

When I see an adult on a bicycle, I do not despair for the future of the human race.

H.G. Wells

Éditorial

Au moment où j'écris il m'est difficile de trouver les mots après les événements tragiques de ce début d'année et l'immense mobilisation citoyenne. La solidarité, l'émotion collective, la détermination, ont succédé à l'horreur. Traiter de nos « petits » problèmes de cyclistes peut paraître futile face aux défis lancés à notre société tout entière. Et pourtant...

Pourtant, si l'on y pense, nous avons bien une place à tenir dans ce besoin renouvelé de démocratie. D'abord en tant qu'association, agissant sur le terrain, discrètement mais avec détermination pour que les cyclistes ne soient plus considérés comme des citoyens de seconde zone. Pour que ce moyen de transport peu coûteux et très adapté à la ville puisse être utilisé par tous et par toutes. C'est l'objectif notamment de notre vélo-école et des séances de « remise en selle » qui permettent à nombre de personnes de reprendre confiance en elles et de retrouver de l'autonomie dans leurs déplacements et donc dans une certaine mesure dans leur vie. En tant que cyclistes, nous savons aussi que nous participons largement à ce vivre-ensemble qui fonde une société. En apaisant la ville, en la rendant plus humaine, moins polluée et moins dangereuse nous agissons sans nous en rendre compte sur l'ambiance de nos cités. Est-ce un hasard si les villes les plus cyclables de France sont aussi devenues les plus attractives ? Certainement pas. Bordeaux et sa métropole font partie de ces agglomérations qui exercent



À Londres, photo Max Clogenson

● Rejoignez les commissions de Vélo-Cité (p. 11)

● **Dimanche 12 avril**
Bourse aux vélos

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

Bloc-notes

● Samedis 7 février, 7 mars

Remise en selle (p. 2)

● Dimanche 12 avril

Bourse aux vélos (p. 2)

un fort pouvoir d'attraction, pas seulement à cause de la pratique cycliste, bien sûr ; cependant, vous, adhérents de longue date ou plus récents de notre association, vous y avez modestement votre part.

Soyez en remerciés. Continuons !

■ Alain Guérineaud

SI VOUS MANQUEZ DE CONFIANCE À VÉLO EN VILLE, N'HÉSITÉS PLUS !

Nos séances de remise en selle sont faites pour vous. Elles se répètent, au rythme d'un samedi matin par mois, de 9 h 30 à 12 h 30. Des membres de l'association expérimentés sont là pour vous accompagner dans cet entraînement à circuler en ville en toute sérénité. Vous leur exposerez vos craintes, vos hésitations, et après un échauffement sur les quais dans un cadre protégé, nous aborderons le centre ville. Nous espérons ainsi être toujours plus nombreux à vélo, ce qui est un gage de circulation apaisée.

Alors, si l'expérience vous tente, contactez simplement Vélo-Cité pour vous inscrire. Et si vous pédalez à l'aise mais connaissez des amis ou collègues qui pourraient être intéressés, parlez leur de nos remises en selle ! Les séances sont gratuites, mais il faut, pour des raisons d'assurance, être adhérent de l'association.

Dates des remises en selle du premier semestre : les **samedis 7 février, 7 mars, 11 avril, 16 mai, 13 juin, 4 juillet**.

COTISATIONS 2015

À l'occasion de la mise en place d'un nouveau logiciel de gestion d'association, Vélo-Cité a décidé de mettre un peu d'ordre dans sa façon, généreuse, de compter ses adhérents : on ne va pas rentrer dans les détails, mais on avait un peu tendance à compter quiconque avait un jour payé son écot, les ascendants et descendants directs de ces gens-là, tous les électeurs corses, et j'en passe. Eh bien tout ça, cric, c'est fini !

Rappelons donc les principes. Une adhésion court sur une année civile, 2015 en ce moment. Un adhérent n'ayant pas payé sa cotisation fin mars, après bien sûr moult relances et supplications de notre part, est considéré comme ayant quitté l'association et ne reçoit plus le bulletin. Bien sûr, si quelques temps plus tard il se ravise, tout est réparé, le voicé de nouveau adhérent et dûment équipé dudit bulletin. Enfin, une adhésion prise à partir de novembre compte (aussi) pour l'année suivante, on va quand même pas mégoter.

Conséquence pratique : si vous n'avez pas encore réglé votre cotisation pour 2015, hop, sautez sur votre chéquier, et faites-nous la douceur de pouvoir vous compter parmi nos adhérents cette année aussi.

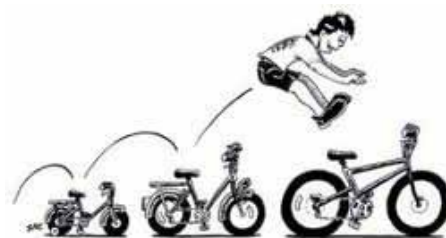
Dimanche 12 avril

BOURSE AUX VÉLOS DE PRINTEMPS

MOTS CROISÉS par Anne Dicky

SOLUTIONS DE LA GRILLE n° 57

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



Cette année, le premier dimanche d'avril sera le jour de Pâques, et nous avons pensé qu'il valait mieux différer notre bourse aux vélos. C'est pourquoi nous vous retrouverons le **dimanche 12 avril** quai Louis-XVIII, sur la placette de Munich le long de la Garonne, près des Quinconces.

Mode d'emploi

Si vous avez un vélo à vendre : est-il en état de fonctionnement ? Nous ne prenons que des vélos sur lesquels les acheteurs peuvent repartir en toute sécurité (pneus bien gonflés et non lisses, et deux freins qui fonctionnent). Apportez votre vélo à partir de 9 h 30. Et n'oubliez pas les vélos trop petits de vos enfants, car il y a une forte demande pour le créneau 6-14 ans, et peu de modèles en vente.

Si vous disposez d'un ordinateur, allez sur notre site web, prenez bien connaissance des documents nécessaires, remplissez-les (le règlement à signer et la fiche vélo à remplir) et apportez-les le jour de la BAV. Autrement nous remplirons ensemble les documents sur place.

Si vous souhaitez acheter un vélo, sachez que la vente commence à 11 heures, mais que vous pouvez passer à partir de 9 h 30 pour prendre un ticket d'ordre de passage qui permettra de régler les entrées dans l'enclos vélos.

Lorsque votre numéro de ticket est appelé, vous entrez et circulez autour des vélos qui ont une fiche de renseignements accrochée au guidon. Si un vélo vous tente, il est possible de l'essayer dans l'enceinte du parc à vélos. Si le vélo vous convient, vous le réglez en espèces ou par chèque, avec une pièce d'identité.

Le stand Vélo-Cité

Vous trouverez également sur place des informations sur la pratique du vélo, des réponses à vos questions et un choix d'accessoires bien pratiques ainsi qu'une gamme de tee-shirts colorés (voir les photos de ces articles sur notre site web).

Chers, très chers bénévoles

Et comme cette journée est toujours bien remplie grâce aux nombreux visiteurs cyclistes, l'équipe du conseil d'administration aura besoin d'être épaulée par nos chers bénévoles pour que tout se passe au mieux. Contactez-nous pour venir nous aider quelques heures et partager cette journée. Grand merci d'avance.

● Catherine Joanlanne

Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 126

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

LA MAISON DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT : UN LIEU ASSOCIATIF OUVERT AU PUBLIC



La MNE regroupe une cinquantaine d'associations œuvrant pour la protection de la nature et de l'environnement dans des domaines variés, tels que l'agriculture, l'alimentation, l'eau, la biodiversité, le climat, l'énergie, l'éco-construction et l'habitat, le patrimoine, le cadre de vie... Ces associations, parmi lesquelles Vélo-Cité, dans le groupe des mobilités alternatives, se réunissent régulièrement pour organiser des événements communs, comme cette année « le printemps de la MNE » qui aura lieu début juin, des débats, des conférences, des ateliers sur les thèmes proposés par les associations ; ce fut aussi en octobre le grand lieu de foisonnement d'Alternatiba.

La MNE c'est aussi un centre de documentation ouvert aux adhérents de Vélo-Cité, avec un service de consultation, dans un petit salon fleuri, et le prêt de revues, livres et documents techniques. Pour y accéder, contactez Vélo-Cité avant votre première visite, afin que nous vous fournissions une carte personnalisée gratuite. Le catalogue des documents est consultable en ligne sur le site de la MNE. Sur place, vous verrez Sonia, chargée du centre de documentation, qui vous guidera dans la découverte des lieux.

3 rue de Tazia, quartier Sainte-Croix – de nombreux arceaux vélos devant le local.
<http://www.mne-bordeauxaquitaine.org/>

● Catherine Joanlanne



CITÉ-VÉLO

Un nouveau garage à vélo a été ouvert à la mi-septembre à la Cité administrative de Bordeaux

Il aura fallu cinq ans pour que cet équipement, réservé aux employés, aboutisse. Ce temps a été nécessaire pour parvenir au montage financier de l'opération ; car si la Cité administrative a un seul propriétaire, l'État, plusieurs administrations partagent les étages de ses deux tours : vous avez sans doute visité les Finances publiques, mais peut-être pas les services du ministère de l'écologie (DDTM, DREAL) ; chacune des administrations devait donc obtenir des crédits pour les mettre au pot commun et le « tour de table » se sera étalé de 2009 à 2012.

Auparavant, le cycliste arrivant à la Cité administrative disposait :

- s'il était agent d'une de ses administrations, d'un petit abri collectif, construit (bricolé) par étapes, qui avait le mérite d'exister, de fermer à clé et d'être couvert, et dans lequel il était possible d'attacher son vélo à des casse-roue dans un certain enchevêtrement ;

- qu'il soit agent ou usager, d'arceaux extérieurs (modèle préconisé par Vélo-Cité) à ciel ouvert, installés sur la droite après le portail d'entrée derrière une haie basse, puis plus récemment d'une autre rangée d'arceaux installée sur le trottoir rue de la Liberté, juste avant le portail à droite.

On trouve également une station VCub sur le boulevard, pile en face de la Cité, mais la rotation des vélos n'y est pas suffisante pour inciter les agents à se mettre au vélo.

Le nouvel équipement est couvert et il est réservé aux quelques 1200 agents de l'État travaillant là. Les visiteurs en bénéficient indirectement car les arceaux à ciel ouvert s'en trouvent libérés. Les agents auront moins à redouter (et là s'exprime l'expérience personnelle de l'auteur) le vol et les dégradations diverses, comme les effets du soleil et de la pluie pour des vélos garés dehors toute la journée.

L'aspect extérieur du nouveau garage à vélo, conçu par un architecte de Libourne (M. Cordier), devait préserver l'identité architecturale de la Cité administrative : il a donc été soumis à l'architecte qui a conçu (vers 1970 !) les deux tours de 20 et 24 étages.



À l'intérieur sont installés 37 arceaux galvanisés, presque tous en épi autour de l'allée centrale, qui permettent d'attacher 72 vélos. Le local est éclairé, l'éclairage étant déclenché automatiquement.

Après quatre mois d'usage, il semble que le nombre de places soit suffisant, bien qu'il soit inférieur aux 10 % (du nombre d'employés du site) qui seraient requis pour un immeuble neuf. Nous verrons ce qu'il en est aux beaux jours, d'autant que le garage a manifestement décidé des agents à utiliser un vélo pour leurs trajets quotidiens : il n'y avait pas autant de vélos à cette saison dans les années antérieures.

Quant au petit abri collectif cité plus haut, il est en train d'être reconditionné afin d'y loger les vélos de service de manière plus pratique que dans le parking souterrain situé de l'autre côté de la rue Jules-Ferry.

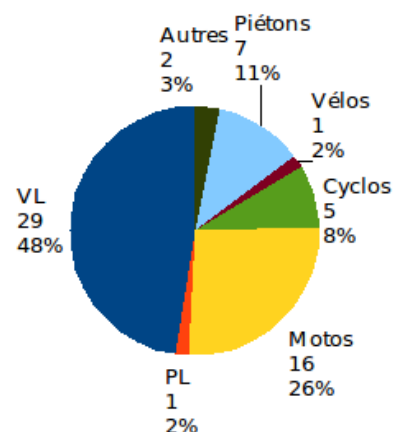
● Pym

DANGEREUX, LE VÉLO ?

On entend tellement dire que la pratique du vélo est dangereuse qu'on finirait par le croire.

Seulement voilà, les chiffres sont têtus : un seul cycliste tué sur la route en Gironde en 2014. Soit autant que les conducteurs de poids lourds mais beaucoup moins que dans toutes les autres catégories d'usagers de la route. Restons toutefois prudents, nous sommes bel et bien fragiles...

Source : Préfecture de la Gironde



Mais que fait le CA ?

Novembre

- 04 Conseil d'administration
- 07 Réunion de concertation sur le réaménagement de la place Nansouty
- 10 Réunion de préparation de la fête du vélo du 7 juin prochain
- 12 Opération « Cyclistes brillez » (p. 5)
- 18 Réunion de Movable à la CUB
- 19 Réunion de la commission déplacements à Talence
- 20 Formation CEREMA sur les voies apaisées
- 21 Réunion de programmation des animations à la maison éco-citoyenne
- 25 La DREAL : rencontre des associations liées au développement durable
- 26 Conseil d'administration du PUMA
- 29 Remise du Guidon d'or de la FUB à la CUB (p. 5)

Décembre

- 01 Participation au conseil d'administration de l'association *Les droits du piéton* en vue d'actions communes
- 02 Réunion des adhérents de Mérignac
- 04 Conseil d'administration
- 05 Rencontre avec le responsable du parking Camille-Jullian
- 06 Remise en selle
- 08 Réunion de la commission « animation » à la maison de la nature et de l'environnement
- 10 Réunion de quartier Grand-Parc/Chartrons
- 11 Réunion CRESS
- 12 Balade « Les lumières de la ville » (p. 5)
- 16 Action de protestation rue Ernest-Renan
- 19 Réunion sur la signalétique (vélos et piétons) à Mérignac

Janvier

- 08 Conseil d'administration
- 08 Réunion de terrain sur les projets cyclables de Léognan
- 10 Remise en selle
- 16 Reconnaissance de l'itinéraire pour la fête du vélo
- 17 Conseil d'administration de l'AF3V (association des véloroutes et voies vertes) à Paris

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Si vous avez raté la grand-messe annuelle de Vélo-Cité

L'assemblée générale s'est tenue le 22 janvier à la maison éco-citoyenne pour clore l'année 2014 et entrer résolument dans 2015. Une soixantaine d'adhérents ont bravé le froid glacial (mais pas la pluie, pour une fois !) pour discuter des activités de l'association.



Activités et finances en 2014

Le président Alain Guérineaud et le trésorier William Bouramoul ont présenté respectivement le rapport moral et le rapport financier de l'année écoulée. Le président a passé en revue les principaux dossiers et les nouveautés dans les cinq grands thèmes de travail de Vélo-Cité (gestion de l'association, aménagements, stationnement, animation, communication), détaillés par ailleurs dans le rapport d'activité (voir le précédent bulletin). Citons notamment l'arrivée cette année de François Nora en contrat aidé, qui travaille surtout pour les animations (vélo-école, fête du vélo, etc.). Vélo-Cité est dorénavant présente sur le réseau social facebook grâce à Zineb, une adhérente qui maintient la page (merci à elle). À noter également l'attribution à la CUB du Guidon d'or de la FUB, qui récompense son travail (en concertation avec Vélo-Cité) sur les « cédez le passage cycliste » aux feux.

Sur le plan comptable, la situation est saine grâce aux subventions et à un contexte favorable pour les charges de personnel (contrat aidé de François). L'association a aussi pu faire quelques investissements grâce à une dotation « Sillon solidaire » de la fondation Vinci (révision et renouvellement partiel du parc de vélos, matériel informatique). Cela permet également de voir venir l'évolution des subventions et des charges de l'association sans la mettre en danger. Le rapport financier, dûment contrôlé, est approuvé à l'unanimité.

Et pour 2015 ?

L'assemblée générale a discuté autour des propositions faites par le conseil d'administration. Il ressort le besoin de toucher un public plus large (environ 650 adhérents en 2014) afin de représenter un plus grand nombre de cyclistes pour mieux se faire entendre. Pour cela, des actions revendicatrices et médiatisées ainsi que l'utilisation des nouveaux outils numériques (pétitions en ligne par exemple) sont à explorer.

Le projet d'aménagement des locaux suscite des interrogations et des débats. Le CA serait inté-

ressé par toute suggestion d'un local pouvant accueillir le PUMA (au moins 150 m²), avec un local de stockage, proche d'une zone propice à la vélo-école et idéalement en centre-ville ! Si vous en connaissez... Après plusieurs années de vaines recherches, le PUMA fait faire des devis de travaux qui rendraient le local actuel vivable pour les employés et accueillant pour le public.

Concernant maintenant les aménagements déficients et les projets en attente (le REV, une liaison centre-ville - campus), le CA rappelle que tous les adhérents sont encouragés à réaliser des cyclo-fiches qui sont ensuite transmises à la métropole.

Les adhérents sont par ailleurs invités à s'inscrire dans une ou plusieurs commissions de travail, présidées par un membre du CA, s'ils souhaitent s'investir davantage (voir p. 11). De même, ils sont encouragés à venir encadrer les stages de vélo-école et les remises en selle, et à participer toujours plus nombreux aux animations (fête du vélo le 7 juin prochain à Villenave-d'Ornon). Il y a beaucoup à faire et pour cela, Vélo-Cité a besoin de ses adhérents.

Le rapport d'activité et d'orientation, ainsi que les montants des cotisations pour les institutions et partenaires, sont adoptés à l'unanimité.

Avant de passer à des discussions encore plus informelles autour d'un pot, on procède à l'élection de nouveaux membres du conseil d'administration. Rozenn Bauer-Lavolley et Yves Bonnenfant, conseillers sortants, laissent leur place à Katia Coustillas et moi-même (élues à l'unanimité). Merci aux conseillers sortants pour leur engagement et bienvenue aux nouvelles !

● Julie Pillot

LE NOUVEAU CA

William Bouramoul
Mireille Bousquet-Mélou
Danielle Cassagne
Georges Chounet
Max Clogenson
Katia Coustillas
Pascal Derache
Ludovic Fouché
Alain Guérineaud
Catherine Joanlanne
Éric Leroy
Christian Padou
Jean-François Perrin
Julie Pillot
Jasmine Thomas

LES LUMIÈRES DE LA VILLE



Plus de 80 participants cette année pour notre traditionnelle balade urbaine au milieu des illuminations de Noël. Il faut dire que le temps était sec et frais, ce qui a motivé ceux qui sont allés jusqu'au bout du périple et se sont finalement réchauffés et restaurés



grâce à un délicieux vin chaud et aux préparations apportées par nos bénévoles. Merci à eux.

Merci également à Yves Simone qui nous a encore une fois apporté ses commentaires... éclairés ! Quand au président, il nous a affirmé que dorénavant cette manifestation se déroulerait toujours par temps sec. À voir... rendez-vous l'an prochain !

CYCLISTES, BRILLENZ !



C'était le 12 novembre dernier, et il tombait des cordes en cette fin d'après-midi. Nous étions une petite dizaine à intercepter les cyclistes sans lumière (et mouillés) rue de l'Hôtel-de-Ville, en bas de la rue des Remparts.

Dans ces conditions, bien sûr, ceux qui passaient songeaient surtout à aller s'abriter...

Et pourtant nombreux sont ceux qui se sont arrêtés et qui ont reconnu que leur système d'éclairage était défaillant. Après quelques conseils, ils ont pu repartir libres, sans amende et dotés d'un petit cadeau lumineux.

Rappelons à nouveau que le cycle doit être obligatoirement équipé d'un système d'éclairage même s'il y a une tolérance : si on ne roule que de jour il y a peu de risque de se faire verbaliser pour défaut d'éclairage ! Ce serait le cas pour tous les vélos de course, VTT, vélos d'enfant et autres « fixies ». Pour la nuit il existe maintenant une multitude de systèmes d'éclairage pour toutes les situations. Une recherche sur internet est particulièrement... éclairante !

● **Alain Guérineaud**

DES « TOURNE-À-DROITE » EN OR

Samedi 29 novembre, sous un gentil crachin, Geneviève Laferrère, présidente de la FUB, la fédération des usagers de la bicyclette, s'est déplacée dans notre belle ville pour remettre le guidon d'or de la FUB à Alain Juppé, en tant que président de la CUB. Rappelons d'abord que ce guidon d'or est une récompense attribuée lors d'un vote en assemblée générale de la FUB, parmi les propositions faites par les associations.

Pourquoi Vélo-Cité a-t-elle proposé qu'il soit attribué à la CUB ? Nous avons voulu récompenser sa politique de mise en place des tourne-à-droite aux feux (que le code de la route appelle les « cédez-le-passage cyclistes au feu rouge »). La CUB s'est d'abord distinguée par sa volonté à les expérimenter puis par sa capacité à les mettre en place à grande échelle.

Alain Juppé s'est déclaré honoré de recevoir ce prix tout en reconnaissant qu'il y avait encore fort à faire pour qu'une part plus importante de la population utilise régulièrement le vélo.



Geneviève, qui a effectué une trentaine de kilomètres dans l'agglomération et connaît beaucoup d'autres villes, a été favorablement impressionnée par la qualité de notre réseau, qui va bien au-delà du centre-ville (elle a logé aux confins de Mérignac) et présente une bonne continuité. Ce qui montre qu'il faut toujours se rappeler qu'il y a pire... Mais cela n'empêchera pas Vélo-Cité de continuer à militer pour que le réseau s'améliore encore !

En conclusion, Vélo-Cité remercie les techniciens de la CUB qui ont œuvré au côté des élus des différentes communes pour que tout ceci soit possible, et bien sûr les militants qui fondent notre association et légitiment son action.

● **Danielle Cassagne**

Vélo-Cité demande :

- que la piste du Lac soit définitivement restaurée au niveau du passage souterrain sous le cours Georges-Bricaud afin qu'elle ne se transforme pas en piscine à la moindre pluie comme c'est le cas depuis au moins trois ans ;
- la création d'un garage à vélo résidentiel dans le projet immobilier de l'ancien commissariat Castéja ;
- un code de la rue pour la métropole. Quelques communes ont élaboré le leur, passons à la dimension supérieure !
- que la zone réservée aux circulations douces soit élargie lors de la journée sans voiture mensuelle.

LES NOUVEAUX AMIS DE LA RUE KLÉBER

Très longue et étroite, la rue Kléber s'étend vers le sud à partir du cours de la Marne, à proximité de la place de la Victoire. Jusqu'à présent, c'est une rue peu confortable, constituée de deux étroits trottoirs, d'une chaussée à sens unique et d'une file de stationnement, pour voitures bien sûr. En très mauvais état, l'ensemble commençait à pâtir d'une réputation dégradée, qui n'était pas sans incidence sur la vie de quartier.

C'était un petit jardin

Pourtant, la vie de quartier dans cet endroit de Bordeaux est riche d'une longue histoire, emmenée par les communautés espagnoles et portugaises qui se sont installées là en arrivant à Bordeaux, et restent très présentes aujourd'hui. En 2011, plusieurs habitants commencent à se rejoindre régulièrement non loin de là, dans une minuscule friche, sorte d'espace abandonné dans le passage Brémontier. Naturellement, de bons réflexes que l'on supposait dissous dans la dureté de la ville refont surface : séances collectives de nettoyage et jardinage, ateliers de bricolage et d'entraide, après-midis jeux, pique-niques conviviaux... sont spontanément organisés, pour le plus grand bonheur des enfants du quartier. Les plus anciens prennent plaisir à enseigner aux plus jeunes, et font de ce jardin un petit coin de paradis. Dans cette dynamique vertueuse, une association se crée : « *Les amis de la rue Kléber* » se donne pour vocation de pérenniser et d'amplifier les actions à mener dans cette friche devenue jardin. Le quartier Kléber renaît.

Puis une rue jardin

Parallèlement à ce mouvement citoyen, la ville décide d'apporter sa pierre à l'édifice, en proposant la transformation de la rue en une rue jardin. Nul doute que *Les amis de la rue Kléber* sont alors bien décidés à faire que cette rue jardin ne ressemble à aucune autre, convaincus que l'opération ne sera un succès que si les usagers réussissent à s'approprier les futurs aménagements.

La solution sera esquissée par les architectes de l'agence bordelaise Aldebert Verdier, avec la mise à plat complète de la rue (au ressaut près) et la pose de pavés unifiés sur toute la largeur de la rue, dont la spécificité réside dans le type de joints choisis : pas de ciment, mais un mélange organique qui laissera pousser une fine pellicule d'herbe. Mis en perspective, l'effet est intéressant car les pavés « disparaissent » à l'œil, dans un tapis de verdure. Un tronçon test de 70 mètres est aménagé, entre les rues Mazagran et Lafontaine. Sauf que... comme d'habitude à Bordeaux, les pavés ont dû être posés trois fois ! Une première fois, sur un lit de sable et avec des joints en terre ; mais certains pavés ont commencé à se déchausser dangereusement. Une deuxième fois, avec un meilleur compactage du lit de sable, mais le résultat restait dangereux pour les piétons et les vélos, d'autant que le tapis de verdure n'était qu'un amas de

mousse glissant et sale. Une troisième fois enfin, en créant cette fois un dallage béton pour y sceller les pavés sur les parties où passent des voitures. Résultat, pas de verdure au milieu de la rue et devant les garages, mais des latéraux qui restent végétalisés et subtilement différenciés de la partie centrale, ce qui est du meilleur effet. « C'est mieux comme ça, explique un des co-présidents des *Amis de la rue Kléber*, car les images projet montraient une rue exagérément verte, alors que la réalité des usages ne le permet pas. »

Une nouvelle vie de quartier

La richesse du projet tient dans le fait que la partie centrale, sur laquelle on circule, n'est pas rectiligne. Un jeu savant de déambulations permet de créer des espaces latéraux larges tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Cette particularité permet de développer sur ces espaces des usages nouveaux : outre les plantations autogérées qui sont devenues possibles parce que les réseaux souterrains suivent cette déambulation de la partie centrale, l'association continue d'organiser des ateliers collaboratifs, concerts, kermesses, bourses aux jouets, projections, mais maintenant dans les rues du quartier et plus seulement dans le jardin ! Le mobilier urbain a aussi été largement réapproprié : un gros bac à fleurs carré recouvert d'une planche découpée par un voisin sert de table de jeux aux enfants. Plus loin, des paniers en osier récupérés aux Capucins et accrochés aux arbres servent spontanément de boîte d'échange : l'un d'eux était récemment rempli de jouets !

Un jardinier de rue est mis à disposition par la mairie pour la bonne gestion des espaces verts, en coopération avec les habitants. Il anime quelques heures par semaine un atelier où il prodigue ses conseils aux riverains, qui en retour s'occupent des plantes le reste du temps. Un grand succès !

La circulation dans la rue va être complètement refondue, avec une desserte via deux rues adjacentes, au lieu de la grande ligne droite depuis le cours de la Marne. Cela a d'ailleurs commencé cet été avec l'aménagement d'un petit îlot au milieu du cours de la Marne, destiné à briser la longue enfilade Leyteire-Kléber... sauf pour les vélos !

« Comme un pied de nez aux automobiles, il sanctuarise la rue et contribue à l'essor de la vie de quartier. Ce qui est génial dans tout ça, poursuit le co-président, c'est que la question de la circulation des vélos dans la rue est réglée de fait, à travers tous ces aménagements apaisés et le développement d'une vie sociale riche et régulière. » Le nouveau modèle de rue s'entend en effet en zone de rencontre, avec double sens cyclable. Au-delà de la rue Lafontaine, une « zone de tranquillité » est en cours d'aménagement, grâce à la fermeture de la rue aux voitures. Au carrefour avec la rue Lafontaine, six arceaux vélos ont été installés.

Un bémol toutefois : « la ville n'a pas apporté de réponse aux demandes des habitants concernant le stationnement sécurisé des vélos », signale le co-président. Et de poursuivre : « une association



Une petite pépite qu'on aimerait voir plus souvent ; dommage que les piétons ne puissent pas être également protégés par des îlots en dur.



Les vélos sont bien les nouveaux amis de la rue Kléber

comme Vélo-Cité pourrait nous aider à étudier avec la mairie la création de locaux sécurisés pour les habitants, car la mairie a du mal à avoir une idée des usages qui peuvent se développer ; nous devons aussi par exemple poursuivre nos efforts pour mieux définir les latéraux qui ne sont pas encore aménagés. »

Lors des animations, des boîtes à idées permettent de recueillir les suggestions des habitants et *Les amis de la rue Kléber* entendent bien demander plus de poubelles publiques, inexistantes jusque-là, mais aussi une fontaine : « même si celle de la rue Lafontaine a été maladroitement fermée par la ville car certains venaient y laver leurs tapis (!), c'est un comble de ne pas pouvoir en avoir une autre, dans une rue jardin où les habitants s'occupent eux-mêmes des plantations et doivent donc les arroser ! ». Mais ce que le co-président aimerait voir aussi se développer, c'est... une bande lisse au sol continue d'une largeur de 1,50 m sur laquelle pourraient circuler facilement rollers, skates, poussettes, fauteuils roulants... Le pavé n'est pas tout !

Pour l'heure, le petit jardin du début est en chantier pour une mise en sécurité bienvenue : il a été récupéré par la mairie qui entend le mettre ensuite à disposition des *Amis de la rue Kléber*, pour continuer à écrire l'histoire du quartier.

● Ludovic Fouché

Contact : Amis de la rue Kléber,
<https://sites.google.com/site/lesamisdelaruekleber/>

Plus d'informations sur les aménagements prévus : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain/recentes/marne-kleber>

SE GARER AU CENTRE LECLERC DES CHARTRONS

Depuis des années, le supermarché Leclerc Saint-Louis n'offrait à ses clients cyclistes que de piètres accroche-roues. À chaque visite, je ne manquais pas de consigner mes remarques sur une fiche de doléances à l'entrée du magasin, et je n'étais pas la seule. D'autres démarches auprès du directeur, dont celles de membres de notre association, n'ont jamais porté leurs fruits.

Racheté en 2004 par un particulier, le supermarché a été transformé en 2013, reconstruit sur un terrain adjacent et, à sa discrète inauguration en août 2014, rebaptisé « hypermarché E. Leclerc Bordeaux-Chartrons ». Par écrit, j'avais émis le souhait que les cyclistes soient enfin entendus et que les futurs locaux soient dotés d'arceaux commodes.

Depuis août, les cyclistes peuvent être satisfaits. Néanmoins, il est dommage que Vélo-Cité n'ait pas été associée à l'élaboration d'un cahier des charges. Car si le parking est protégé des intempéries, les arceaux choisis sont peu pratiques : terminés par une sorte de butoir, ils n'offrent pas une face d'accroche suffisante et les roues qui dépassent empêchent d'autres cyclistes d'y accéder facilement, à moins de soulever sa monture à bout de bras !



Nous pouvons remercier chaleureusement M. Jacques Vallois de ne pas avoir oublié ses clients cyclistes. Il faudrait cependant améliorer l'accès de cet espace vélo et éviter de faire partager le cheminement avec les piétons.

● Rozenn Bauer-Lavolley

À PESSAC, PAS DE GUIDON D'OR POUR LE TOURNE-À-DROITE



2013... 2014... 2015... Les roues tournent aussi à Pessac, mais toujours pas de tourne-à-droite. Serait-ce l'Ar(draisienne) de la cité du Pape-Clément ? Anne ! Oh ma sœur Anne, ne vois-tu rien venir sur ces valeureux porteurs des feux qui ornent nombre de carrefours dans notre prestigieuse cité viticole ? Quel millésime devons nous

PESSAC

On n'oublie quand même pas totalement les cyclistes pessacais, comme on le voit avec cet aménagement cyclable le long de la nouvelle voie du tram.

attendre pour voir enfin les petits triangles à logo jaune qui nous autorisent à franchir le feu rouge pour tourner à droite (en cédant le passage aux piétons bien sûr) ? Les services de l'ex-CUB devenue Bordeaux métropole ne sont pas en cause car tout était prêt pour la pose des panneaux avant la fin de l'année 2014. Le retard serait lié à quelques désaccords entre édiles pour l'installation de panneaux aux carrefours frontaliers avec certaines communes voisines. Du coup, toujours pas de TAD à Pessac en ce début d'année.

Il y aura sans doute des chantiers métropolitains bien plus compliqués à l'avenir et on frise l'incompréhension devant ce qui se passe avec ces modestes TAD. La période des vœux est passée, sans quoi nous pourrions en formuler quelques uns pour ce dossier !

● Pascal Derache



LÉOGNAN EN ROUTE VERS LE VÉLO

En novembre dernier, Benoît Aulanier, conseiller municipal de Léognan, était venu nous présenter le plan vélo de sa commune et recueillir notre avis. Léognan est membre de la communauté de communes de Montesquieu, et ne fait donc pas partie de la CUB – pardon, de Bordeaux métropole ! – mais compte-tenu de la proximité immédiate, nous ne pensions pas être en dehors de notre terrain d'action. Ce jour-là, la présentation de Benoît Aulanier nous avait paru convaincante, et nous avions convenu d'une sortie de terrain, sur place, début 2015.

Le jeudi 8 janvier, Bernard Fath, maire et conseiller général du canton de la Brède, a ainsi accueilli en mairie un groupe de 7 personnes : Benoît Aulanier, trois cyclistes militants léognanais, le responsable des services techniques de la communauté de commune et deux représentants de Vélo-Cité. Dans une courte présentation, Bernard Fath nous a rapporté deux points clés : la portée communale de ce plan vélo (dirigé pour l'accès au centre-bourg, aux équipements culturels et sportifs et

aux établissements scolaires), et les données sur les budgets et le calendrier (notamment le cofinancement important par la communauté de communes, déjà voté).

La visite de terrain a duré plus de deux heures, avec l'examen particulier de certains endroits critiques. Difficile de résumer l'après-midi. On a essayé d'être très pratique. On a ainsi certainement trouvé une solution à la terminaison un peu ubuesque du double-sens cyclable de la rue Louise-Michel avant le giratoire du centre-bourg. On pourra aussi retenir que le contexte de Léognan n'est souvent pas très différent de celui de nombreuses communes de la métropole : il faut installer des arceaux de stationnement aux bons endroits, mettre en place des itinéraires continus évidents, penser aux zones de rencontre, et aux bandes cyclables qui sont souvent une bonne solution si elles ne servent pas de file de stationnement automobile...

● Alain Guérineaud et Jean-François Perrin

QUE RISQUE UN AUTOMOBILISTE ARRÊTÉ SUR UN SAS VÉLO ?

La même amende que s'il a grillé le feu, nous apprend le Collectif cycliste 37 (CC 37), qui a récemment consulté le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) à ce sujet. Du moins s'il est arrivé là au feu rouge. S'il s'est trouvé coincé sur le sas lors d'un embouteillage, c'est aussi une erreur (il n'aurait pas dû s'y engager), mais elle est moins sévèrement sanctionnée.

Le CC 37 a récemment mené une campagne d'information sur les sas, avec l'affichette ci-contre.



AMANDINE ET SON TRIPORTEUR : UN COFFEE-SHOP AMBULANT !

Vous l'avez peut-être aperçue, cet automne ensoleillé, sur les quais en face du miroir d'eau ou porte de Bourgogne. Depuis septembre, elle propose café, thé, chocolat et pâtisseries le matin à la descente du tram et l'après-midi au miroir d'eau. Nous l'avons rencontrée dans les locaux de Vélo-Cité



Vélo-Cité : comment avez-vous eu cette idée ?

Amandine : c'est en voyageant avec mon ami, en Asie et surtout aux États-Unis, que nous nous sommes dit que ce type de service, encore peu développé en France et en particulier à Bordeaux, ferait un bon projet. Avec une licence de lettres modernes et l'expérience de petits boulots, je n'étais pas vraiment préparée, mais avec mon ami nous avons décidé de tenter l'aventure.

Vélo-Cité : concrètement comment vous êtes-vous débrouillés pour monter ce projet ?

Amandine : le plus difficile a été d'obtenir les autorisations administratives ; il a fallu monter un dossier et le soumettre à un jury de dix personnes de la mairie de Bordeaux. Après un premier refus, nous avons représenté notre dossier et finalement obtenu un entretien qui nous a permis de convaincre les membres de cette commission. La mairie nous a alors attribué un droit de séjour sur

l'espace public, entre le miroir d'eau et la porte de Bourgogne. J'ai choisi le statut d'auto-entrepreneur.

Pour le financement, nous n'avons obtenu aucune aide et nous avons, avec mon ami, autofinancé la totalité des investissements. C'est pourquoi nous avons renoncé à acheter un triporteur tout équipé, pour lequel il fallait compter 11 000 euros, et nous avons fait l'acquisition d'un cadre que nous avons équipé nous-mêmes : coffre, protection... Cela nous a permis de rester dans notre budget.

Vélo-Cité : après quelques semaines, quel bilan tirez-vous ?

Amandine : on a eu de la chance avec la super météo de septembre et octobre mais novembre a été pluvieux... On se donne 6 mois ou un an pour voir, car il n'est pas question de s'arrêter si tôt... Ce projet c'est le nôtre et nous avons voulu qu'il corresponde à ce que nous aurions aimé trouver. Si ça marche, mon ami aimerait ouvrir une seconde boutique ambulante sur le même principe. C'est physiquement assez dur mais j'adore le contact avec la clientèle très variée et de toutes les générations, même si le public cible est souvent pressé, à la descente du tram.

Vélo-Cité : une dernière question : à part le triporteur, le vélo c'est quoi pour vous ?

Amandine : je suis cycliste depuis toujours et je ne me déplace en ville que sur mon vélo pliant !

Vélo-Cité : merci Amandine pour ce témoignage et très bonne chance !

● Propos recueillis par Pascal Derache

TRAIN OU VÉLO, FAUDRA-T-IL CHOISIR ?

La politique de la SNCF de restriction du transport des vélos s'intensifie avec l'arrivée des nouveaux TER Regiolis

Chaque nouvelle génération de train voit le nombre de places réservées aux vélos diminuer (d'abord un demi-wagon, puis une douzaine de places, et maintenant trois dans le Regiolis). Pour répondre malgré tout à ses usagers cyclistes, la SNCF se tourne vers les collectivités en charge du stationnement pour les encourager à développer des parkings pour vélos sécurisés dans les gares. Cette politique pose plusieurs problèmes. Tout d'abord, les usagers pendulaires seront contraints d'avoir deux vélos et d'en laisser un la nuit dans un parking. En plus de l'équipement, les abonnements de stationnement, les risques de vol, les besoins d'entretien et les temps de garage des vélos seront multipliés par deux... au risque d'en décourager plus d'un ! Autre solution, s'équiper d'un vélo pliant... au rendement bien moindre (petites roues), non adapté aux longs trajets, et qui reste encombrant vu le peu de place dédié aux bagages dans les TER.

En admettant que les cyclistes jouent le jeu des deux vélos, comme cela se fait dans des pays voisins, il faudra que les stationnements pour vélos suivent, ou plutôt anticipent la demande. Alors que le parking vélo de la gare St-Jean est déjà très plein (200 places sécurisées), les aménagements des gares régionales sont encore rares et peu pratiques. À l'heure où l'intermodalité est le défi de la mobilité alternative, il est indispensable que les transporteurs et les collectivités se concertent pour ne pas décourager les bonnes volontés.

Enfin, il ne faut pas oublier que l'intermodalité train-vélo est également très pratiquée par les cyclotouristes. Et il n'est évidemment pas question de leur proposer de laisser leur vélo au garage ! La location de vélos dans les villes touristiques ne peut pas répondre aux exigences de confort, d'économie et surtout de liberté de ces touristes. Les conditions d'accès aux trains avec un vélo sont actuellement très floues ; en fonction du train (TGV, Intercité, TER), de la région, des horaires et des saisons, vous pouvez ou non monter avec votre vélo. Les conflits quotidiens entre le personnel des trains et les usagers cyclistes attestent d'un climat tendu, dans lequel la position de la SNCF est inquiétante. Alors que les usagers sont déjà malmenés par les multiples perturbations du service, ces restrictions sont-elles judicieuses ?

À lire : <http://www.rue89strasbourg.com/index.php/2014/08/19/societe/trains-regiolis-velos-ter-alsace/>

● Julie Pillot, usagère quotidienne de la ligne TER Bordeaux -Arcachon

ÉQUIPEMENTS OBLIGATOIRES OU OPTIONNELS ?

Combien de cyclistes peuvent prétendre être totalement conformes en termes d'équipements ?
Certainement pas autant qu'on le souhaiterait, d'où ces petits rappels



Équipements obligatoires

A Deux freins :

câbles et patins bien posés et réglés, un à l'avant et un à l'arrière.



B Deux lumières :

un feu avant blanc ou jaune et un feu arrière rouge.



C Un avertisseur sonore

(sonnette, timbre ou grelot) pour signaler sa présence auprès des autres usagers de la route.



D Des dispositifs rétro-réfléchissants :

catadioptres blanc à l'avant, rouge à l'arrière, orange sur les côtés et dans les pédales pour être vu sous tous les angles.



E Un gilet jaune :

obligatoire pour tous les cyclistes et passagers circulant hors agglomération la nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante.



Équipements recommandés

F Le casque (homologué, NF)

non obligatoire en France, il permet toutefois d'éviter de se faire très mal à la tête en cas de pratique à risque (VTT, bike polo, bicross, vitesse...) et surtout pour les enfants.



G Un rétroviseur :

permet de jeter un coup d'œil pour voir ce qui se passe à l'arrière (l'enfant que vous transportez, la circulation...) sans se retourner.



H L'écarteur de danger :

il sert autant le jour que la nuit pour inciter les automobilistes à garder leurs distances lors d'un dépassement. Mais attention aux chemins étroits, sinon ton écarteur n'y survivra pas !



I Le porte-bagage :

un en avant et un en arrière
À ne pas trop surcharger tout de même, sauf modèle très costaud.



J Une béquille :

pour un vélo qui tient debout tout seul.



LOVE AND PISTES.. CYCLABLES

Le nouvel arrivant que j'étais passe désormais du temps au quotidien avec son vélo. Certains trajets sont devenus routiniers, avec le risque d'accident qui va avec. Me voilà un peu plus rapide que les autres jours, et ce feu qui passe d'habitude au vert quand j'y arrive est encore rouge... Vite, un coup de frein ! Ouf, ça m'apprendra ! La faiblesse de l'habitude ?

L'enthousiasme des premiers jours a aussi laissé place à un regard plus critique, à une plus grande sensibilité à ce qui va moins bien, et à certains comportements : ces piétons, écouteurs sur les oreilles, qui empiètent sur VOTRE piste cyclable, ces voitures qui empruntent les voies de bus/vélo lors d'embouteillages... Faudrait penser à nous les rendre ! Et ces motocyclistes parfois présents même sur les pistes séparées de la route par des bordures, ces pistes qui, comme les bandes cyclables d'ailleurs, sont rarement débarrassées des gravillons qui s'y concentrent... La crevaillon guette !

Avec le temps, les expériences et situations agaçantes se multiplient. Un conducteur de Mobibus vous engueule parce que vous arrivez face à lui dans une rue étroite de Bordeaux où le contresens est autorisé aux vélos. Et il paraît qu'on appelle cela une zone de rencontre ! Vous prenez alors conscience que de très nombreux « sens interdit sauf cyclistes » sont tagués. Comment réagir ensuite lorsqu'un agent de la police

municipale à qui vous racontez cette histoire vous répond : « Oh, c'est normal, on n'est pas d'accord avec ces contresens » ?

Et cette voiture de police qui empiète sur un sas vélo ? Elle n'est certes pas la seule mais que dire de l'exemplarité de ses conducteurs ? Et de cette conductrice d'un bus TBC qui, serrant sa droite exagérément, vous empêche de profiter du « va-tout-droit » autorisé aux cyclistes et vous fait un bras d'honneur quand vous le lui faites remarquer ? Un cas isolé ?

Osons l'avouer, mes trajets à vélo sont aussi parfois ponctués de quelques mots grossiers à l'encontre de ceux qui perturbent mon trajet. Et parmi eux il y a même parfois d'autres cyclistes. Et il doit en être de même à l'intérieur de ces voitures, chez ces conducteurs dans les bouchons, agacés de voir les cyclistes les doubler régulièrement en franchissant un feu rouge. Un agacement qui serait probablement moins fort si l'on rappelait aux automobilistes la présence et la légitimité de nombreux « tourne-à-droite » et « va-tout-droit » – même si certains manquent encore.

Il n'est peut-être pas non plus inutile de rappeler aux cyclistes que ce droit de franchissement au rouge s'accompagne de la priorité des piétons traversant la route.

Ces aménagements ne sont pas de purs et simples privilèges pour cyclistes. Certains, comme les sas, sont tout simplement des garanties de sécurité. Il est vrai cependant qu'il doit être agaçant pour des automobilistes habitués aux bouchons de nous voir aller parfois plus vite qu'eux grâce aux « va-tout-droit ». Et disons-le, on aime bien ça ! Mais la réponse c'est : allez, venez avec nous à vélo. En plus cela ne pollue pas !

Des règles mais aussi du bon sens : un piéton, un joggeur, est le bienvenu sur une piste cyclable tant qu'il s'attache à donner priorité aux cyclistes. Un cycliste ne mérite pas toujours ces remarques désagréables quand il passe sur un trottoir. À lui aussi de se comporter avec responsabilité, au ralenti, attentif à la sécurité des piétons dont il emprunte quelques instants l'espace.

Le vélo et Bordeaux métropole, une belle histoire, pouvais-je lire avant de rejoindre Bordeaux. J'ai aimé y croire et voudrais encore y croire. Mais peut-être faudrait-il pour la métropole entretenir la flamme et se rappeler ses engagements, prendre le temps de ré-expliciter certaines règles de vie à deux (ou plus !), afin que tous fassent preuve d'attentions mutuelles. Tiens, j'ai déjà mon prochain sujet : la forte réduction des places pour les vélos dans les nouveaux TER choisis par la région Aquitaine. Un signal décevant !

● Emmanuel Matt

À LA RENCONTRE DE NOS BÉNÉVOLES

Aujourd'hui nous ouvrons notre rubrique à Julie, nouvelle élue au conseil d'administration



Bonjour Julie, à 25 ans, tu es sûrement la plus jeune candidate qu'aura connue le conseil d'administration de Vélo-Cité : sans vouloir médire, ils sont plutôt... un peu plus âgés. Comment une jeune femme, arrivée à Bordeaux seulement en 2012, s'est-elle intéressée à Vélo-Cité ?

Tout d'abord, je suis cycliste : de mon domicile à Bordeaux, je prends le train pour Cestas où je travaille dans un institut de recherche. Je me rends

à la gare à vélo, où j'attache mon vélo tant bien que mal. Je sais qu'il y a un parking à vélo, mais mon abonnement TER ne me donne pas le droit d'y entrer, et je trouve bizarre de devoir prendre un abonnement VCub pour cela.

À mon arrivée, j'ai cherché sur internet des associations relatives à la promotion du vélo, et j'ai trouvé Vélo-Cité. Je voulais rencontrer des gens qui travaillent sur le vélo, voir comment ils fonctionnent, glaner des idées. Je suis allée à la fête du vélo où j'ai rencontré un ancien président, Jean-François, qui m'a invitée à assister au conseil d'administration, ce qui m'a convaincue d'y entrer.

Être militante pour le vélo, qu'est-ce que ça signifie pour toi ?

D'abord, disons que pour habiter en ville, le vélo c'est très bien, c'est un bon moyen de déplacement, efficace, silencieux, convivial. Au contraire, les voitures en ville, c'est désagréable : elles sont bruyantes, polluantes, envahissantes.

Donc je souhaite que l'usage du vélo se développe et pour cela augmenter le nombre et la qualité des aménagements pour que cela soit plus sûr, plus accessible à tout un chacun.

Pour toi, quels sont les atouts de Bordeaux pour le vélo ?

Tout d'abord c'est plat et donc propice aux vélos. Ensuite, on voit beaucoup de vélos, il y a une dynamique vers une plus grande pratique. J'ai fait du vélo à Lyon, Toulouse, Montpellier. On voit plus de vélos ici et il y a le cyclotourisme avec beaucoup de possibilités de randonnées à vélo.

Bon, il y a aussi la pluie, j'avoue que je renonce parfois ; mais sinon, c'est sympa.

Julie, je te remercie et en disant que Bordeaux devance Toulouse pour le vélo, tu vas faire plaisir aux Bordelais !

● Propos recueillis par Danielle Cassagne

LES COMMISSIONS SONT OUVERTES !

Pour travailler plus efficacement et intégrer davantage de bénévoles dans le fonctionnement de l'association, le conseil d'administration de Vélo-Cité a souhaité la mise en place de commissions

Il faut savoir reconnaître ses limites : tant que Vélo-Cité s'occupait principalement du centre de Bordeaux nous parvenions à gérer nos différentes activités sans trop de problèmes. Mais depuis déjà plusieurs années nous nous penchons sur de nombreuses communes de la métropole et les sollicitations se multiplient (ce qui prouve que Vélo-Cité est connue et reconnue) au point que nous avons de plus en plus de mal à répondre à la demande. À cela s'ajoute naturellement la gestion courante, plus importante avec une association qui grossit et les diverses activités que nous avons ou que nous souhaitons développer. Bref, les bras des salariés, des administrateurs et de notre petit groupe de bénévoles n'y suffisent plus ! Et un peu d'aide serait bienvenue.

Dans l'espoir que quelques adhérents nous apporteront leur soutien, nous avons créé les commissions dont vous trouverez la description ci-contre. Nous avons souhaité un fonctionnement souple afin que chacun puisse participer en fonction de ses disponibilités, de ses capacités, de son lieu de résidence, etc. Cela signifie qu'il est possible d'intervenir régulièrement ou ponctuellement, de participer à une ou plusieurs activités, de quitter une commission, de travailler depuis chez soi... Tout cela se règle au sein de la commission elle-même, qui organise ses activités sous l'égide d'un administrateur.

C'est l'occasion de prendre votre sort en main, et de devenir acteurs, à votre échelle, du développement cycliste ! N'hésitez pas à contacter Vélo-Cité.

● Alain Guérineaud

Les commissions

Gestion (Alain Guérineaud) : comptabilité, gestion du personnel, organisation générale, recherche et suivi des subventions...

Aménagements (Ludovic Fouché) : relation avec les communes, la communauté urbaine et toutes les entités administratives ou privées participant aux aménagements cyclables – à l'exception des aménagements de stationnement, qui font l'objet d'une autre commission.

Stationnement (Pascal Derache) : comme ci-dessus, mais pour les organismes concernés par le stationnement des vélos.

Animations (Catherine Joanlanne) : gère les animations initiées par Vélo-Cité et celles auxquelles l'association participe sur la voie publique, dans les entreprises, collectivités et écoles. Organisation de la bourse aux vélos, de la vélo-école et des remises en selle.

Développement et communication (Éric Leroy) : recherche de nouveaux adhérents, de partenariats, relations avec les autres associations ; développement des documents et outils de présentation, relations avec les médias...

À la CUB, le président est choyé

En voici la preuve, en image :



Précisons bien que ce traitement de faveur consistant à être cerné par des petites reines ne date pas d'hier !

SUR LA TOILE

C'est beau !

Aux Pays-Bas, une piste cyclable couverte de pierres lumineuses qui brillent la nuit.



<http://www.terraeco.net/Impressionnant-une-piste-cyclable,57395.html>

Ah, si Jules César revenait !

Au premier siècle avant notre ère, le centre de Rome était interdit aux véhicules entre 6 heures et 16 heures.

<http://carfree.fr/index.php/2014/12/19/la-congestion-routiere-un-probleme-ancien/>

Les commissions qui vous intéressent

gestion aménagements stationnement animations développement et communication

Le temps que vous pouvez y consacrer

3 h/semaine 6 h/mois 1 jour par mois à la demande, en fonction de mes disponibilités
 Autres :

Le type d'activité qui vous plaît

Administratif : gestion, classement, comptabilité...
 Technique : informatique, mécanique, statistiques...
 Relationnel : tenue de stand, partenariat, information...
 Rédactionnel : visites de terrain, articles d'information...
 Autres :

Vous avez des idées ? Exprimez-vous :

Vos coordonnées : Nom : Prénom :
 Code postal : Commune :
 Téléphone : Portable :
 Courriel :

Sommaire du n° 126

1	Éditorial
2,3	Rendez-vous, actualité
4,5	C'est passé
6	Bordeaux
7	Aménagements
8,9	Pratique
10	Courrier
11	Bénévolat, brèves

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 126 a été tiré à 600 exemplaires
(+ 800 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 Montferland, 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 ?