

Éditorial

2015 sera-t-elle l'année du vélo ?

Pour Pierre Serne, nouveau président du Club des villes et territoires cyclables, « elle a tous les atouts pour cela, à condition de saisir toutes les opportunités ». La conférence mondiale Paris Climat (COP 21) en décembre prochain devrait naturellement être l'occasion d'une large prise de conscience en faveur des modes de transport non polluants : le vélo et les mobilités actives s'imposent en effet comme des solutions peu coûteuses. Autre argument : le vélo peut être un puissant remède anti-crise. Les retombées économiques directes du vélo en France représentent aujourd'hui 4,5 milliards d'euros. Elles peuvent être facilement multipliées par dix si l'investissement s'intensifie. Le vélo représente 200 milliards d'euros pour l'Union européenne, dont 121 milliards sont des bénéfices liés à la santé. Alors qu'après les élections départementales se profilent les élections régionales en décembre, 2015 est aussi l'année de la mise en place progressive des politiques municipales portées par les nouvelles équipes issues des élections de 2014. D'après Pierre Serne, nous devons être vigilants car dans certaines collectivités qui ont connu l'alternance, nous assistons à la suppression d'aménagements favorables au vélo. Ici, dans l'agglomération bordelaise ce n'est pas tout à fait le cas, mais l'investissement est en panne. Les crédits pour le développement des

Fête du Vélo 19^e Édition

SIMPLIFIEZ-VOUS LA VILLE !

ANIMATIONS GRATUIT

Dimanche 7 juin 2015

BALADE COLLECTIVE CONVIVIALE

de Bordeaux à Villenave d'Ornon

10h RDV (MAISON ÉCOCITOYENNE) quai Richelieu

MAIS AUSSI !

Dès 12H30, au Parc Sourreil Villenave D'Ornon : Pique-nique ou restauration, spectacle, musique, jeux, débats, ateliers vélos

RENS : WWW.VELO-CITE.ORG 05 56 81 63 89 VÉLO-CITÉ

Alexandra Denis

Sponsors: M.S. Villenave d'Ornon, USV, Vecto, citiz, EtuRécup, Sikocycle, Villenave d'Ornon Métropole, Unité Cité, Vélo-Cité.

● Dimanche 7 juin Fête du vélo

Association Vélo-Cité

16 rue Ausone 33000 Bordeaux • 05 56 81 63 89

<http://velo-cite.org>

courriel : bordeaux@fubicy.org

Dimanche 7 juin

LA FÊTE DU VÉLO

● Samedi 16 mai

Remise en selle (contacter Vélo-Cité)

● Dimanche 7 juin

Fête du vélo (p. 2)

● Samedi 13 juin

Remise en selle (contacter Vélo-Cité)

mobilités actives s'évaporent vers d'autres « priorités », le plan vélo est en déshérence, la volonté et les idées sont absentes. Inquiétant !

■ Alain Guérineaud



Forte de sa très belle édition 2014 à laquelle plus de 200 participants avaient répondu présent, Vélo-Cité remet le couvert pour l'édition 2015.

Cette année la balade se fera de Bordeaux à Villenave d'Ornon avec le soutien de la mairie de cette commune, notamment celui du service du développement durable.

Au programme : une balade en musique avec le *Vélo sound system*, escale au lac de Bègles avec la venue de la marionnette géante de la compagnie *Les voisins du dessus* et enfin arrivée au Parc Sourreil en fanfare avec *Los Téoporos* pour prendre l'apéritif.

Après le déjeuner tiré du sac ou commandé au « foodtruck » du

Chef volant, accompagné par le groupe de jazz *Yezz Ornon*, un spectacle intergénérationnel intitulé « Dans tous ses états » sera proposé avec Mathieu Moustache.

L'élection du plus beau look vélo sera suivi de débats sur le vélo et sur le sport santé.

En continu dans le parc, les participants trouveront : une buvette, des jeux en bois, un circuit vélo enfant, des vélos rigolos, des vélos « custom », les ateliers vélos des ressourceries, et divers stands, cela grâce à la participation des associations partenaires (Récup'R, Étu'récup, Cycles et manivelle, VUC 33, USVCyclisme, Vélo Campus Agro, Unis-Cité, Psikocycles, Guidon futé).

La petite reine qui nous est chère nous fera sans aucun doute passer une très belle journée.

Près de 300 amateurs de la bicyclette sont attendus, réservez la date, préparez vos biclous et rendez-vous à 10 heures quai Richelieu !

● François Nora

PERMANENCES : VÉLO-CITÉ INNOVE

Il fut un temps où Vélo-Cité, petite association d'usagers de la bicyclette, ne disposait que de très modestes moyens pour assurer sa grande mission de reconquête de l'espace public. En ces temps lointains donc, votre association n'avait ni locaux, ni personnel. Aussi, pour rencontrer les adhérents ou en capter de nouveaux, les responsables tenaient une permanence le jeudi entre 17 h 30 et 19 heures, dans un café. Le Molière, à Bordeaux, pour ce qui se souviennent de cette glorieuse époque.

Cette tradition s'est conservée jusqu'à ces derniers temps, en déplaçant la permanence dans nos locaux. Et puis il s'est trouvé que de nombreux administrateurs ne pouvaient être disponibles à ces heures. D'autres qui habitent fort loin devaient faire un long déplacement pour, bien souvent, ne voir personne à leur permanence.

Il fallait changer, et cela fut fait lors du conseil d'administration du mois de mars.

Désormais, plus de permanence systématique le jeudi rue Ausone.

Vous pouvez en revanche passer dans nos locaux tous les jours ouvrables de 9 heures à 16 heures. Comme Muriel et François, les salariés de l'association, peuvent être absents, en congé ou sur le terrain, un coup de fil préalable s'impose au 05 56 81 63 89.

Mais de nouvelles permanences voient le jour, qui vont nous permettre d'aller à la rencontre des cyclistes. La première s'est tenue le 7 mars à la Maison éco-citoyenne, la suivante le 27 mars à la gare Saint-Jean. D'autres se tiendront au Bouscat, à Mérignac, Pessac, Bègles, sur la rive droite, etc.

Nous vous informerons régulièrement, par mail, sur le site internet ou Facebook des lieux et des horaires choisis. Vous pourrez ainsi nous rencontrer et participer si vous le souhaitez à l'animation de ces mini-stands où nous espérons multiplier les contacts.

● Alain Guérineaud



Bulletin Vélo-Cité Bordeaux

ISSN : 1954 - 9032

Mise en page du numéro 127

Mireille Bousquet-Mélou, Daniel Dandreaux

VÉLO-CITÉ (DÉJÀ) RÉCOMPENSÉE POUR LA FÊTE DU VÉLO 2015

La fête du vélo que nous organisons le dimanche 7 juin a d'ores et déjà été retenue comme « Coup de cœur » par le jury du comité de promotion du vélo qui rassemble les principaux acteurs du

vélo en France. Cette récompense s'accompagne d'une dotation de 800 € va nous permettre de mieux faire connaître cet événement. Cochez d'ores et déjà cette date sur vos agendas.

COUP DE SANG

Ras de bol d'entendre la SNCF, la Région, les communes, la Métropole, le Conseil général (on en oublie peut-être, qu'ils nous pardonnent) se renvoyer la balle pour savoir qui doit faire (et surtout ne pas faire) des parcs de stationnement pour les vélos.

Les élus et les techniciens paraissent toujours en retard d'un train !

Quelques images prises à la gare St-Jean démontrent l'étendue du problème et la négligence des élites responsables. Plus un arceau de libre ! Des vélos accrochés à tout ce qui peut servir : poteaux indicateurs, mobilier urbain, rambardes... tout est bon. Et encore, ces photos ont été prises en plein hiver ! Imaginez ce qui se passe aux beaux jours...



Et que devient le service prévu pour l'enlèvement des épaves, alors que la place manque ? Trop cher, sans doute ? Ben voyons...



Dans les entreprises ? Même chose : un magasin de bricolage n'a pas les moyens de poser des arceaux... Pour être solidement attaché il faut se verrouiller au poteau de l'abri !



Et les cliniques qui s'en foutent (ici à la clinique Saint-Augustin, en pleine ville...)



Reste TBC, qui a voulu faire les choses bien : des locaux sécurisés plutôt sympa... mais malheureusement équipés de systèmes d'accroche peu pratiques, de mauvaise qualité et fort coûteux. Avec des arceaux basiques on entraine autant de vélos sans restriction sur le poids, les sacoches ou les sièges enfants !



Des ratés, du je-m'en-foutisme, de la mauvaise volonté, de l'incompétence, des retards, ça fait beaucoup, beaucoup trop.

● Alain Guérineaud

~~Samedi 30 mai~~

FÊTE DU PRINTEMPS À LA MAISON DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT

ANNULÉ



Le retour des beaux jours donne envie de bouger et de découvrir de nouveaux horizons. Mais la notion d'horizon est bien sûr très relative : il peut se situer à deux pas de chez vous, par la découverte d'initiatives inédites. C'est un peu le programme que vous propose la MNE pour cette journée du 30 mai.

11 heures : film-débat puis brunch à 12h30 dans les locaux de l'IJBA (Institut du journalisme de Bordeaux Aquitaine) place Renaudel, quartier Sainte-Croix.

14 heures : ateliers de décoration de vélos, stands associatifs sur l'environnement et le développement durable.

15 h 30 : départ de la balade (vélos possibles décorés) à la découverte de la nature et architectural de la ville de Bordeaux. Des guides bénévoles de la MNE, de Simone et des guides de la MNE.

15 h 30 : départ de la balade à pied à la découverte des parcs et jardins de Bordeaux.

18 h : concert de fanfare et concert fanfaronnesque.

Tout l'après-midi seront proposées des animations pour tout public, et la visite de la MNE et de son centre de documentation. Vous pouvez y emprunter gratuitement des livres et revues, après vous être inscrit auprès de Vélo-Cité (voir détails dans notre dernier bulletin).

Une belle journée associative et conviviale en perspective. Des découvertes, et peut-être une envie de rejoindre d'autres associations...

Le programme sera disponible sous peu à l'adresse <http://www.mne-bordeauxaquitaine.org/>

● Catherine Joanlanne

MARDI 17 | MERCREDI 18 | JEUDI 19 MARS 2015
ESPLANADE DE L'UNIVERSITÉ BORDEAUX MONTAIGNE
DE 10H30 À 15H30

LA PAUSE VÉLO AU CAMPUS

Du 17 au 19 mars avait lieu à l'Université Bordeaux-Montaigne la « Pause vélo au campus », organisée par l'Espace santé, les ambassadeurs du vélo d'Unis Cité et les associations Étu Récup, Récup'R et Vélo Univer'Cités 33



Y étaient proposés différents ateliers liés au vélo, pour donner aux jeunes l'envie de s'y mettre. Les ambassadeurs du vélo (Hélène, Baptiste, Louis et Tom) supervisés par leur responsable, distribuaient les guides vélo de la CUB, sensibilisaient sur les angles morts, les tourne-à-droite, et prêtaient des vélos, dont certains à assistance électrique mis à disposition par la Métropole bordelaise. Ils proposaient également des balades chaque après-midi et un quiz récompensé de trois lots par jour (kit de réparation, bon antiviol, gilets jaunes).

Lauranne, coordinatrice du projet, et Marion, du pôle santé de l'université, offraient des victuailles et participaient aux animations.



La ressourcerie étudiante du campus, Étu Récup, aidait les étudiants à réparer gratuitement leur vélo.



Le garage associatif Récup'R proposait d'essayer des vélos originaux et rigolos et vendait des objets créés à partir de pièces récupérées sur les vélos.



L'association Vélo Univer'Cités 33 avec les étudiants du Relais santé bien-être enseignaient de bonnes pratiques : comment sécuriser son vélo pour éviter le vol, révision des règles de priorité avec la généralisation des « cédez-le-passage cycliste au feu », rappel des règles de bonne conduite et de courtoisie entre les différents usagers, zones de rencontre, zones 30, ronds-points, équipements obligatoires...



Également au menu, les nouveaux itinéraires Euro-vélo, les bienfaits du vélo (et les risques induits par une mauvaise posture) et les autres officines du vélo locales : Bordeaux Bike Polo, L'Étincelle, le Garage moderne, la Maison du vélo, Récup'R, Vélo-Cité, Vélophonie... Coup de pub au passage pour notre vélo-école, les remises en selle et la prochaine bourse aux vélos. Une bonne occasion pour des étudiants de trouver leur bonheur avec un vélo pas cher !



● Jasmine Thomas

RUE DE L'ABBESSE

2,6 % DE CYCLISTES EN PLUS EN 2014 !

Les services de la Métropole nous ont communiqué les données de l'observatoire des vélos



L'aménagement n'est plus tout récent, mais il mérite qu'on s'y attarde. Il s'agit de la transformation en zone de rencontre de la rue de l'Abbesse, dans le quartier Belcier à proximité de la gare. C'est un projet minimaliste, mais à l'impact énorme. Sans reprise des bordures existantes — exception faite des extrémités de la rue — et avec simplement la réfection de l'enrobé et la pose sur les étroits trottoirs de jardinières, le résultat est là : les voitures stationnées ont disparu et les piétons sont légitimés au centre de la rue ! À noter que la taille imposante des jardinières oblige à une vitesse modérée, surtout pour les voitures (encombrements et visibilité réduits). L'entrée de la rue est on ne peut plus accueillante, avec ces nouveaux arceaux généreusement signalés. Bref, on a là toutes les vertus d'une zone de rencontre.

● Ludovic Fouché

Ces statistiques, établies depuis 2003, sont basées sur des postes de comptage situés sur les boulevards, à l'intérieur de ceux-ci et à l'extérieur (mais pas trop loin). Les comptages ont lieu pendant les heures de pointe matin et soir. Voici quelques extraits, plutôt encourageants.

Entre 2003 et 2014 le nombre de vélos à augmenté de 84 % en heure de pointe matinale et de 75 % en heure de pointe du soir.

Entre 2013 et 2014 la progression du nombre de cyclistes est de 2,6 %. Ce résultat concerne les 129 postes observés depuis 2013 sur deux périodes horaires : de 7 à 11 heures et de 15 à 19 heures. Les conditions climatiques peu favorables pendant la campagne de comptage de 2014 amènent à penser que les cyclistes observés sont des pratiquants réguliers. L'augmentation du nombre de cyclistes est de 1000 le matin et de 600 le soir. La part totale des femmes faisant du vélo a diminué de 6 points en un an (-2900 usagers). On note une augmentation de 30 % de la pratique des enfants de moins de 12 ans.

L'importance des aménagements

Sur les voies dotées d'aménagements spécifiques pour les vélos, on note une augmentation du nombre de cyclistes de 9 %, soit 3 800 usagers.

Cependant, seulement les deux tiers des cyclistes utilisent ces aménagements. La pratique du vélo sur le trottoir est en baisse de 34 %, soit 1 400 cyclistes de moins.

Sur les voies sans aménagements, la pratique du vélo a diminué de 11 %, soit 2 200 usagers. La pratique sur le trottoir y reste stable en pourcentage (2 %).

Dans les zones apaisées (type zone 30), très forte augmentation de la pratique du vélo de 241 % !

Répartition géographique

Le centre de Bordeaux concentre les taux les plus importants de pratiquants.

Le pont de Pierre est le lieu de passage le plus fréquenté avec près de 21 000 cyclistes par semaine pendant les horaires de comptage.

Les communes de Blanquefort, Parempuyre et Le-Taillan-Médoc ont enregistré une forte augmentation de la pratique du vélo, multipliée par un facteur compris entre 1,5 et 2.

Sur les communes de la rive droite (hors Bordeaux), on observe une moyenne de cyclistes inférieure à la moyenne de l'ensemble des postes.

● Alain Guéineaud

ESPRIT BORNÉ



Quelle est la raison de l'apparition de ces bornes sur les passages cyclistes des quais ? Vous noterez aussi la poubelle, admirablement placée... Il faut croire qu'il y en a qui le font exprès. Et il faudrait appeler cela un « aménagement » ?



<http://www.my-art.com/timoner/designs/couple-%C3%A0-v%C3%A9lo-r%C3%A9tro-20-exemplaires>

LE PONT DE PIERRE FERMÉ AUX VOITURES ?



Le 26 janvier dernier, Vélo-Cité tenait sa conférence de presse de début d'année. Notre demande phare, la fermeture du pont de Pierre aux voitures, ne vous aura pas échappé, tant elle a été reprise par l'ensemble des médias locaux (journal, télé, radio, web). Il s'avère qu'une majorité de citoyens y serait favorable, même parmi les automobilistes. Il faut dire que ce pont est tellement bouché qu'il ne leur sert pas à grand chose. Alain Juppé lui-même se serait dit favorable à cette perspective, dès l'ouverture du pont Jean-Jacques-Bosc... prévue en 2018 ! En attendant, voici des extraits du dossier de presse de Vélo-Cité.

Qui aurait pu penser qu'avec l'ouverture du pont Chaban-Delmas, le trafic sur le pont de Pierre allait augmenter ? Eh bien si ! Vélo-Cité l'avait d'ailleurs prévu : le trafic piéton sur le pont de Pierre a considérablement augmenté depuis deux ans, multipliant

au passage les conflits piétons-cyclistes. Il faut dire que la place dévolue aux modes actifs y est plutôt restreinte. C'est certes chose courante sur un pont, mais ce n'est pas une fatalité.

Nous demandons donc une évolution majeure de l'usage du pont de Pierre, en le fermant aux voitures et en le réservant à tous les modes alternatifs.

Pourquoi le pont de Pierre doit-il devenir sans voiture ?

1- C'est un ouvrage historique qui a traversé les époques et qui doit continuer à rester « tendance » : après les calèches du XIXe siècle, puis le tramway du début du XXe siècle, et enfin l'enfer de la nationale 10 à la fin du XXe siècle, nous y avons mis le tramway du XXIe siècle ; reste maintenant à le rendre aux piétons et aux cyclistes !

2- C'est un ouvrage de centre-ville qui est trop étroit pour son usage actuel, et qui génère de nombreux conflits piétons-cyclistes : bipèdes et cyclopèdes sont nombreux à s'y croiser quotidiennement, notamment au cours de la boucle urbaine des deux ponts. Alors amplifions leurs mouvements et libérons l'espace, comme cela a été fait dans bon nombre de rues du centre-ville ancien !

3- C'est un ouvrage ancien qui se fragilise, et qui va donc devoir subir d'importants travaux : sa fermeture aux voitures sera inévitable pendant de long mois, profitons-en pour adopter de nouvelles habitudes et ne le rouvrons plus jamais aux voitures !

4- C'est un ouvrage qui déverse rive gauche un trafic

trop important sur une place « trop compliquée à gérer pour que tous les usagers s'y sentent en sécurité », dixit la mairie : n'attendons pas un nouvel accident mortel place Bir-Hakeim pour y diminuer le trafic automobile, fermons le pont de Pierre aux voitures !

5- C'est un ouvrage central sur le réseau de tramway ; les fréquences de passage vont doubler dans chaque sens sur les deux lignes de la place Bir-Hakeim, donc il y aura quatre fois plus de trams en haut de la place pour couper le flux de voitures et huit fois plus au milieu ; bouchons assurés !

6- C'est un ouvrage qui n'est pas seul, et les alternatives pour traverser la Garonne en voiture par les ponts St-Jean, Chaban-Delmas et bientôt Jean-Jacques-Bosc ne rallongent en général que très peu les trajets.

Fermer le pont de Pierre aux voitures, ce n'est pas forcément le fermer aux bus, car la chaussée actuelle pourrait devenir un couloir de bus accessible aux cyclistes.

Fermer le pont de Pierre aux voitures, c'est d'abord rendre aux piétons l'espace qui est le leur sur l'ouvrage, à savoir l'intégralité des latéraux, amont et aval.

Fermer le pont de Pierre aux voitures, c'est rendre la circulation des cyclistes plus fluide, car de toutes façons pour les voitures c'est impossible.

Fermer le pont de Pierre aux voitures, c'est prendre le pari d'y développer une vie sociale urbaine contemporaine, à la manière d'un pont des Arts parisiens ou d'un pont Vecchio florentin !

À VÉLO VERS LE STADE

J'ai fait quelques tours de manivelles pour voir l'avancement des aménagements cyclables dans la zone du Parc des expositions et du nouveau stade. Un gros plaisir pour commencer, avec la piste cyclable qui passe au dessus de la rocade le long du tramway ; on va enfin pouvoir rejoindre le secteur sans risquer de se faire découper sur ce maudit pont.



Ça c'est la classe.

Quand l'avenue Marcel-Dassault devient l'avenue Jean-Gabriel-Domergue, la piste se raccorde à celle qui longe la rocade, et la traversée de la ligne de tram et de l'avenue est aménagée. La piste continue aussi tout droit vers le nord (vers le Parc des expositions et le stade) en se transformant en voie verte. Et là (photo), on fait face à un très mal pensé et très méchant séparateur en béton.



Un joli séparateur tout béton. Ils veulent pas qu'on aille tout droit au stade ?

seront les aménagements cyclables (ce carrefour a été très travaillé lors des réunions de concertation). Ils seront très utiles pour certains itinéraires mais on doute que les cyclistes en provenance de Domergue puis Samazeuilh fassent la « grande traversée » vers la voie verte qui mène au stade. En effet, entre la traversée d'un gros carrefour et celle d'un parking juste à gauche qui donne sur les installations du Parc des expositions, le choix est vite fait. J'ai croisé trois cyclistes à cet endroit, et les trois ont pris par le parking...

Toujours rien de fait pour le stationnement des vélos au niveau du stade et de l'avenue de la Jallère. J'y retournerai vers le 20 mai pour voir si tout est en place, puisque le stade reçoit son premier match le 23.

Et pour le plaisir du cycliste, une photo de l'entrée de l'aménagement cyclable (piste évanescence ?) de



l'avenue de Laroque qui débouche sur le cours de Québec (quartier Ginko). Et pour le plaisir du piéton, une dernière photo prise face ouest de l'énorme giratoire Bricaud-Ladoumègue, certains cherchent encore l'autre face...



● Jean-François Perrin

STATIONNEMENT À LA GARE

Une réunion de travail sur le stationnement des vélos à la gare St-Jean a eu lieu le 17 mars avec la SNCF, représentée par Olivia Pérez, directrice des gares de Bordeaux Métropole, et Stéphane Bouquet, directeur de Gares et connexions

Nous y avons présenté un rapport déplorant les mauvaises conditions de transport des vélos dans les TER, et débattu des solutions que nous y esquissons. Cette problématique devrait faire l'objet d'une réunion spécifique prochainement.

Concernant le stationnement à la gare St-Jean, Gares et connexions s'interroge sur le type d'usagers fréquentant les parkings vélos sécurisés : sont-ce seulement des voyageurs, ou bien y a-t-il également des riverains et des travailleurs du quartier ? Nous avons répondu, d'après notre expérience, qu'il s'agirait majoritairement de voyageurs, car le remplissage suit peu ou prou les heures de pointe SNCF.

On nous a confirmé le chiffre de 370 nouvelles places créées prochainement dans le cadre de la construction du nouveau bâtiment côté Belcier. Le chantier est maintenant commencé, et il paraît peu probable que la capacité de ce parking puisse être augmentée. Avec les 250 places sécurisées actuelles, le total sera donc de 620 places. Nous

devrions recevoir des plans de ce projet afin de nous assurer de la facilité d'accès à ce parking, situé au rez-de-chaussée. Confirmation nous a également été faite qu'une rampe allait être créée dans ce nouveau bâtiment, pour rejoindre le souterrain, et que les rampes actuelles permettant d'accéder aux quais seraient conservées. Il n'est pas certain que les ascenseurs projetés pour accéder aux quais puissent accueillir un vélo.

Par ailleurs, Euratlantique a prévu d'installer une centaine d'arceaux (soit deux cents places) dans un rayon de 100 mètres de l'entrée du bâtiment Belcier. D'autres arceaux devraient très prochainement être installés sur le parvis St-Jean, entre la station de tram et l'accès aux taxis. Il est également prévu la création d'une nouvelle station VCub de 20 bornettes sur le futur parvis multimodal Belcier. Enfin, 150 places vélos sécurisées seraient prévues dans le bâtiment P2, qui sera construit par Vinci Park au sud du pont du Guit. Sur ce bâtiment, Gares et connexions n'aurait plus la main.

Nous devons maintenant trouver le moyen de dépasser ce total de 770 places sécurisées sur le site de la gare St-Jean (pour un total de 1 100 places environ). Le P2 est une piste, mais il faut agir vite, et nous n'avons pas encore de contact pour ce projet. Gares et connexions suggère une autre piste : transformer l'un des deux arrêts minute souterrains côté St-Jean en parking vélo : en effet, l'arrêt minute accessible depuis la rue Charles-Domercq, qui donne directement dans le grand hall de la gare, serait peu utilisé à présent... À suivre ! Concernant l'accès aux parkings, une fusion pourrait être imaginée entre les abonnements TER, VCub et Parcub afin de n'avoir qu'un seul badge. La SNCF est preneuse d'exemples pris dans d'autres gares. Si vous en connaissez, n'hésitez pas à nous écrire !

● Ludovic Fouché

UNE NOUVELLE PISTE AU BOUSCAT

La circulation en provenance d'Eysines, du Taillan ou plus généralement des agglomérations du secteur Nord-Ouest de la Métropole, converge vers Bordeaux, pour une bonne part, soit par l'avenue du Médoc/avenue de la Libération, soit par l'avenue du Taillan-Médoc/avenue d'Eysines. Sur ces axes, des bandes cyclables ou des pistes unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée permettent aux cyclistes de rouler, la plupart du temps, avec un certain sentiment de sécurité, même si, là comme ailleurs, des discontinuités subsistent. Citons encore une fois le cas des ponts au dessus de la rocade où le cycliste a peu de place entre trottoirs et voitures.



Avenue de l'Europe à Bruges, la voie cyclable en provenance de Blanquefort devrait être poursuivie jusqu'à la piste de l'avenue du Médoc au Bouscat.

Les cyclistes qui viennent de Blanquefort disposent depuis l'aménagement de l'avenue du

11-Novembre, il y a un peu plus d'un an, d'une piste continue jusqu'à Bruges. Le passage sur le pont de Campilleau, un temps fermé pour cause de travaux du tram-train, a enfin été ré-ouvert. Par l'avenue de l'Europe à Bruges les cyclistes devraient bientôt pouvoir rejoindre les pistes de l'avenue du Médoc au Bouscat. Un projet de Bordeaux-Métropole, présenté il y a quelques mois, prévoit de terminer ce parcours avec la réalisation de la section de piste manquante entre la rue du Janneau et l'avenue du Médoc (photo).



Une nouvelle piste, boulevard du maréchal Lyautey au Bouscat, permet de relier l'avenue du Médoc à l'avenue d'Eysines.

Le projet qui se termine au Bouscat permettra de poursuivre ce trajet jusqu'à l'avenue d'Eysines par le boulevard du maréchal Lyautey. Le long de cette avenue qui borde l'hippodrome du Bouscat, une piste bidirectionnelle a été créée. Elle passe

devant la partie boisée de l'hippodrome, désormais ouverte au public, et suit la clôture du champ de course jusqu'à l'avenue d'Eysines. C'est bien pratique pour traverser Le Bouscat dans le sens Nord-Sud (photo).

Arrivé à l'avenue d'Eysines, on va facilement vers Eysines par des pistes unidirectionnelles séparées de la chaussée et aux abords paysagers. Le carrefour de l'avenue d'Eysines avec l'avenue de l'Hippodrome a été lui aussi aménagé pour la traversée par les vélos. L'avenue de l'Hippodrome est maintenant bordée de bandes cyclables, du côté Bouscat comme du côté Eysines. Tout cela constitue un ensemble bien équipé pour rouler à vélo. Par contre, en prenant la direction de Bordeaux, le cycliste se trouvera fort dépourvu... de bandes cyclables ! Cette partie de l'avenue d'Eysines qui marque la limite entre Bordeaux et Le Bouscat est assez ingrate pour le cycliste. La circulation y est assez importante, et on a parfois le sentiment que les automobilistes se laissent un peu aller, question vitesse, avant d'aborder les bouchons de centre-ville ! Heureusement, il y a un « plan B », proposé par la municipalité du Bouscat. C'est un « itinéraire malin » nettement plus agréable, par la rue Raymond-Lavigne et la rue de Pressensé. Mais peu de cyclistes choisissent cet itinéraire. Marquage au sol insuffisant ? Crainte, par méconnaissance, de rallonger le parcours ? Difficile à dire, mais c'est dommage.

● Georges Chounet

LE NOUVEL ÉCHANGEUR 9 DE LA ROCADE ? MOINS BIEN QUE LE VIEUX

Le tram A a traversé la rocade à l'échangeur 9 et tout le monde s'en réjouit.

Tout le monde ? Non, car les cyclistes n'ont pas trouvé ce que la loi leur promet lors d'un aménagement neuf, à savoir des aménagements cyclables dignes de ce nom et en rapport avec le montant investi dans les travaux ; lesquels comprennent, rien que ça, un ouvrage neuf sur la rocade, inaccessible aux vélos.

Cela fait d'ailleurs plus d'un an que les automobiles ont retrouvé leur chaussée alors que les cyclistes, après des mois d'outrages, ne peuvent toujours pas passer au-dessus de la rocade dans des conditions ne serait-ce qu'aussi mauvaises qu'avant.

Dans le sens Saint-Médard vers Bordeaux, un rétrécissement brutal avenue de Magudas avant la rue Eiffel fait disparaître la bande cyclable et renvoie les cyclistes à gauche de la voie vers la station de tram. La traversée est aménagée et assez facile, mais les cyclistes doivent céder le passage aux voitures alors que les piétons qui traversent en parallèle sont, eux, prioritaires.



Traversée obligatoire ou frayeur garantie si on persiste tout droit ; il y a pourtant de la place !

Las, quelques mètres plus loin, l'itinéraire cyclable disparaît derrière les barrières de chantier le long du tram, et les cyclistes doivent partager un étroit passage avec les piétons.



Ce n'est même pas assez large pour les piétons !

Un peu plus loin, ils doivent céder le passage au débouché d'une sortie de parking (zone Dougados) : quelle main municipale a donc signé un arrêté dont la motivation est plus que douteuse, voire illégale puisqu'une voie publique cède le passage à une voie sans doute privée et à tout le moins secondaire ?



Cédez le passage aux clients de Dougados : pour qu'ils arrivent plus vite sur le tram ?

Quelques mètres après, fin de la piste ! On redébouche sur la route principale. Le total fait à peine plus de 200 mètres, et même moins pour les cyclistes qui seraient arrivés par la rue Eiffel plutôt que sur l'avenue de Magudas. Quant à ceux qui veulent aller rue Eiffel, ils ont le choix entre la chaussée étroite ou le trottoir, à moins qu'ils connaissent le passage par la voie privée un peu en amont, où ils devront gérer une manœuvre pour tourner à gauche.



Il faut déjà retraverser.

Il faut appuyer sur un bouton pour traverser, il marche bien certes, mais il faut attendre parfois longtemps. Et le feu reste vert si peu de temps qu'il ne faut pas espérer pouvoir avoir semé les automobilistes qui rapidement foncent sur vous. Et vous ? Ben vous n'avez plus rien, d'abord un vague panneau qui rappelle qu'un jour une bande a existé sur le pont, puis plus rien, notamment à la traversée de la bretelle vers Bordeaux-Lac, un endroit qui a toujours été dangereux mais où un marquage rappelait au moins aux automobilistes la présence de cyclistes.



Bande cyclable effacée

Pire, vous seriez obligés de vous mettre à gauche car la file de droite est ensuite réservée aux automobilistes qui vont vers la rue des frères Robinson. Là aussi, la bande cyclable qui existait avant a tout bonnement disparu. Heureusement pour eux, les cyclistes s'abstiennent de respecter le code de la route quand la signalisation les a oubliés.



Plus de bande cyclable, pire, une voie pour tourner à droite.

L'enquête publique avait bien sûr prévu à gros traits des aménagements cyclables.

Les projets qu'avaient vus Vélo-Cité, même s'ils ne nous satisfaisaient pas complètement car ils imposaient deux changements de côté, offraient un itinéraire continu jusqu'à l'autre côté du pont. Mais, paraît-il faute de crédits, la suite n'a pas été construite. Pensez au coût qu'elle représente par rapport à l'extension de la ligne ! Vous dites ? Le développement du vélo serait une priorité nationale voire internationale ?

Faudra-t-il aller au tribunal pour obtenir une amélioration rapide de cet itinéraire et dans l'immédiat, la continuité de la piste derrière la station de tram, la peinture de la bande effacée, la création d'une bande verte très visible là où il n'y a plus rien ?

● **Danielle Cassagne**



ÇA BRILLE À LA BUTTINIÈRE



Le dispositif cyclable bidirectionnel qui ceinture le giratoire desservant le parc-relais de la Buttinière a été complètement remis en peinture, pour une meilleure visibilité des cheminements ; surtout, il a été complété par de très nombreux panneaux routiers, qui ont eu l'immense et immédiat mérite de supprimer les possibilités d'accès et d'arrêts-minute sur ces pistes cyclables, jusque-là très

prisées par les automobilistes déposant ou récupérant un usager des transports en commun... ou pire par les automobilistes se rendant à la clinique voisine. Il reste encore quelques zones (piétons) accessibles aux quatre pattes polluantes, mais c'est bien mieux maintenant. Il était moins une avant l'émission d'une cyclofiche sur ce secteur.



En prime, les cyclistes ont gagné une continuité cyclable, depuis le rond-point de Palmer (celui où coupe le tram, et desservant le centre commercial Rive droite) vers l'Est, direction Libourne le long de la trémie du passage inférieur de ce rond-point ; notez qu'il faut viser juste pour l'accès à cette piste cyclable typique de la rive droite (un air d'avenue Thiers, vous ne trouvez pas ?), et que le trottoir non abaissé à la sortie d'un arrêt de bus ne vous facilite pas la tâche. Cyclofiche en vue !

CYCLOFICHE PRÉSIDENTIELLE

Ça me monterait presque à la tête : quand votre serviteur, co-président de Vélo-Cité en charge des aménagements, émet une cyclofiche, Bordeaux-Métropole s'exécute !

Victime sur mon trajet quotidien d'un accrochage



avec une voiture il y a quelques mois, dans un carrefour d'une zone d'activité de la rive droite trop grand car dimensionné pour les poids-lourds — carrefour que toutes les voitures coupaient dans tous les sens — j'ai esquissé une solution pour dessiner un îlot de protection et contraindre les automobilistes à aborder ce carrefour dans les règles de l'art. Ce croquis est devenu réalité depuis quelques jours, avec la création d'un îlot en peinture, franchissable par les poids-lourds seulement. Et les choses semblent mieux se passer avec les voitures. Vous n'en douterez pas, j'ai agité dans l'intérêt collectif, même si je dois bien reconnaître qu'il y a peu de vélos dans le coin !

Merci à Muriel Sola pour son suivi actif et régulier des cyclofiches avec Bordeaux-Métropole, et merci au service signalisation de Bordeaux-Métropole (il nous lit !) de faire exécuter tous les travaux indispensables au développement et à la maintenance du réseau cyclable.

Faites-nous part vous aussi des problèmes de sécurité que vous rencontrez avec votre monture, en faisant créer une cyclofiche : une photo, une description et une idée de solution face à un problème précis et récurrent peuvent vous changer le quotidien.

● Ludovic Fouché

Mais que fait le CA ?

Janvier

- 20 Rencontre à la mairie de Bordeaux-Bastide
- 22 Assemblée générale
- 27 Conférence de presse de Vélo-Cité (page 6)
- 29 Réunion de préparation d'un atelier vélo pour les enfants au Tauzin
- 30 Réunion d'organisation d'un challenge de la mobilité au collège Brisson à Talence

Février

- 02 Repérage du parcours pour la fête du vélo 2015, puis réunion sur place au parc Sourreil à Villenave d'Ornon avec une élue chargée du développement durable (page 2)
- 03 Conseil d'administration
- 03 Parution du bulletin
- 05 Réunion à la CUB sur la politique vélo
- 06 Signature de la Charte des mobilités à la Métropole
- 07 Remise en selle
- 09 Commission animations pour préparer la Fête du printemps du 30 mai. Conseil d'administration de la Maison de la nature et de l'environnement (MNE)

Mars

- 05 Conseil d'administration
- 07 Remise en selle
- 09 Commission animations à la MNE pour la fête du 30 mai
- 10 Lancement de la commission aménagements (page 11)
- 13 Préparation d'une action sur la mobilité au collège Brisson
- 16 Assemblée générale de la MNE
- 19 Action « La courtoisie sur la route » avec les Droits du piéton et le Réseau mille pattes
- 27 Permanence à la gare Saint-Jean

Avril

- 04 Assemblée générale des Droits du piéton
- 05 Bourse aux vélos

LES VÉLOS PLIANTS DE LA SNCF

Nous avons reçu d'un adhérent le mail suivant.

Suivant les conseils d'un ami je me suis finalement décidé à acquérir un vélo pliant à assistance électrique, en profitant de l'offre SNCF-TER Aquitaine (<http://www.ter.sncf.com/aquitaine/gares/services-velo/offre-speciale-vlec>).

Mais pas facile de le commander ! Début février, le site Vlec ne fonctionnait pas correctement. Impossible de commander le vélo de la promo. Début mars, j'y retourne et cette fois-ci impossible de laisser un commentaire. Ensuite il a fallu relancer le site à plusieurs reprises pour que la promotion soit appliquée et réaliser le paiement.

Ayant commandé, payé, je me suis préoccupé du délai de livraison. Rien avant fin avril m'a-t-on répondu. Information affichée nulle part, bien entendu, dans l'offre de la SNCF !

Ceux qui ont commandé et payé leur vélo en février ont dû être ravis d'apprendre qu'ils attendraient jusqu'à mai pour recevoir un vélo coûteux, et ce alors que le beau temps nous accompagne déjà depuis quelques semaines. Reste encore à attendre pour vérifier le rapport qualité/prix, et chercher le logo « made in France ». Des vélos pliants qu'on retrouvera bientôt à la bourse aux vélos de Vélo-Cité ?

Désolé messieurs de la SNCF et de la région Aquitaine, mais après cette expérience, les vélos classiques ont encore de l'avenir sur les lignes saturées Bordeaux-Arcachon !

Commentaires de Vélo-Cité

Équiper des vélos pliants en assistance électrique, est-ce bien raisonnable ?

L'intérêt d'un vélo pliant est sa compacité et sa légèreté. En l'électrifiant il est sensiblement alourdi, ce qui le rend beaucoup moins transportable. Qui a envie de manipuler (plier, déplier, charger, descendre...) une bécane de 12 ou 15 kg ? De plus ces vélos pliants ne sont pas spécialement conçus pour parcourir de longues distances, ils sont plutôt adaptés à la ville et à un usage multimodal, en complément de l'automobile, du train, du tram... dans ce cas ce matériel a-t-il besoin d'être électrifié ?

Enfin, tous les vélos à assistance électrique coûtent nettement plus cher que les vélos classiques, non seulement à l'achat, mais également à l'entretien car les batteries ont une durée de vie de 2-3 ans et leur prix représente parfois la moitié du prix du vélo.

À savoir avant de se lancer dans ce type d'achat.

JAMAIS CONTENTS !

Même les cyclistes néerlandais connaissent leur frustrations à vélo, comme vous l'apprendrez sur la page web de nos confrères du Gracq.

<http://www.gracq.be/NEWS-2015-01/FrustrationsPaysBas>

PATHOLOGIES

Différentes catégories de cyclistes connaissent des problèmes de santé particuliers.

Ainsi dans le peloton des professionnels, qu'on pourrait croire au top de la forme, on trouve plein de malheureux obligés d'avoir recours à toutes sortes de médicaments, frappés par l'asthme ou d'autres allergies.

Le cycliste urbain est victime d'une pathologie bien différente, mais tout aussi pénalisante. Il s'agit d'un daltonisme récurrent, qui explique son comportement face aux feux tricolores. En contre-coup, pas mal d'automobilistes voient rouge quand le cycliste... le brûle !

Mais cette propension de l'automobiliste à voir rouge à l'égard du cycliste ne se limite pas aux feux, et les sujets de récrimination sont légion. Dès qu'on entame la conversation avec les incorruptibles de ce moyen de déplacement, ils manifestent une profonde allergie à la présence de vélos sur leur domaine, dont ils auraient voulu conserver l'exclusivité. Où est le bon vieux temps où le cycliste urbain était une espèce en voie de disparition ?

De fait, la cohabitation ne coule pas de source. Les constats négatifs de chaque clan donnent lieu à des prises de position bien rigides. Il est donc difficile d'entrevoir, dans un avenir proche, un partage harmonieux de la rue...

Mais la pollution et les particules fines ouvrent de nouveaux horizons aux vélos : un peu moins de voitures dans la ville, un peu plus d'oxygène pour tous !

● Christian Padou

UN MACARON POUR LA VÉLO-ÉCOLE



Le macaron de la vélo-école vient d'arriver. Il est signé Johanna Heilles, étudiante de l'école de graphisme ESTEI. Il y en a pour tous les goûts : pomme, orange, banane, pistache...

De quoi signaler la vélo-école et attirer l'œil des passants lors des déplacements sur la voie publique.

LE VÉLO À BUDAPEST



Comme vous, dès que je voyage, je ne peux m'empêcher d'observer ce qui concerne le vélo. À Budapest, il y a des VLS (vélos en libre-service) depuis 2011, les Bubi. Un concours ouvert au public a été lancé sur internet pour trouver un nom à ce système ; le vainqueur du scrutin était donc le Bubi. Soit l'association de « Bu » pour Budapest et de « Bi » pour bicikli (bicyclette en hongrois, vous l'aurez compris). D'autre part, le mot « bubi » est également utilisé en hongrois comme l'abréviation de « buborékol » (pétiller).

Par ailleurs, une importante rénovation des itinéraires cyclables est en cours depuis que V. Orban est au pouvoir. Il souhaite donner une bonne image de son pays et le rénove à tout crin : tout y passe, même les aménagements cyclables. Ce n'est pas très difficile financièrement, car ce sont des projets qui émergent aux fonds européens.

Au passage, signalons un lien aussi étroit que méconnu entre la Hongrie et les VLS : Tószeg, ville située à 120 km au sud-est de Budapest, produit les vélos de location JCDecaux, utilisés pour le Vélib parisien. Et pour les amateurs de balade, il y a aussi une partie de l'EuroVélo route 6 qui longe le Danube :

<http://www.eurovelo6-france.com/leurovelo-6/un-itineraire-europeen/vienne-budapest>.

● Muriel Sola Ribeiro

POUR LE PORT DU SCAPHANDRE À VÉLO

C'est le nouveau cheval de bataille de l'association Carfree. Allez-voir son argumentaire imparable ici : <http://carfree.fr/index.php/2015/02/19/campagne-nationale-pour-le-port-du-scaphandre-a-velo/>

PORTRAIT CROISÉ

Elisabeth et Françoise apportent leurs compétences, leur sourire et de leur temps pour aider à faire fonctionner l'association



Elisabeth, Françoise, depuis quand connaissez-vous Vélo-Cité ?

E : Depuis mon arrivée à Bordeaux en 2008, où j'ai été incitée par une bordelaise à m'abonner au journal.

F : Et moi depuis 2000. Nous étions allées avec Muriel à la MNE (Maison de la nature et de l'environnement) rue de Tausia car elle voulait adhérer. Nous avons appris à cette occasion que Vélo-Cité inaugurerait son premier local rue Rodrigues-Pereire, et nous nous y sommes rendues.

Quelles sont les valeurs qui vous correspondent à Vélo-Cité ?

E : Le dynamisme de la direction, la citoyenneté bordelaise, l'esprit d'équipe, aller dans le sens de l'évolution... comme la femme est l'avenir de l'homme, le vélo est l'avenir du citoyen !

F : Le respect des autres – et puis le vélo c'est une façon civique de traiter les autres lorsqu'on circule en ville.

Quelles sont les actions bénévoles auxquelles vous participez dans l'association ?

E : J'aide au pliage et à la distribution du journal, j'aide aussi à trouver de nouveaux adhérents et occasionnellement je participe à la bourse aux vélos.

F : La tenue de stand, la création de banderoles pour des manifestations, la revue de presse, la gestion des archives, du matériel d'animation, de la documentation... et j'ai même remplacé Muriel l'été dernier durant son congé maternité en étant salariée !

Que vous apporte le bénévolat à titre personnel ?

E : Le plaisir de donner un peu de soi, d'apporter une aide, d'apprendre des autres et d'en tirer un enrichissement – sortir de l'objectif du « moi moi moi ».

F : Ça me permet d'avoir une activité, de donner de ma personne en attendant de trouver un emploi. J'ai pris mes habitudes et je sais que ma présence est utile.

● Muriel Sola Ribeiro

COMMISSION AMÉNAGEMENTS ET STATIONNEMENT

Cette toute jeune commission s'est réunie lors d'une première séance le mardi 10 avril au PUMA. Après une rapide présentation des participants et du travail de Vélo-Cité sur les aménagements cyclables, nous avons passé en revue les sujets du moment sur lesquels nous devons travailler. En voici une liste qui ne demande qu'à être complétée (en espérant que viennent avec les bras pour suivre tous ces projets !).

Projets urbains

Euratlantique Garonne Eiffel – Euratlantique Belcier – Pont Jean-Jaques Bosc (accès) – Brazza (urbanisme négocié) – Bassins à flots (urbanisme négocié) – Bastide Niel (urbanisme négocié) – Parc aux Angéliques (voies vertes...)

Suivi des aménagements de voirie

Rue Charles-Domercq (projet de suppression partielle piste cyclable) – Pont de Pierre (fermeture !) – Pont St-Jean (réorganisation des accès) – Tramway D (circulation des vélos sur la plateforme) – Aéroparc (voie nouvelle) – Rocade (élargissement et franchissements) – Les Hangars (discontinuité

piste – des quais) – Bd Entre-Deux-Mers (requalification ?) – Bd Joliot-Curie (requalification)

Stationnement

Gare St-Jean – Campus TPG – Campus CARRÈRE – Grande distribution

Tourne-à-droite

Il est prioritaire et urgent de poursuivre avec Bordeaux Métropole l'inventaire des carrefours à feux en vue de la pose des panonceaux « tourne-à-droite », ainsi que de réaliser l'inventaire des points de stationnement sur le campus Talence-Pessac-Gradignan (arceaux existants, stationnement sauvage, arceaux souhaitables à l'avenir). Des membres de la commission se sont proposés pour ces travaux, mais ils ne demandent qu'à être rejoints !

Si vous n'avez pas pu assister à la première séance, pas de panique, vous êtes les bienvenus à la prochaine : renseignez-vous auprès de Vélo-Cité.

● Ludovic Fouché

VÉLO-CITÉ FORME DES « INITIATEURS À LA MOBILITÉ À VÉLO »

Sur la base du référentiel national établi par l'ins-tance de coordination Apprentissage de la mobilité à vélo, Vélo-Cité propose du 6 au 8 octobre prochain une formation d'initiateurs à la mobilité à vélo (IMV) à Bordeaux.

Cette formation (24 heures en tout) est destinée aux bénévoles et salariés d'associations d'usagers et de sécurité routière, aux enseignants, animateurs, professionnels du secteur social, aux forces de l'ordre et responsables d'auto-école. Elle doit leur permettre de conduire des séances de vélo-

école au terme desquelles les participants pourront se déplacer à vélo de façon autonome dans la circulation générale.

Plus généralement, les initiateurs ainsi formés seront amenés à former à leur tour différents publics à la mobilité à vélo, en milieu urbain et périurbain, et à animer des activités de découverte, d'initiation et d'éducation à la pratique du vélo en ville.

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à contacter l'association.

● François Nora

MOTS CROISÉS n° 58 par Anne Dicky

Horizontalement I. Sapin grec. — **II.** Proche. — **III.** Meublé. — Choisie. — **IV.** Pièce de cuir. — Apparence. — **V.** Réunion dansante. — Juste. — **VI.** Pronom. — La Thora malmenée. — **VII.** Nouveau modém. — Saupoudrât. — **VIII.** Protocole réseau (sigle). — Lettres de l'Himalaya. — **IX.** Air irlandais. — Vieux lecteur de disques. **X.** Parasite de Noël. — Affreux. — **XI.** Empêchements de cardinaux.

Verticalement 1. Style SDF. — **2.** Ça craint dans les couloirs. — **3.** Lorre en vrac. - Pour lever. — **4.** Enduit. — Nouvelles de France (sigle). — **5.** Se servira couramment. — Béarnaise. — **6.** Interjection. — Tirés. — **7.** Bête à bon dos. — Voyelles. — Se pousse en cas de panique. — **8.** Ingénieur russe. — **9.** Sorte d'Esquimau. — Écuma dans le mauvais sens. — **10.** Idées reçues.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
VIII										
IX										
X										
XI										

Sommaire du n° 127

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

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 127 a été tiré à 460 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 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 ?