 2014. Toutes les photos : couleur, noir et blanc, sépia… sont acceptées. Elles ne doivent pas avoir été exagérément retouchées en post-traitement numérique.
Les personnes et les véhicules photographiés ne devront pas pouvoir être identifiés.
Envoyez vos clichés (trois maximum par personne) avant le 1er octobre 2014 au format jpeg, maximum 5 Mo, accompagnés de vos nom, prénom, adresse et mail, ainsi que de la date et du lieu de la prise de vue à concoursvelocite@yahoo.fr.

À l'issue du jeu, le jury se réunira afin de désigner les cinq meilleures photos. Les gagnants recevront des lots surprise ayant un rapport avec la photo et/ou le vélo lors d'une réception amicale.
À la fin du concours, chaque participant pourra être sollicité afin que ses clichés soient archivés et réutilisés à titre gratuit par Vélo-Cité. Les clichés dont l'archivage n'aura pas été autorisé seront détruits.

Ouvre la voix 2014

Ouvre la voix 2010, piste Lapébie

Avis à tous les sportifs, aux mélomanes et aux amoureux de notre région : la douzième édition du festival cyclo-musical Ouvre la voix aura lieu comme chaque année sur la piste Lapébie, le premier week-end de septembre (6 et 7).

Pour plus d'informations sur la programmation à venir, surveillez le site de la Rock school de Barbey.

Le club des bénévoles

La participation des bénévoles est indispensable à la vie de l'association. Mais, direz-vous, que puis-je apporter, moi qui suis un simple cycliste qui ne dispose pas toujours de beaucoup de temps ? Voici quelques pistes (forcément cyclables…)

http://www.lest-eclair.fr/article/societe/benevolat-la-force-du-milieu-associatif

Vous vous sentez plutôt technicien ? Vous avez envie de voir progresser les aménagements cyclables de votre commune, vous avez des idées pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes ? Devenez correspondant local de l'association !
Vous pratiquez le vélo avec aisance, vous trouvez ce mode de transport merveilleux ? Partagez votre enthousiasme en le faisant découvrir à d'autres : encadrement de la vélo-école ou de la remise en selle pour adultes. Quoi de plus beau que de transmettre son savoir ?
Vous vous sentez une âme plutôt littéraire ? Vous vous verriez postuler pour le prix Albert Londres ? Notre bulletin (oui, celui que vous lisez en ce moment) vous ouvre ses colonnes !
Et nous aurons aussi besoin de rédacteurs pour notre site Internet qui va être rénové.
Vous pouvez aussi, et ponctuellement, aider à nos diverses manifestations : bourses aux vélos, encadrement de balades cyclistes, tenue de stands d'information, intervention en entreprise ou en milieu scolaire…
D'autres activités existent. Nous en parlerons dans un prochain numéro et nous écouterons l'avis de ceux et celles qui font de notre association une structure active et vivante.
Pour demander des renseignements ou vous inscrire à une activité, laissez un message sur notre répondeur au 05 56 81 63 89, passez nous voir un jeudi soir ou écrivez nous par courrier ou par mèl.

À bientôt !

Une bande cyclable, c'est pour rouler à vélo… doit-on le préciser ?

C'est une longue rue reliant Bordeaux à Talence, empruntée par nombre de cyclistes, notamment des scolaires (pas moins de quatre établissements sur place) et des étudiants. Fort heureusement, elle est équipée d'une belle bande cyclable depuis 2005. Cet aménagement, obtenu de haute lutte, devait faciliter la circulation à vélo. On l'emprunte de fait quotidiennement. Mais dans le fond, pédale-t-on si souvent dessus ? Ou plutôt à côté ?

Sur certaines portions de rue, tout dépend de l'heure. Heures d'entrée et de sortie des élèves ? Heures nocturnes ? Heures dites creuses ? Difficile en tout cas de repérer une bande continue dans cette rue, car il y en a toujours une portion qui disparaît sous… un obstacle plus ou moins volumineux. Que se passe-t-il donc ? En journée des automobilistes y stationnent longuement (c'est qu'il faut venir en avance pour être sûr de trouver une place sur cette magnifique bande cyclable, tellement elle est convoitée). Ils déposent ou attendent leurs enfants qui sont scolarisés juste en face. Si un cycliste se déporte pour passer à côté d'eux, au milieu de la chaussée, et leur fait remarquer qu'ils occupent un espace auquel ils n'ont pas droit, la réponse fuse : « *Je le sais bien mais je ne sais pas où me garer !* ». Hélas, ils ne le savent que trop.

Le soir, un peu plus en amont de la rue, ce sont les riverains qui installent leur véhicule à moitié sur le trottoir, à moitié sur la bande cyclable. Eux non plus « ne savent pas » où se garer.

Mais comment peuvent circuler les cyclistes ? En slalomant entre ces voitures et en espérant qu'ils ne heurteront pas une portière qui vient de s'ouvrir, ou un véhicule en train de déboîter, ou qu'ils ne seront pas aplatis entre ces trois rangées de voitures de front sur certaines portions de la rue ? Étrange façon de respecter le partage de la rue ! Comment oser envoyer son enfant à l'école à vélo ? Il est plus prudent de l'emmener en voiture, nous conseillerons certains parents ! Mais quelle est cette logique qui fausse le raisonnement ?

Le stationnement est un problème croissant en ville, c'est une réalité, notamment à cause de la multiplication de véhicules détenus par une même famille. Il devrait être évident pour tous que la plupart du temps, on ne peut se garer juste devant le lieu où l'on souhaite se rendre. Est-ce une raison pour occuper l'espace protégé qui a été réfléchi et créé pour assurer une certaine sécurité aux cyclistes, aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux parents avec leur poussette et à toute personne dépourvue d'une carapace métallique ? Est-ce une raison pour occuper l'espace public réservé selon le code de la route à ces personnes et les mettre en danger ou du moins en difficulté ?

Un milieu d'après-midi, nous avons tenté d'en parler avec ces occupants enfermés dans leur véhicule garé sur la bande cyclable. Nous avons évoqué des pistes de solution avec certains, d'autres sont restés aussi fermés qu'enfermés – quand les insultes ne pleuvaient pas.

La situation rencontrée dans cette rue se répète dans de nombreuses autres. Elle annihile le progrès que devraient représenter ces aménagements malmenés, elle met en danger les usagers les plus fragiles de la rue, elle dissuade certains de circuler à vélo, elle est contraire à l'apaisement de la circulation. Tentons chacun de trouver des solutions personnelles compatibles avec le respect des autres et d'une réglementation qui favorise la protection de chaque usager de la rue. Réfléchissons aussi à nos modes de déplacement en ville.

■ **Catherine Joanlanne**

Bourse aux vélos d'avril

C'est chaque fois une grande journée que cette bourse aux vélos, avec toute une organisation à parfaire sans cesse afin de satisfaire le public, de ne pas trop le faire attendre, de traiter soigneusement chaque dossier, de faciliter la circulation dans le parc à vélos et de tout surveiller. Ouf !
Heureusement une vingtaine de bénévoles se relaient à chaque fois et apportent leur bonne volonté, leur gentillesse et leur efficacité. Compte tenu de l'affluence d'acheteurs entre 11 h et 13 h lors de la bourse aux vélos d'octobre, nous avions imaginé cette fois un autre type de cheminement du public pour permettre une attente plus agréable dans la file « achat » avec le vélo choisi. Ce système a en effet mieux fonctionné et nous en étions bien contents. Rappelons aussi que des tickets d'entrée dans le parc à vélos (à partir de 11 h), sont distribués dès 9 h 30 aux 100 premières personnes qui en font la demande.
Malheureusement, nous avons tous été perturbés par le vol d'un vélo à vendre, alors que plusieurs bénévoles encerclaient le parc à vélos pour conseiller les acheteurs mais aussi pour prévenir ce genre d'incident. Vélo-Cité a naturellement remboursé le vélo au vendeur qui l'avait déposé le matin. Nous allons devoir trouver d'autres parades contre le vol.
En tout 108 vélos ont trouvé acquéreur. Nous remercions chaleureusement tous les bénévoles qui ont donné du temps et de l'énergie pour assurer le bon déroulement de cette journée. Cette rencontre entre bénévoles est aussi un moment d'échanges très agréable, qui permet de communiquer sur nos actions en cours et à venir, et donne envie à certains de nous accompagner dans d'autres actions durant l'année.

■ **Catherine Joanlanne**

La fête du vélo de Vélo-Cité : déjà la 18e édition !

Sous une température idéale, 23 degrés sous le soleil exactement, 186 cyclistes accompagnés d'un vent léger se sont retrouvés quai Richelieu en ce premier dimanche de juin, pour fêter leurs bien chers vélos.

Accueilli par les Fanfoireux (une fanfare de musique traditionnelle), le peloton intergénérationnel s'est mis en route en musique. Après la traversée du pont Chaban-Delmas, un arrêt au city-stade du parc des Angéliques a regroupé les participants autour d'une démonstration de monocycle-basket par l'association Monogigote.

La suite du parcours a dirigé les vélos vers la côte des Quatre-Pavillons qui s'est laissé grimper tout en douceur par des cyclistes portés par l'énergie du peloton. Même les plus jeunes n'ont pas mis pied à terre !

Sur le site du château des Iris à Lormont, les 20 bénévoles de la fête attendaient les vaillants cyclistes de pied ferme. Ils ont eu droit à un apéritif offert par la ville de Lormont, à de grands jeux en bois et au spectacle des vélos rigolos de l'association *Récup'R*.

Le temps du déjeuner (sur l'herbe !), en musique, a permis à tout le monde de se reposer en toute convivialité avant d'enchaîner sur un spectacle fort sympathique de la compagnie Emilbus.

Pour finir, l'association *Vélo loisir lormontais* a proposé une balade à vélo aux alentours de Lormont et la section marche de *La roue lormontaise* une promenade commentée dans le parc de l'Ermitage (un petit paradis).

C'est dans la joie et la bonne humeur que les participants se sont quittés en se donnant rendez-vous en 2015 pour la 19e édition.

■ François Nora

Mais que fait le CA ?

Avril

■ **01** Stand au Bouscat
Conseil d'administration
■ **06** Bourse aux vélos (p. 4)
■ **09** A'Urba : réflexion sur l'aménagement des grandes allées métropolitaines
■ **10** Préparation de la semaine de la mobilité avec la maison de quartier du Tauzin
Assemblée générale de la MNE (Maison de la nature et de l'environnement)
■ **14** Reconnaissance pour une future balade naturaliste
■ **15** Préparation du village des mobilités pour le salon Alternatiba
■ **16** Repérage pour une animation au Haillan
■ **17** Réunion à la CUB
■ **19** Remise en selle
■ **23** Balade encadrée pour les enfants à l'Union St-Jean
■ **25** Présentation du projet « Gare Saint-Jean 2017 » (p. 8)

Mai

■ **03** Balade à vélo pour le Marché Déborde de Récup'R
■ **06** Conseil d'administration
■ **12** Réunion pour l'organisation de la fête du vélo
■ **14** Réunion pour une fête au Haillan
■ **16** Rassemblement rue St-Genès pour libérer la bande cyclable (p. 4)
■ **17** Fête du Printemps au Haillan
■ **19** Réunion Alternatiba pour des conférences sur la mobilité
■ **20** Réunion à la CUB
■ **22** Grenelle des mobilités à A'Urba
■ **23** Groupe de travail pour un nouveau site web
Congrès de la FUB à Toulouse (p. 6)
■ **24** Assemblée générale de la FUB à Toulouse
■ **26** Réunion avec la direction des transports du Conseil régional concernant les vélos dans les rames et les gares (p. 7)
■ **28** Rencontre à la mairie de Mérignac (p. 9)
■ **31** Stand et animation à St-Médard-en-Jalles

Juin

■ **01** Fête du vélo (p. 5)

Assemblée générale de la FUB

La FUB, fédération des usagers de la bicyclette, regroupe 190 associations qui représentent 30 000 adhérents militant pour la promotion des déplacements à vélo au quotidien. Elle tenait fin mai son assemblée générale, à Toulouse.

Cette rencontre a d'abord permis de faire le point sur les actions menées par la FUB et celles à développer pour le futur. Les quatre grands volets d'actions retenus en 2013 portaient sur la lutte contre le vol des vélos (marquage Bicycode, commission Antivols), le stationnement des vélos dans l'habitat collectif, la mise en place de groupes de travail pour participer à l'élaboration d'un plan national des modes actifs (PAMA), et l'apprentissage de la mobilité à vélo avec la création d'une mallette pédagogique.

Au cours de cette assemblée sont aussi décernés le Clou rouillé et le Guidon d'or, sur proposition des associations locales qui souhaitent tantôt pointer un manque cruel d'aménagements cyclables, tantôt récompenser des réalisations bénéfiques et exemplaires de leur ville ou communauté d'agglomérations. Vélo-Cité avait proposé la candidature de la CUB pour son action sur les « Cédez le passage cycliste au feu » , qui permettent de tourner à droite ou d'aller tout droit à certains feus rouges. En effet, en parallèle avec Strasbourg, l'agglomération bordelaise a été la première à expérimenter en 2009, et pour deux ans, ce dispositif. La CUB a ainsi permis de montrer qu'il n'était pas dangereux. Au terme de cette expérience, il a été intégré dans la réglementation nationale.

Notre association a systématiquement été associée aux réunions de préparation et à la définition des critères d'analyse des carrefours. Nous avons travaillé en binôme avec des agents CUB sur le terrain. Nous avons été informés de l'avancée des études de carrefours ainsi que de l'implantation des panneaux. Cette action s'inscrit dans une politique globale et continue de la CUB en faveur du vélo, dans un esprit de concertation avec les usagers cyclistes.

Pour toutes ces bonnes raisons, l'assemblée des associations FUB a décerné le Guidon d'or à la communauté urbaine de Bordeaux.

Le Clou rouillé est revenu à la branche Gares et connexions de la SNCF, concernant la consigne à vélos en gare de Valence. Les demandes récurrentes des associations de cyclistes depuis 1996 n'ont pas été entendues alors que des espaces libres restent inoccupés dans la gare et qu'un besoin réel de stationnement existe.

■ **Catherine Joanlanne**

Journée d'étude de la FUB : génération vélo

Ou comment le vélo cargo pourrait détrôner le 4 X 4 famille…

Dans les transports quotidiens comme dans d'autres domaines, les bonnes habitudes se prennent jeune et conditionnent les comportements des futurs adultes. La marche, le vélo, la trottinette, le roller intégrés dans la vie familiale pour se déplacer au quotidien, devraient faire partie de l'évolution de l'enfant. Selon l'enquête « Les français et le vélo » (IPSOS en 2012 pour le Club des villes et territoires cyclables), plus de 75 % des jeunes de 15 à 19 ans ne font pratiquement jamais de vélo et seulement 7 % des lycéens et étudiants le prennent quelques jours par semaine. À titre de comparaison, ils sont 20 % en Allemagne et plus de 50 % aux Pays-Bas et en Allemagne.

De la réflexion à l'action

C'est pourquoi des responsables de projets d'écomobilité, des sociologues et anthropologues étaient invités pour échanger sur la façon d'amorcer des changements de mobilité dès le plus jeune âge.

On nous a d'abord présenté le projet *Bambini*, soutenu par le programme *Énergie intelligente pour l'Europe* pendant trois ans (2009-2012). Joliment sous-titré « Move smart from the start » (se déplacer malin dès le début), *Bambini* a pour objectif d'augmenter la présence des modes de transports doux dans la vie des jeunes enfants et de motiver les parents à utiliser des modes de transport plus actifs et respectueux de l'environnement que la voiture.

Les bénéfices attendus sont une amélioration de la santé des enfants, la réduction des émissions polluantes, des économies d'énergie et d'argent.

Bambini veut notamment agir sur l'environnement proche des enfants : les jouets, les livres, les publicités, les références parentales, la voirie, et ce dès le plus jeune âge. Il faut changer les représentations associées aux modes alternatifs pour favoriser leur utilisation, de préférence à la voiture qui est souvent présentée aux enfants comme une évidence, voire un but à atteindre pour réussir ou prendre du plaisir. Les très nombreuses contributions de ce projet sont accessibles à l'adresse http://www.mobile-bambini.eu/index.phtml?id=2453&ID1=2453&sprache=en. On y trouve aussi bien des jeux, qu'ils soient à vélo ou sur le vélo, ou le récit d'initiatives comme les « rues à jouer » : de futures zones de rencontres, interdites pendant quelques temps à la circulation motorisée, le temps que les enfants, et plus généralement les habitants du quartier, se les réapproprient pour en réinventer l'usage. Pour une fois, on ne parlait plus de sécurité des déplacements, mais de plaisir et de changement culturel. Un espoir pour l'avenir de nos rues.

Des jeunes acteurs de leur environnement

Une autre approche innovante de Toulouse fut présentée lors de cette journée d'étude : le projet « Vélicités, des périples à bicyclette dans les quartiers ». Il s'agissait, en partenariat avec l'Éducation nationale, d'inviter les 9-12 ans à découvrir leur quartier en se déplaçant à vélo et à aborder les questions d'urbanisme, de développement durable, de mobilité, pour devenir acteurs de leur environnement.

On s'est aussi penché bien sûr sur l'apprentissage de la mobilité à vélo ; question qui nous touche particulièrement à Vélo-Cité puisque nous animons une vélo-école pour adultes depuis 2008. Il s'agissait de faire le point sur la professionnalisation de cette filière, et de découvrir un jeu créé par la FUB pour former des initiateurs de vélo-école.

Au final, une journée riche en réflexions et en perspectives possibles pour promouvoir toujours mieux le (ou la ?) mode « vélo au quotidien ».

■ **C J**

Oui au tram

On continue notre visite des locaux du PUMA (pôle urbain des mobilités alternatives) avec cette fois-ci une halte chez nos amis de l'association **Oui au tram**

Vous l'avez deviné, elle milite pour le développement du tramway dans l'agglomération bordelaise. Elle a été créée le 18 juin 2007 à l'initiative de riverains, en réponse à l'action de quelques commerçants de la rue Fondaudège vivement opposés au projet de ligne D pour le quadrant nord-ouest de l'agglomération (160 000 habitants).

L'association a organisé régulièrement des rassemblements afin d'expliquer tous les avantages de ce moyen de transport moderne : amélioration du cadre de vie, ville apaisée, moins polluée, circulation facilitée, revitalisation des quartiers traversés par le tramway.

L'objectif était aussi de montrer aux élus que la très grande majorité des citoyens souhaitait l'arrivée du tramway, en particulier dans le secteur Fondaudège. Nous avons également organisé une conférence en mai 2008, en invitant des experts de l'environnement et des transports.

Fiin novembre 2008, 4000 personnes avaient signé notre pétition et 320 personnes avaient adhéré à l'association. Un certain nombre de commerçants nous avaient d'ailleurs rejoints.

L'association a participé activement aux réunions de concertation organisées par la CUB dans les communes desservies par la ligne D : Bordeaux, Le Bouscat, Eysines, Bruges, Saint-Médard, Le Haillan. Elle est intervenue auprès des maires de ces communes, et a communiqué régulièrement auprès des médias.

Le 6 novembre 2009, le conseil de la CUB vote pour la ligne D à la quasi-unanimité. Dans la foulée un premier planning est annoncé : début des travaux fin 2010, et mise en service fin 2013. Mais voilà qu'en janvier 2010 les travaux sont différés : début en 2013 et mise en service en 2016. L'association reprend alors son bâton de pèlerin. Finalement l'arrêté de déclaration d'utilité publique est signé le 30 novembre 2011 par le préfet.

En septembre 2013, notre association a organisé une randonnée à vélo, avec l'aide de *Vélo-Cité*, tout au long du parcours du futur tram. Tous les élus concernés sont venus nous rencontrer au cours de cette randonnée. Certains ont même randonné avec nous. Un pot amical a été organisé par la mairie d'Eysines à la fin du parcours.

« *Oui au tram* » veille désormais au démarrage et au bon déroulement des travaux. L'association garde le contact avec les élus concernés et milite plus largement pour le développement du tram sur l'ensemble de la CUB.

■ **Paul Laffont**

TER et vélo, oui mais comment ?

Florent Coignac, chargé de mission pour l'intermodalité à la direction des transports ferroviaires de voyageurs de la région Aquitaine nous a invités à une réunion de travail le 26 avril dernier.

La région a constaté que l'usage du TER Aquitaine avec vélo embarqué crée de plus en plus de conflits dans les trains, souvent surchargés en vélos, notamment aux heures de pointe. Elle souhaite « mettre en œuvre une palette de mesures en faveur de l'intermodalité TER + vélo qui seraient autant d'actions en faveur du développement de l'usage du vélo mais aussi d'alternatives à l'embarquement des vélos dans les trains. » Tel était le thème de la réunion.

Nous avons débuté par une question à la limite du sujet : celle des touristes prenant le train avec leur vélo. Nous avons appris que la gestion du matériel roulant SNCF sur l'Aquitaine fait qu'aucun matériel n'est attribué spécifiquement à une ligne et qu'il n'y a pas de wagons vélos attribuables à certaines lignes, même en période de pointe touristique, comme cela existe par exemple en Val de Loire. Aucune souplesse non plus dans la conception des matériels pour adapter à la hausse ou à la baisse l'espace vélo en fonction des prévisions touristiques. Un gros mauvais point pour la SNCF, mais ça n'est pas neuf… Nous avons invité la région à faire pression sur la SNCF pour y remédier.

Nous sommes ensuite entrés dans le vif du sujet avec la question des « voyageurs pendulaires » embarquant un vélo. Deux lignes sont très souvent saturées par les vélos embarqués : Bordeaux-Arcachon (50 % des trains saturés aux heures de pointe) et Bordeaux-Agen (15 % aux heures de pointe). Au delà de l'inconfort causé par la saturation des espaces, on voit augmenter les durées de descente et montée dans les trains. Ce mode de trajet concerne 3 % des voyageurs avec une très forte croissance annuelle.

La région va s'orienter sur deux pistes :

- aide au vélo pliant pour les abonnés TER ;
- le « voyageur pendulaire » à deux vélos, un dans chaque gare (ou alors des vélos en libre service).

Concernant cette deuxième piste, la question du stationnement sécurisé est fondamentale. Nous avons aussi insisté sur la billettique : une carte unique doit donner accès au stationnement sécurisé, aux trains, aux bus, aux tram et aux vélos en libre service, partout ! Pas de situation du genre : ma carte parking pour la gare de Langon, ma carte d'abonné TER, ma carte parking pour la gare St-Jean et ma troisième carte pour les parkings de la CUB… Nous avons insisté aussi sur les services vélos aux points de stationnement : gonflage, entretien de base.

Vélo-Cité se félicite de l'intérêt porté à cette question par la région. Cher lecteur, si vous avez l'expérience de l'intermodalité vélo-TER sur les lignes Aquitaine, pourriez-vous nous adresser vos remarques, en quelques lignes, par courriel (bordeaux@fubicy.org, objet : vélo-TER) afin que nous les analysions pour les transmettre lors de notre prochaine rencontre avec la région ? Grand merci !

■ **Pascal Derache et Jean-François Perrin**

Et dans les autres trains ?

Vous le savez, on peut aussi embarquer un vélo dans certains TGV et dans les intercités à réservation obligatoire. Cependant, c'est payant et les billets correspondants ne sont pas en vente sur le site internet de la SNCF. Passage obligé au guichet... Obligé ? Non, car la société Capitaine Train propose désormais un service d'achat de billets en ligne qui inclut le transport des vélos (capitainetrain.com).

Bordeaux

Rue Joséphine

Les dernières peintures au sol datent du 26 avril. Les travaux sont terminés et les panneaux sont là depuis plusieurs semaines déjà : la rue Duret et la rue Joséphine sont désormais à double sens cyclable. On trouvera là un itinéraire agréable pour rejoindre les quais depuis le quartier St-Louis par la rue Leybardie. On prend la rue Duret au carrefour Leybardie-Balguerie-Stuttenberg puis à droite rue Joséphine puis à gauche rue Surson vers les quais. Et avec un peu de chance, le son joyeux de la cour de récréation de l'école maternelle au carrefour Duret-Joséphine vous accompagnera.

La rue Joséphine en double sens cyclable en direction de la rue Surson. On notera l'inévitable automobile stationnant sur le trottoir, et les arceaux vélos bien remplis.

Les tourne-à-droite nouveaux sont arrivés !

Oui ! Ces petits panneaux qui vous mettent de bonne humeur le matin ont fleuri avec le printemps. À Mériadeck par exemple, ou rue Judaïque, ou encore cours Victor-Hugo, c'est un régal.

Place Bir-Hakeim

En bas de la place, autour de la Porte de Bourgogne et à l'entrée du cours Victor-Hugo, les logos vélo à fond vert demandés par Vélo-Cité au fil des multiples réflexions visant à l'amélioration de la condition cycliste sur cette place ont fini par être couchés sur le bitume. Et c'est tout.

Bah quoi, c'est timide ? C'est aussi ce qu'on pense, mais aura-t-on plus ? On nous l'avait promis, sauf que pour l'instant : rien… Espérons qu'au moins la peinture de ces logos tienne un bon moment !

Cours de la Somme

L'aménagement n'est pas récent, mais n'a jamais été évoqué dans ces colonnes : un couloir de bus a été créé à l'extrémité du cours de la Somme, en arrivant place de la Victoire. Bien que plutôt court en amont du feu, il a l'immense mérite de ranger par le vide cet endroit qui était constamment squatté par des bêtes à quatre roues sauvagement garés. Conjugué à un CLPCFR (dit tourne-à-droite plus haut), c'est cool !

Quai des Salinières

Le double sens cyclable (DSC) devient (très partiellement) possible sur la contre-allée des quais ! En effet, un DSC est apparu sur la contre-allée du quai des Salinières, là où le sens de circulation change brusquement au point de vous retrouver face-à-face avec les autres usagers.

Dorénavant, les cyclistes venant du conservatoire par la contre-allée peuvent remonter celle-ci jusqu'à la place Bir-Hakeim, et c'est tant mieux. Malheureusement, ce n'est pas (encore ?) possible ailleurs.

■ **Ludovic Fouché et Jean-François Perrin**

Mérignac Côté Glacière et côté rocade

À chaque fois que Vélo-Cité s'invite à la mairie de Mérignac, elle en ressort avec un tas d'informations sur les aménagements cyclables prévus dans la ville. Voici notre dernière récolte.

Il y a d'abord les quartiers apaisés qui continuent de s'étendre. Après Arlac, le quartier du parc Féau et Capeyron, c'est maintenant sur Bourran, le centre-ville et Chemin-long que les panneaux « 30 km/h », les bandes rugueuses rouges et des renversements de priorités vont être mis en place.

Grande nouvelle maintenant : une solution a été trouvée pour placer des pistes cyclables sur les « vieux » ponts au-dessus de la rocade, comme ceux de l'avenue Kennedy, de celle du Chut ou de l'Argonne. Trouver un passage sécurisé au dessus de la rocade était un des plus gros problèmes que l'on avait dans nos dossiers.

Le pont choisi est celui de l'avenue Kennedy, situé entre la zone commerciale et la zone hôtelière. D'un côté le trottoir va disparaître pour laisser la place à une piste cyclable (sur trottoir donc). De l'autre une piste cyclable sera créée en prenant sur la largeur de la chaussée. Le tout devrait voir le jour avant la fin de l'année, et ainsi rassurer tous les cyclistes qui se faisaient « tailler des shorts » à chaque franchissement de rocade.

Si la solution s'avère bonne à l'usage on pourrait voir se multiplier ces transformations tout au long de la rocade : une vraie révolution.

Dans le quartier de la Glacière, la voie Alfred-de-Musset va être transformée en sens unique descendant de la Glacière vers Arlac. Sur cette voie où il n'y avait même pas de trottoir, le vélo a gagné un double sens cyclable. C'est une très bonne nouvelle même si la voie reste étroite et que les jours d'embouteillages s'annoncent difficiles.

Nous nous réjouissons de voir résolus des problèmes que nous avions pointé du doigt depuis longtemps. Les solutions trouvées prennent un peu de place aux voitures. Ce n'était pas évident, et c'est sans doute pour cela qu'il a fallu attendre. Nous remercions la mairie pour ces études et ces réalisations.

■ **Max Clogenson**

Gare St-Jean, demain et encore après

L'enquête publique relative aux travaux de transformation de la gare Saint-Jean s'est terminée début avril et Vélo-Cité a évidemment participé à la consultation. Voici quelques extraits des remarques que nous avons déposées et de notre argumentation.

Stationnement des vélos

Vélo-Cité est d'accord avec l'analyse de l'état initial présenté au chapitre 2 […]. En revanche l'association marque un profond désaccord avec les prévisions modales d'accès à la gare en 2035. Elle estime qu'elles ne sont en accord ni avec la politique des déplacements de la CUB ni avec le simple bon sens social, économique et environnemental. Les stationnements vélos sont ainsi sous-dimensionnés et doivent absolument être repris. Voici le détail de ce que nous contestons.

Il est indiqué que la part modale actuelle de la marche à pied (MAP) et des vélos est de 16 %, la part des transports en commun (TC) de 50 % et celle des véhicules particuliers (VP) de 31 % (conducteurs + passagers). Les prévisions affichées pour 2017 et 2035 sont :

- 2017 : 16 % de part modale pour MAP+vélos, 54 % pour TC et 26 % pour VP ;
- 2035 : 17 % de part modale pour MAP+vélos, 56 % pour TC et 24 % pour VP.

Autant dire que rien ne changerait ? Pour Vélo-Cité, les prévisions de report de la voiture particulière vers la marche et le vélo sont ridiculement faibles. Trop faibles au regard de la politique des déplacements de la CUB, trop faibles au regard des nécessités sociales, économiques, de fluidité des déplacements et d'environnement. Rappelons que pour les seuls déplacements à vélo, la CUB vise à une part modale de 15 % en 2020, et probablement 20 ou 25 % en 2035. On est bien au delà des 17 % prévus pour la marche et les vélos ! De plus, pour ce qui concerne l'accès à la gare, les données prévues à l'échelle de la CUB doivent être revues à la hausse car la part modale des déplacements doux y est déjà bien supérieure à la moyenne de l'agglomération. Et quand il est correctement organisé, c'est-à-dire avec une offre de stationnement bien placée, suffisante et sécurisée, l'accès à vélo vers une gare est très apprécié car le temps de parcours vers la gare est quasiment invariable (aucun bouchon), ce qui est très rassurant lorsqu'il s'agit d'arriver à l'heure pour prendre le train.

Compte-tenu des prévisions biaisées de l'enquête, les équipements de stationnement vélos sont sous-dimensionnés. Deux solutions sont possibles :

- reprendre les plans du bâtiment principal (parking P1) et éventuellement du parking P2 pour augmenter le stationnement vélo au détriment du stationnement auto ;
- reprendre les plans du bâtiment principal (parking P1) et éventuellement du P2 afin qu'ils puissent monter en puissance au profit du stationnement vélo (et au détriment des autos) pour accompagner le report modal. Et ceci de façon réelle, efficace et non hypocrite. C'est-à-dire en proposant une solution évolutive qui permette aux cyclistes d'accéder depuis la rue aux places de stationnement sans descendre de leur vélo (rampes et circulations adaptées). Les places devront être équipées de points d'attache de type arceau.

Dans les deux cas, il faut mettre en place du stationnement vélo à l'extrémité du pont du Guit, côté St-Jean et en aménageant la trémie inutilisée de l'ancien arrêt minute. Vélo-Cité a visité ces deux sites avec Gare et connexions et des représentants de la CUB et de la mairie de Bordeaux. Ils sont effectivement aménageables.

Tunnels Belcier/St-Jean/accès aux quais

Bordeaux, la CUB et la Gironde sont des lieux de tourisme, de provenance locale ou éloignée. Et ce sont aussi des terres de cyclisme… Il est donc nécessaire que les tunnels puissent être parcourus par un piéton poussant un vélo sans que cela ne conduise à des conflits avec les autres voyageurs. Une grande métropole accueille aussi quotidiennement des travailleurs venant en train avec un vélo embarqué. Ainsi, l'accès à chaque quai des voyageurs équipés d'un vélo doit être facilité (rampes, ascenseurs).

Pont du Guit

Vélo-Cité rappelle que dans le cadre de ses relations avec « Euratlantique », l'association a milité pour un aménagement cyclable à double sens du pont du Guit et a reçu un écho favorable. Cette liaison à double sens jouera un rôle important pour les accès cyclables à la gare et les itinéraires nord/sud. Son intégration aux autres aménagements cyclables doit être réussie.

Vélo-Cité était représentée à la cérémonie officielle de lancement des travaux de la gare le 25 avril. Ce fut l'occasion de rencontrer Mme Olivia Perez, directrice des Gares Bordeaux & CUB. La discussion a porté sur le sous-dimensionnement du stationnement et sur le « billet unique » d'accès au train et aux différents stationnements vélo sécurisés. Rendez-vous sera pris pour enfoncer le clou.

■ **Ludovic Fouché et Jean-François Perrin**

Brèves

Sur la toile

Une série de vidéos norvégiennes qui transposent les rapports de force entre cyclistes et automobilistes à d'autres contextes, du supermarché à l'ascenseur. Assez marrant (ou déprimant?), même sans comprendre le norvégien. **http://www.copenhagenize.com/2014/05/norwegian-share-road-campaign-films.html**

Et toujours le blog Isabelle et le vélo (**http://isabelleetlevelo.20minutes-blogs.fr**) avec notamment une entrée récente sur le livre de Frédéric Héran et une annonce sensationnelle : le nouveau parlement européen est cycliste !

Une coursière à vélo

Nous avons été contactés par une personne qui se présente ainsi, et se propose pour effectuer à vélo des livraisons de plis, petits colis, fleurs, etc., dans Bordeaux et ses environs. Le tout à partir de 6 euros. Contact : **06 32 10 23 37.**

Trente ans

Voilà juste 30 ans que la rue Sainte-Catherine est piétonne. Sud Ouest nous offre à cette occasion une belle série de photos de cette longue artère, de 1950 à nos jours. **http://www.sudouest.fr/2014/04/12/en-images-il-y-a-30-ans-a-bordeaux-la-rue-sainte-catherine-devenait-pietonne-1521685-2780.php**

http://actuvelo.fr/?Mon-velo-je-le-mets-ou

Le retour de la bicyclette. Une histoire des politiques de déplacement en Europe de 1817 à 2050

C'est le titre du nouveau livre de Frédéric Héran, chercheur spécialisé dans les questions de mobilité et de « dépendance automobile », contributeur régulier au magazine de la Fubicy. Faute d'avoir lu son livre, nous avons copié sans vergogne le texte de l'éditeur.

Comment le vélocipède a-t-il concurrencé le cheval ? Pourquoi les Hollandais roulent-ils plus à vélo que les Français ? La voiture est-elle vraiment plus rapide que la bicyclette ? Que faut-il penser des vélos en libre-service, des vélos pliants, du vélo à assistance électrique ? La multiplication des pistes cyclables suffit-elle à relancer la pratique ?

Retraçant le parcours de la bicyclette, depuis la draisienne du XIXe siècle jusqu'aux prototypes du XXIe, en s'intéressant à son environnement économique, culturel et social autant qu'à ses aspects techniques, Frédéric Héran raconte avec talent une autre histoire des déplacements urbains.

Alors qu'il triomphait dans les années 1920-1930, le vélo a été chassé des villes européennes dans les années de croissance d'après-guerre, quand la modernité technicienne et industrielle décréta le triomphe de la vie à moteur. Dès les années 1970, et contre toute attente, la bicyclette a pourtant réussi son retour progressif en Europe du Nord et dans certaines villes d'Italie. Mais la France et d'autres pays ont raté ce tournant.

Analysant avec minutie les politiques de déplacements urbains à travers l'Europe, l'auteur montre que la modération de la circulation a joué un rôle déterminant dans le retour du vélo. Demain, la bicyclette pourrait devenir un moyen de locomotion indispensable pour contrer les effets de la crise économique et écologique. Et contribuer à faire de la ville un espace égalitaire et convivial.

Rien n'y fait

Décidément, rien n'y fait : ni les aménagements défectueux ou mal entretenus, ni la résistance acharnée des mordus du tout auto, ni les discours sur les dangers de la jungle urbaine, ni les pics de pollution, ni même la météo maussade. Rien n'y fait : le nombre de cyclistes augmente sans cesse dans la métropole bordelaise. Nos concitoyens seraient-ils devenus fous ? C'est la question que se pose un de nos lecteurs, pas encore adhérent, qui a souhaité garder l'anonymat

Il devient urgent de se poser la question : qu'est ce qui pousse des gens de tous âges et de toutes conditions à enfourcher un engin aussi instable et aussi démodé ? (On est au XXIe siècle quand même !)

Quel plaisir peuvent-ils prendre à se salir les bas de pantalon ou le fond de culotte, à se retrouver dépeigné(e) au moindre coup de vent, à devoir se protéger de la pluie avec des imperméables aussi voyants que ridicules ?

Non, franchement, c'est comique !

Alors que le progrès nous offre le moyen de nous déplacer confortablement et rapidement, dans le plus grand confort ! Nos admirables automobiles n'ont-elles pas été créées pour cela : nous rendre la vie plus facile ? Plus d'effort à faire : on se laisse porter voire transporter. Nos muscles peuvent se reposer, notre cerveau aussi…

Je ne dis pas, il y a bien quelques inconvénients. Le pire étant quand même cette circulation abominable qui peut nous retarder quelque peu. On peut se demander ce qui pousse les gens à tant se déplacer ! Enfin… grâce à mon GPS dernier cri je parviens assez régulièrement à mettre moins de 40 minutes pour parcourir mes 5 km matinaux. Ce qui est très acceptable, vous en conviendrez.

Le second point noir, selon moi, c'est le stationnement. Heureusement il reste encore suffisamment de trottoirs accueillants où l'on ne risque pas la moindre contravention. Pour les arrêts minute, le choix ne manque pas : arrêts de bus, bandes cyclables, couloirs de bus et ruelles peu passantes offrent un éventail de solutions pratiquement sans risque.

Vous admettrez que les avantages de mon mode de transport favori l'emportent largement sur tous les prétendus bienfaits du vélocipède (ce mot-là me fait beaucoup rire !). C'est pour cela que je ne comprends pas l'engouement actuel pour ce mode de transport que je ne peux m'empêcher de qualifier de ringard.

C'est une mode, je suis certain que cela va passer.

En attendant vous avez toute ma sympathie car au moins vous me faite bien rire !

■ **Toto**

http://actuvelo.fr/?Mon-velo-je-le-mets-ou

Un peu de vélo en Chine

Le Yunnan est une province chinoise qui occupe l'extrême sud-ouest du pays. Son attrait réside dans la beauté de ses paysages et la variété de peuples qui l'habitent. Certaines de ces minorités ethniques ont gardé un style de vie ancestral.

Kunming, « ville à l'éternel printemps » en est la capitale. À l'échelle chinoise c'est une ville moyenne : 8 millions d'habitants.

Autant dire que la question des déplacements y revêt une grande importance. Nous connaissions jusqu'ici les embouteillages dantesques de Pékin, et la pollution qu'ils entretiennent. Il n'en est pas encore de même à Kunming. Même si l'automobile a pris une place prépondérante j'ai constaté que les deux-roues ont encore leur place et que des aménagements récents étaient fait en leur faveur.

À noter tout de même que ces deux-roues sont majoritairement motorisés – mais électriques à 99 %.

Oui, j'ai vu à Kunming des contresens cyclables et des rues seulement autorisées aux deux-roues. J'y ai vu des pistes de quatre mètres de large, parfois plus, ouvertes aux vélos, aux motos et scooters électriques (dont la vitesse ne dépasse pas les 15 km/h à vue de nez).

J'ai vu des agents de la circulation, spécialement dédiés à cette tâche, « libérer » les deux-roues quelques secondes avant les voitures aux feux tricolores pour qu'ils ne soient pas pris dans le flot de celles-ci (l'équivalent de nos sas cyclistes… en plus efficace !) et également leur permettre de tourner à droite au feu rouge (et dire qu'on croyait l'avoir inventé).

Ce que j'ignore, par contre, c'est s'il s'agit là de reliquats de pratiques du temps pas si lointain où les déplacements se faisaient majoritairement à vélo, ou si c'est le résultat d'une prise de conscience des méfaits du « tout auto ». L'avenir nous le dira…

En campagne ou dans les petits bourgs (oui, il en existe aussi) le vélo est encore utilisé… par les enfants et les anciens. Quand aux aménagements, ils sont inexistants, en tout cas je n'en ai pas vu. Toute l'énergie m'a parue mobilisée pour la construction de routes, autoroutes, ponts et viaducs gigantesques.

J'ai pu aussi croiser quelques randonneurs cyclistes chinois. Certes rares mais courageux, ils entretiennent l'espoir de ne pas voir disparaître cette pratique dans ce grand pays.

■ **Marc Aupaulot**

Photo Alain Guérineaud

Un petit poème que nous envoie un adhérent des Droits du piétons

Partageons routes et rues

Il y a ceux-ci et ceux-là
Il y a piétons et cyclistes
Je suis de tout ce monde-là
Aussi un automobiliste

Il nous faut donc coexister
Sur routes, rues, toutes les voies,
Avec bon sens, honnêteté
Tout cela peut être une joie

Chacun le sait, tantôt marcher,
Pédaler et même conduire
Est plaisir qu'on peut partager,
Tout cela je viens vous le dire

Vive le sport et l'amitié
Ainsi, chacun bien à sa place
Itinéraires partagés
Pour éviter qu'on y trépasse !

C'est que piéton je suis d'abord,
Avec bonheur et sur les routes
Et sur les rues pour dire alors
Que je défends ce que je goûte

Au lieu d'encombrer nos cités,
De rendre l'air irrespirable
Plutôt marcher ou pédaler
N'est-ce pas vraiment souhaitable ?

Bref, en guise de conclusion
Seul, ou mieux, avec compagnons,
Et loin de toutes pollutions
Marcher, rouler, comme c'est bon !

■ **Jean**

MOTS CROISÉS *Grille n° 54 par Anne Dicky*

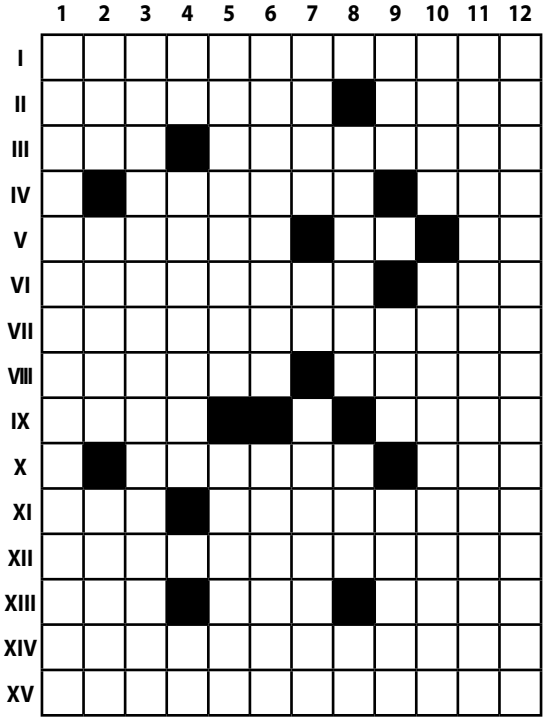
● ***Nous publions la même grille que dans le bulletin précédent, ou plutôt les mêmes définitions : la grille était pleine d'erreurs introduites par nos soins.***
Nous présentons nos excuses à Anne Dicky, dont nous avons malmené le travail, ainsi qu'à nos lecteurs, qui se sont peut-être échinés en vain.

HORIZONTALEMENT

I. Inopportune. **II.** Agité. — Bulbes. **III.** Sur tige. — Saut modérément périlleux. **IV.** Lapida sans ordre. — Vieille capitale. **V.** Fabriquée. — Personnel. — Ville engloutie. **VI.** Courbure gracieuse. — Ancien RSA. **VII.** Claquerait. **VIII.** Enzyme. — Très mal triés. **IX.** Ce qu'il y a de mieux. — Poète chinois (deux mots). **X.** Vénérai de droite à gauche. — Généreux. **XI.** Préfixe salace. — Mal assouvie. **XII.** Tout juste élue. **XIII.** Vieil IMEI (sigle). — Hérétique. — En Mésopotamie. **XIV.** Intellectuellement. **XV.** Annoncée à distance.

VERTICALEMENT

1. Forcément. **2.** Ancêtre du Pacte de responsabilité (sigle). — Méditerranéen. — Fin de Robinson. **3.** Tel l'espace qui nous entoure. **4.** Abréviation postale. — Lettres d'anabaptiste. — Règle. **5.** Tiendras sur tes gardes. — Prénom étranger. **6.** Sensuelle. — Que soi, mais n'importe comment. **7.** Lointain séjour. — Fin mars. — À brosser de bas en haut. **8.** Pour chiens. — Roi de Juda. — Article étranger. **9.** Bouffée. — Le parti de Venner (sigle). — Usa. **10.** Ascagne, autrement dit. — Ruiner. **11.** Défait à Sotchi (deux mots). **12.** Tout le contraire du commerce électronique (deux mots).



Sommaire du n° 123

1 Éditorial
2, 3 Rendez-vous
4, 5 C'est passé
6, 7 Fub. PUMA
8, 9 Bordeaux. Communes
10 Courrier
11 Roue libre. Mots croisés

Étiquettes, mode d'emploi

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

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

ISSN : 1954 - 9032

ÉTIQUETTE

Le numéro 123 a été tiré à 700 exemplaires (+ 700 diffusés par mail).

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

Un trou dans la chaussée, une piste envahie par un arbuste, un feu pour cyclistes qui ne fonctionne pas, des débris de verre : il faut désormais contacter le CGEP (centre de gestion de l'espace public) concerné. Voici les numéros de téléphone. Les « DT » sont des directions territoriales.

Soyez très précis (nom de la rue, numéro de la maison la plus proche, repère particulier à proximité). Soyez courtois : la personne à laquelle vous vous adressez n'est pas responsable du problème ; et quand il est résolu, n'oubliez pas de dire merci. Pensez à nous signaler votre appel (bordeaux@fubicy.org), ça ne peut pas faire de mal.

État des chaussées et pistes

CGEP Rive Droite, DT1 : **05 57 80 79 00** (Ambarès, Ambès, Carbon-Blanc, St Louis de Montferrand, St Vincent de Paul)

CGEP Rive Droite, DT2 : **05 56 40 64 00** (Artigues, Bouliac, Floirac, Lormont, Cenon)

CGEP Sud, DT3 : **05 56 87 75 50** (Bègles, Talence, Villenave d'Ornon)

CGEP Sud, DT4 : **05 56 07 74 00** (Gradignan, Pessac)

CGEP Ouest, DT5 : **05 57 92 79 50** (Mérignac, Le Haillan)

CGEP Ouest, DT6 : **05 56 70 69 50** (Eysines, Le Taillan, St Aubin de Médoc, St Médard en Jalle)

CGEP Ouest, DT7 : **05 57 93 60 00** (Blanquefort, Le Bouscat, Bruges, Parempuyre)

CGEP Bordeaux, DT8 : **05 57 19 62 00** (Bx Nord, Caudéran, délimitation axe Judaïque/Intendance jusqu'aux quais)

CGEP Bordeaux, DT9 : **05 57 19 62 00** (Bx Sud, Bastide, St Augustin)

Et ce qui va avec

(boutons-poussoirs et boucles de détection) :

0800 32 05 33 (appel gratuit depuis un fixe)

Propreté des pistes et bandes

Bandes : **la mairie**
Pistes en site propre : **CGEP comme ci-dessus**

À vos plumes et claviers

Vélo-Cité se réjouit par avance de recevoir vos remarques, vos idées, vos protestations sous forme d'un petit mot, d'une lettre ou mieux encore, d'un article.
L'idéal serait de nous adresser votre texte sans aucune mise en page en utilisant l'une des deux voies suivantes :
- par courrier à l'adresse de Vélo-Cité ;
- par courrier électronique à **bordeaux@fubicy.org**

Êtes-vous à jour de votre cotisation ?

Vélo-Cité Bordeaux
16 rue Ausone • 33000 Bordeaux

Cotisation annuelle (année civile)

Individuelle	15 €
Étudiants, chômeurs…	5 €
Famille, association	20 €

Dons (déductibles à 66 % de vos impôts)
20 € 30 € 50 € Autre

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

Nom
Prénom
Adresse électronique
Adresse courrier

Je souhaite recevoir le bulletin en version :
électronique (PDF) ❑ papier ❑
Êtes-vous déjà adhérent ?
Boîte à lettre accessible par nos facteurs ?
Si l'adhésion est familiale, combien de cyclistes regroupe-t-elle ?

Facultatif
Téléphones domicile
travail
portable

Quelques mots sur Vélo-Cité ?