



MONIQUE DE MARCO. Professeur de technologie,
50 ans, bordelaise par le travail

« Le cycliste est en danger »

Christian Seguin

Il y a quinze ans, je traversais Bordeaux, depuis Talence, pour me rendre au collège Max-Linder de Saint-Loubès. Il fallait calculer juste. A 8 heures, je savais que c'était trop tard. Un jour, j'ai changé radicalement de vie. En obtenant un poste à Cheverus, j'ai décidé de renoncer à la voiture. J'avais une peur bleue du vélo. Un sentiment de fragilité, l'impression de toujours aller vers la chute.

Puis c'est rapidement devenu un plaisir. J'ai entrepris la redécouverte de Bordeaux sur ma selle.

D'abord, c'est surtout l'architecture qui frappe, les façades, le détail des portes, les petites merveilles que l'on rencontre en prenant les raccourcis, malgré la saleté persistante.

Talence-Bordeaux, Bordeaux-Talence, chaque jour, quel que soit le temps. Tous mes trajets sont minéraux. En choisissant de vivre par le vélo, j'avais imaginé

utiliser des espaces, trouver des repères, des places avec des arbres où je pourrais pique-niquer. Mais c'est impossible. Soit elles n'existent pas, soit un îlot urbain les enferme. La nature est absente, si bien qu'on ne voit plus les saisons.

Entre la faculté et Bordeaux, rien n'a été pensé pour le déplacement à vélo. Il n'arrive qu'en troisième position derrière la voiture et, bien sûr, le tram que je défends, sans approuver le trajet. Le vélo n'a jamais été associé au parcours de la ligne B. Nous sommes donc coincés. Vélocital, une nouvelle coordination toulousaine, a réalisé une étude, un jeu-di, barrière Saint-Genès. Elle a compté un minimum de 1 850 passages de bicyclettes dans les deux sens. Cela veut dire simplement que tous les étudiants ne prennent pas le tram et qu'ils ont peur du manque de fiabilité. On voit, de plus, qu'à certaines heures, les stations sont tellement pleines que les gens restent à quai.

La lisse mortelle. Le vélo habite le discours mais pas la ville. Personne n'a le courage des actes. Michel Duchêne mis à part, l'intérêt des hommes politiques bordelais pour la bicyclette est récent, quelle que soit l'étiquette. Le deuxième obstacle vise les techniciens qui travaillent sur les déplacements.

On a le sentiment que leurs connaissances s'imposent sur la volonté politique, sans jamais qu'un micro soit tendu à la vie réelle, aux vrais gens qui arpentent la ville pour travailler. Ce pouvoir est anormal. Que la CUB s'attelle au dossier et se mette en phase avec son époque.

Le plaisir que nous avons à rouler est trop fragile. Pédaler relève d'un acte de foi. Le cycliste est en danger.

Dès qu'il pleut, les Bordelais, comme les escargots, rentrent dans leur coquille. Tout devient gris et glissant. Il y a d'ailleurs une aberration. L'automobile a le droit de rouler sur la voie du tram pour doubler, mais pas le

vélo. Or, cette voie est devenue un refuge. Pour échapper aux voitures qui les pressent, les frôlent et parfois les insultent, les cyclistes s'y retrouvent. Comme moi, ils calculent le mouvement du tram. Paradoxalement, c'est l'endroit le plus sûr, alors que la lisse, par exemple, la pièce de métal qui suit le trajet, est mortelle pour tous les deux-roues.

Ne parlons pas des parkings à vélos aménagés en dépit du bon sens, pas assez nombreux, et de l'absence de signalisation au sol, ou d'aménagements spécifiques aux zones partagées.

Je rêve d'un itinéraire malin vélo, avec un trait sur la chaussée, façon navette. Je rêve d'une réflexion profonde sur la cohabitation. Je rêve d'une ville courageuse où mon Gitane cadre alu gris métallisé ne sera ni volé ni condamné aux errances du sous-déplacement.

Vendredi prochain
Serge Simon, médecin

ZONE AÉROPORTUAIRE. Vélo-Cité dénonce le nombre d'accidents dont sont victimes les cyclistes sur ce secteur. Et réclame des mesures urgentes

11 10 2006

A vélo sans filet

Dominique Manenc

« **O**n se fait peur », avoue un cycliste qui tous les matins quitte son domicile d'Eysines pour rejoindre son lieu de travail près de l'aéroport. Un sentiment très certainement partagé par les 5 % des salariés des entreprises de ce secteur qui ont choisi les deux-roues comme moyen de locomotion. Jean-François Dubernet vient d'Arlac : « L'an dernier, j'ai été percuté par une voiture qui ne m'avait pas vu. Résultat : deux côtes cassées, une hospitalisation d'une semaine, un arrêt d'un mois et deux opérations ». Malgré cela, il continue de circuler à vélo. « Curieusement, fait remarquer Michel Clauzel, adhérent de Vélo-Cité, ce sont les gens qui habitent le plus près qui viennent en voiture car le danger est niché dans les derniers kilomètres ». Les statistiques désignent les axes suivants : les avenues Marcel-Dassault, Beaudésert, du Phare, Roland-Garros et la rue Tousse-saint-Catros, qui elle se trouve sur la commune du Haillan. « Ce qui représente seulement trois à quatre kilomètres de voies, mais le risque y est majeur », note un cycliste qui met également en accusation les rond-points de cette zone, aux Cinq Chemins, en amont de Dassault et près de l'avenue René-Cassin.

« **Roulette russe** ». Ces équipements sont bel et bien montrés du doigt : « Pour les aborder, on se met au milieu afin d'être vu par les automobilistes mais il y a intérêt à pédaler vite. Certains font même le tour en posant le pied à terre », dit Michel Yoann. La fréquence des accidents, pour ne relever que l'année 2006, les a fait réagir : en avril, sur la route longeant l'aéroport, à hauteur de la salle de squash, un cycliste renversé a eu un pied cassé. En mai,



Des salariés de la zone aéroportuaire dénoncent les risques rencontrés par les cyclistes sur certaines voies PHOTO D. M.

Gérard Chausset : « La CUB est trop timide »

Adjoint Vert à l'environnement et aux transports, Gérard Chausset explique : « Ces aménagements sont de la responsabilité de la CUB que je trouve trop timide en ma-

tière d'équipements cyclables et ce, quel que soit le président de la Communauté urbaine. Il faut savoir que 50 % des crédits de voiries sont reportés chaque année alors

qu'on pourrait les utiliser pour les circulations douces. C'est un problème de crédit mais aussi de culture dans la conception des aménagements. »

un autre a évité une voiture dans un rond-point : deux jours d'arrêt de travail. Début septembre, une jeune fille percutée par un véhicule vers Beutre a eu les ligaments de l'épaule arrachés. Fin septembre, une collision s'est produite devant Dassault. Le cycliste ne s'est pas relevé avant l'arrivée des pompiers. Sans compter les accidents qui n'ont pas été comptabilisés ou portés à leur connaissance. Tous mettent en cause la vitesse des voitures et des poids-lourds, l'étroitesse des routes, l'absence de pistes cyclables sur les portions incriminées.

Les mots sont forts : « Route de la mort », « Roulette russe », « Coupe-gorge », « Ça craint ».

Revendications. Vélo-Cité dénonce cette situation jugée dramatique : « Les accidents de vélo sur le secteur de l'aéroport sont supérieurs à un par mois. C'est énorme et inadmissible car cela ne concerne que quelques voies. Et devrait s'aggraver puisque le nombre de cyclistes est en augmentation... tout comme le nombre de voitures », précise Magali Viaud, agent de développement de l'association. Vélo-Cité deman-

de que toutes les routes du secteur soient immédiatement mises à 50 km/h et que la police contrôle la vitesse des voitures. L'association réclame la sécurisation sur les rond-points, la mise en place de bandes cyclables et l'étude de pistes cyclables en site propre entre les Cinq Chemins et Beutre. « Faut-il attendre le premier mort pour réagir ? », interroge Magali Viaud. Vélo-Cité vient d'écrire aux maires de Mégrignac et du Haillan pour attirer leur attention et qu'elles puissent agir efficacement et en conséquence.