

1 Éditorial

Quelques réflexions sur l'actualité.

Concertation pour la deuxième ligne du tramway : y-a-t-il vraiment concertation ? Les avis sont partagés. Un travail des associations ne sera pas de trop pour faire aboutir nos revendications face à ceux qui préfèrent des tracés les moins restrictifs possibles pour la circulation des voitures.

Nomination de Moralès à la direction de la TAM (transports de l'agglomération de Montpellier). Précédemment responsable des aménagements cyclables, ayant changé 4 fois de parti pour terminer au PS quand le vent a soufflé dans le mauvais sens pour lui, Moralès ne nous a pas laissé un souvenir impérissable. Une action en faveur des aménagements cyclables qui n'a pas laissé de grands souvenirs, une présence sur le terrain en filigrane, une défense de la voiture « quand même on est bien *obligé* de circuler en voiture en ville », une opposition à la circulation des vélos dans les voies de bus, et pour mémoire ces mots qui viennent du cœur : à la question de Jacques Lafontaine à C. Moralès « Seriez-vous d'accord pour venir avec nous sur le terrain tester vos aménagements cyclables ? », réponse « désolé, je n'ai pas le temps ».

On ne préjugera pas son action à la direction de la TAM, mais on peut avoir des doutes. Nous aimerions être agréablement surpris et proposons au responsable des transports urbains de consulter la fiche numéro 9 du CERTU (Centre d'études routières et de transports urbains ?) : « Vélos et transports publics sont complémentaires » dont j'extrait les points suivants :

- La cohabitation entre cyclistes et bus est réglementairement du ressort du maire. « *L'expérience de villes comme Strasbourg, Grenoble, Nantes, Rennes, Annecy ou plus récemment Paris, montrent que les avantages d'ouvrir aux cyclistes les espaces réservés aux transports publics, et notamment les couloirs de bus, ..., compensent largement le risque éventuel de baisse de la vitesse commerciale.* »
- Organisation de l'intermodalité : Photos de nombreux parcs de stationnement face aux gares, Vélo-tram parc gardé de Strasbourg, véloparcs de Fribourg, des Pays-Bas. Accès des cyclistes dans les bus à Rouen, transports des vélos sur des racks porte-vélos en Allemagne, en Suisse, aux Pays-Bas. Expérimentation du système à Chambéry, Annecy, Versailles.

Bizarrement, dans toutes ces descriptions du CERTU, la ville de Montpellier est totalement absente. Pourtant, dans sa communication vis à vis de l'extérieur la ville est bien représentée : colloques à Sydney, Barcelone, dans une manifestation à Paris sur le thème de l'intermodalité organisée par le club des villes cyclables, et bientôt au congrès Vélo-City en Écosse.

Alors, bientôt la TAM pionnière de l'intermodalité tram-vélo et bus-vélo ? Chiche ?

Continuez de militer, de toutes façons les réserves pétrolières sont estimées à une vingtaine d'années. Donc les 2x2 voies en ville feront de magnifiques pistes cyclables dans 20 ans.

Le rédacteur, J.F. Vilarem.

Table des matières

1	Éditorial	1
2	Sur votre agenda	1
2.1	Manifestation Samedi 9 Juin à 15 heures	1
3	La seconde ligne de tramway	2
3.1	La seconde ligne de tramway peut permettre un recul historique de la voiture au centre-ville de Montpellier !	2
3.2	Pour un tracé qui dissuade le trafic de transit en centre-ville.	2
3.3	Pour des aménagements cyclables coordonnés avec le tramway	2
4	Évaluation des aménagements cyclables	3
5	Nos adhérents écrivent : itinéraires, points de vues, ...	6
5.1	Boutique vélo	6
5.2	Fiche de lecture	6
5.3	Piste cyclable aux Aresquiers	7
5.4	Association de défense du vélo à Nîmes	7

2 Sur votre agenda

2.1 Manifestation Samedi 9 Juin à 15 heures

Samedi 9 Juin à 15 heures
Rendez-vous place des Arceaux.
Début de la rue St Louis.
Avec des vélos ou pas. Le trajet est cours.
Amenez vos pinceaux.

Rues St Louis et Pellicier (suite). Après une première manifestation par un temps glacial, nous avons tracté, défilé pour présenter nos revendications concernant l'aménagement de ces rues.

Bon, maintenant que tout le monde connaît nos propositions, et face à l'inertie des décideurs, il est temps d'agir :

- Un panneau autoroutier (fond bleu) indique Barcelone par l'autoroute. Ce panneau est situé sur un petit rond-point nouvellement créé au croisement de la rue St Louis et de la rue d'Assas. Évidemment les automobilistes sont invités à emprunter les rues St Louis et Pellicier pour aller à Barcelone. Quoi de plus naturel ? Ben nous on n'est pas d'accords. Et on va ajouter un panneau : « Barcelone par nos petites rues ». Pour voir.
- Suite à la première manifestation la mairie a fait poser des compteurs pour évaluer le trafic dans ces rues. L'un de nos adhérents a téléphoné aux services concernés pour obtenir les chiffres collectés : Confidentiel-défense.

La réponse de VéloCité : Traçons, à la peinture blanche une piste cyclable rue St Louis. Pour voir. Nous apporterons les pots de peintures. Si vous avez des vieux pinceaux, bien larges, plus on est de peintres, plus on rit. À Samedi.

3 La seconde ligne de tramway

Une contribution de Christian Dupraz, suite à la première réunion de concertation concernant ce tracé.

3.1 La seconde ligne de tramway peut permettre un recul historique de la voiture au centre-ville de Montpellier !

A condition de retenir un tracé adapté. Ce que la première ligne n'a pas réussi.

Une procédure de concertation, pilotée par le district, est en cours pour définir le tracé de la seconde ligne de tramway. Vélocité prend position dans les débats en cours, car une ligne de tramway est un aménagement urbain qui 1) affiche comme objectif le recul de la voiture en ville, 2) peut fortement influencer la facilité de circulation en vélo.

Nous souhaitons que le tracé de la seconde ligne y contribue. Pour cela, deux principes généraux peuvent guider la réflexion :

1. Le tracé doit emprunter les grands axes routiers urbains lorsqu'ils sont situés dans des zones de forte densité d'habitat.
2. Des aménagements cyclables doivent être prévus le long de l'ensemble de la ligne, et pour accéder aux différentes stations, afin d'inciter les usagers à combiner tramway et vélo.

Comment ces principes peuvent-ils nous aider à choisir entre les variantes proposées aujourd'hui pour le tracé de la seconde ligne de tramway ? Rappelons que, pour le centre-ville, ce tracé ne comprend plus aujourd'hui que deux alternatives essentielles :

1. *Le contournement de l'écusson*, soit par l'ouest (Peyrou, Jeu de Paume), soit par l'est (Mermoz, bords du Lez, Avenue de Strasbourg)
2. *Le départ du centre-ville vers le sud*, soit par l'avenue Clémenceau, soit par l'avenue de Maurin.

Les préférences affichées par la mairie lors de la première réunion de concertation vont au contournement par l'est et au départ vers le sud par l'avenue de Maurin.

3.2 Pour un tracé qui dissuade le trafic de transit en centre-ville.

Aujourd'hui, trois axes routiers denses incitent les automobilistes à traverser Montpellier en passant par le centre-ville. Il s'agit d'un axe sud-nord par l'avenue Clémenceau et le tunnel de la comédie, d'un axe ouest-est par le boulevard du Jeu de Paume et le tunnel de la Comédie, et d'un axe est-ouest par les quais du Verdanson. Par exemple, tout habitant des quartiers centre-ouest (Ecole d'agriculture, Arceaux,...) est tenté, avec sa voiture, pour rejoindre l'est (Route de Nîmes, Grammont, Carnon,...) de s'engouffrer plein centre-ville, sur le Jeu de Paume. Montre en main, c'est presque toujours le plus rapide ! Cette situation est aberrante, et génère un trafic de transit infernal sur ces axes qui ont pourtant une vocation de commerce et de convivialité.

Pour ces raisons, nous souhaitons que la seconde ligne de tramway encercle l'écusson, en empruntant les boulevards Henri IV, Ledru-Rollin et du Jeu de Paume, puis qu'elle emprunte le boulevard Clémenceau. Le ralentissement de la circulation automobile rendra le transit en centre-ville beaucoup moins attractif. Nous

ne disposons pas de comptage des intentions des automobilistes qui asphyxient aujourd'hui ces rues, mais il semble raisonnable de considérer que 50% au moins des automobilistes qui dévalent le Jeu de Paume ne font que traverser le centre, sans aucune intention de s'y arrêter.

Le tracé alternatif (tracé à l'est le long du Lez, et par l'avenue de Maurin) aurait au contraire pour conséquence de laisser le trafic automobile quasiment inchangé en centre-ville. Est-ce cela que l'on souhaite ? De plus, le tracé Est (le long du Lez) duplique largement la première ligne (70% des habitants situés à moins de 500 m de distance d'une station de tramway de la seconde ligne sont déjà à moins de 500 m de distance d'une station de la première ligne). C'est un tracé largement inutile et très coûteux par les infrastructures nécessaires pour franchir la voix ferrée au niveau de la gare.

En encerclant l'écusson, le tramway marquera au contraire une véritable volonté politique de supprimer les trafics de transit via le centre-ville, et redonnera une nouvelle vie à ces axes commerçants et d'habitation dense aujourd'hui sinistrés.

Attention : lors de la réunion de concertation de mai, le maire a indiqué que si le tracé par le Jeu de Paume était retenu, il faudrait en profiter pour faire un parking souterrain sous le Jeu de Paume. Ce qui occasionnerait des travaux de très longue durée (2 ans) inacceptables pour les commerçants. Il s'agit probablement surtout d'effrayer les commerçants du quartier. Ce parking serait une aberration : le parking Gambetta, à 250 m de là, est quasiment vide. Et surtout un nouveau parking souterrain est prévu aux Arceaux, de bien plus grande capacité, et qui serait un excellent parking d'accès au tramway pour les habitants des quartiers ouest. Il faut donc insister sur l'absurdité de ce parking sous le boulevard du Jeu de Paume, et expliquer que les travaux sur le Jeu de Paume ne seraient pas de plus de 6 mois, comme partout ailleurs sur la ligne. De même, défendre la variante Est par la nécessité de desserte du lycée Mermoz est assez ridicule : les portes du lycée Mermoz sont à 350 m de la station de tramway de la grande bibliothèque ! Un accès sécurisé (passerelle, passage souterrain ?) entre le lycée et cette station serait une solution bien plus efficace, et moins coûteuse.

3.3 Pour des aménagements cyclables coordonnés avec le tramway

On estime en général que le tramway est emprunté par les piétons qui résident à moins de 800 m (12 minutes de marche) d'une station. Par contre, des accès cyclistes sécurisés portent cette distance à plus de 1500 m (10 minutes de vélo). Ainsi, la zone d'attraction de la ligne de tramway est considérablement élargie. Nous souhaitons donc que :

1. Une piste cyclable à double sens longe la ligne de tramway dans son intégralité.
2. Des itinéraires cyclables sécurisés et balisés soient connectés à cette piste afin de permettre à de nombreux cyclistes de rejoindre les stations.
3. De grands garages à vélo surveillés (pourquoi pas par vidéo ?) soient installés dans les stations.

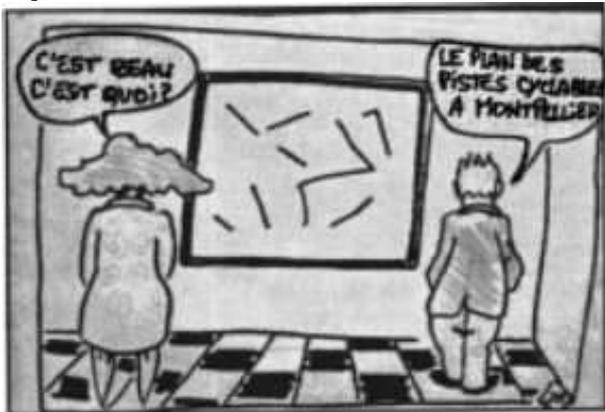
Dans les rues trop étroites pour permettre d'installer parallèlement les deux lignes de tramway, une voie de circulation pour les voitures, les deux pistes cyclables, et les trottoirs, nous suggérons d'adopter le principe de la voie unique avec croisement aux stations. Il s'agit de ne pas renouveler les aménagements

malheureux de la première ligne (Louis Blanc, Avenue du docteur Pezet) où la circulation des vélos est devenue pratiquement impossible sans emprunter directement et illégalement les lignes de tramway. Des tramway modernes à voie unique existent (par exemple à Lausanne) et assurent un trafic supérieur à ce qui est prévu sur la seconde ligne de Montpellier (cadence d'une rame toutes les 4 minutes). Il n'y a donc pas d'obstacle technique à réaliser certains tronçons en voie unique. Cela permettra des économies substantielles que nous suggérons d'utiliser, par exemple pour les aménagements cyclables.

Comment faire entendre notre voix ? Nous n'avons pas pu prendre la parole lors de la première réunion de concertation. A nous d'utiliser tous les moyens de nous faire entendre désormais. Une concertation avec les comités de quartier et les associations de commerçants concernés par l'itinéraire que nous préférons est indispensable. L'avis des commerçants des quartiers Saint-Anne, Saint-Roch, Jeu de Paume, Rue du Courreau, Laissac, Clémenceau sera déterminant.

4 Évaluation des aménagements cyclables

On a recommencé une évaluation des aménagements cyclables de l'agglomération. Si vous avez des remarques, des itinéraires, des évaluations, il est toujours temps. Ci-dessous des extraits du document complet consultable sur le site à l'adresse <http://www.chez.com/velocite/evaluation-052001.html>. Le plan des pistes est opérationnel. Notre reporter a pu voler une esquisse au musée Fabre :



Un dessin de Jean-Marie Bonnet

Remarques générales

1. L'observation qui revient le plus souvent est l'absence de continuité du tracé des bandes ou pistes cyclables. En fait, ce qui gêne le plus est l'inexistence d'*itinéraires* cyclables. Les cyclistes souhaiteraient des itinéraires fléchés, composés de bandes et pistes cyclables, mais aussi de rues peu fréquentées et carrefours non dangereux. Malheureusement la notion d'itinéraire cyclable se heurte parfois à la réglementation. La démonstration a été faite par le premier balisage réalisée par les services de la mairie entre la piste le long du Lez et la Comédie : les fléchages sont bien faits, indiquant les distances, les destinations autres que celles de l'itinéraire. Hélas, une fois passé le Lez face à l'hôtel

de région, la traversée de l'avenue du Pirée est indiquée à un endroit dangereux (!), puis on passe sur la nouvelle piste sur trottoir des allées du nouveau monde (pourquoi pas, bien que de nombreux cyclistes préfèrent emprunter la partie piétonnière d'Antigone), pour se retrouver place d'Olympie. Là les vélos remontent naturellement par la voie du tram pour se retrouver quelques mètres plus loin passage de l'horloge et sur la Comédie. Hélas, le balisage légaliste emprunte un dédale de rues sans pistes, dangereuses parfois, ridicule souvent car respectant les détours imposés par les sens interdits.

2. À quoi sert une piste si elle débouche sur un rond point dangereux ? L'exemple le plus frappant est celui de la double bande de l'avenue du Près d'Arènes qui débouche sur l'infranchissable rond-point du Près d'Arènes.
3. Malgré la volonté affichée par la mairie de ne pas faire de kilomètres faciles, mais des kilomètres utiles, on a parfois des surprises avec une centaine de mètres de piste parfaite mais isolée ¹.
4. Toujours les mêmes difficultés à base de stationnement endémique de voitures devant des commerces (banques, vidéo clubs, boulangerie), avec la même réponse des automobilistes fautifs : « Juste quelques minutes, vous n'avez qu'à passer à côté ».
5. Les bandes cyclables seraient peut être mieux respectées des automobilistes si leur revêtement était de couleur particulière (du goudron vert par exemple sur toute la largeur) ce qui matérialiserait réellement *une voie réservée aux vélos*, et non seulement le bord de leur propre voie pour voitures. Ou bien, mais beaucoup moins bien, matérialiser avec 2 traits de peinture parallèles et non simplement une séparation vélos /voitures, comme rue d'Assas.
6. Les sas à vélo sont très utiles, mais : 1) Problème technique : leur peinture s'use vite, et ils ne sont alors pas respectés par les voitures. 2) il n'y en a pas assez
7. Tours de rond-points ou croisement dangereux : il faut emprunter les passages protégés. Mais les temps d'attentes sont trop longs. Piétons et cyclistes même combat : Redonner aux piétons voulant traverser aux feux rouges une priorité quand ils appuient sur le bouton. Pour l'instant, j'en vois deux seulement : Ernest Granier et château d'O avec le tram. Il en faut plus et en tenir le compte dans le journal.
8. Sur le tracé : On constate que pour tracer on détermine une largeur constante, celle de la voie pour les voitures, ce qui reste (parfois les miettes) est pour les vélos.
9. Une dernière observation : Il semble que certains aménagements sont le fait de techniciens qui ne pratiquent pas le vélo, pour rester calme :
 - Aménagements d'entrées ou sorties de pistes séparées ou sur trottoirs, à base de poteaux mal placés.
 - Panneaux publicitaires, poteaux indicateurs, obstacles de toute nature.
 - Arrêts du petitbus sur la piste cyclable
 - Pistes nouvelles tracées sur trottoirs avec revêtements bosselés, passages de caniveaux avec petite marche.
 - Arceaux de parking pour vélos trop espacés permettant aux motos de se garer.

¹La raison en est simple : La DGU – Direction du Génie Urbain de la ville – profite d'un réaménagement partiel de voirie pour y inclure des aménagements cyclables.

- Rétrécissements de pistes impromptus

Évaluation des réalisations hors tramway

Quelques extraits du document, les nouveautés par rapport à l'évaluation de l'année dernière.

Route de Mende : De nombreux points noirs, des aménagements à revoir, des difficultés recensées par de nombreux adhérents. Visiblement c'est une des priorités.

- Entre le rond-point Prof. Camproux et le rond-point de la cité U du vert bois :
 - À l'entrée du CNRS une borne en béton dangereuse pour les vélos.
 - Le stop pour les autos sortant du CNRS est sur la piste !
 - Un abribus aménagé sur la piste !
 - Le revêtement est en mauvais état, cassé par endroits.

Deux accidents devant l'entrée du CNRS fin avril. Il faut réagir.

- Entre les facs des lettres et des sciences, les pistes n'ont pas partout la largeur minimale, de plus on pourrait inverser les pistes avec les emplacements de stationnement pour sécuriser les pistes.

Véhicules garés sur les pistes (et sur les trottoirs accessibles) d'octobre à juin, une bande cyclable le long de véhicules en stationnement, trop étroite pour y tenir en rollers, c'est nul (et non avenu) : en montant ça va, en se tenant sur la bande discontinue, on ne va pas vite, en descente (2 voies pas de trafic) il faut se mettre au milieu de la voie de droite (la vitesse avoisine souvent les 50 km/h) ; outre les risques de portières, les automobilistes/piétons sur la bande, ceux qui sortent du stationnement sans regarder jusqu'en limite de la bande cyclable, et ceux qui profitent justement que vous arriviez pour faire demi-tour dans la rte de Mende !

Route de Mende devant la cité U Boutonnet

- *Témoignage de Nicolas Douez* J'ai failli expédier une cycliste dans un autre monde au coin de la rue du Pré aux Clercs et de la route de Mende : cette jeune femme, soit pensant sans doute être plus en sécurité ainsi, soit mal aiguillée en raison de l'équivoque au carrefour Truel/Justice de Castelnau/route de Mende descendait la route de Mende à contresens sur la piste. Comme je connais le problème je l'ai laissée passer mais un automobiliste "x" ne connaissant pas cette pratique, même prudent, l'aurait sans doute percutée. J'avais déjà signalé à Vélocité le problème de cette piste unidirectionnelle utilisée constamment à contresens par les cyclistes entre le "Shopi" et la Croix de Boutonnet. Franchement il vaudrait mieux supprimer cette piste. Il va y avoir un cycliste au tapis, ça ne va pas tarder...
- *Témoignage de Gérald Daurat* Il y a une bande montante, mais pas descendante. Alors pas mal de cyclistes prennent la bande cyclable à contresens. C'est plutôt kamikaze à mon goût. Proposition. Comme il n'y a probablement pas la place de faire une autre bande (elle supprimerait, ô sacrilège suprême, une rangée de stationnement) le mieux serait de passer toute cette rue, depuis le faubourg boutonnet jusqu'à l'AV de la Justice, en zone 30 vraie c'est à dire aménagée comme telle. Il n'y a plus de bus (adieu la très fréquentée ligne 5) et rien ne peut s'opposer à cet aménagement qui modérerait les ardeurs des voitures qui foncent vers les banlieues Nord ou en viennent. En raison de la présence d'une cité U et de l'école St Odile, la justification réglementaire ne serait pas difficile à trouver. Ainsi la question de la bande descendante serait réglée car en descente

les vélos iraient à la même vitesse,30, que les voitures, donc plus de danger. Ceci urge, car le revêtement est très dégradé, et il y a fort à parier que la DGU va très rapidement dépenser beaucoup d'argent pour le rendre lisse comme un billard. (j'aimerais bien qu'ils fassent pareil sur les pistes rue de Nazareth, de Montasinos et St Vincent de Paul, mais là je rêve un peu).

- *témoignage de Luc Nourigat* Je ne l'emprunte que vers la ville (piste à contresens rue professeur Pezet inutilisable, je fais le tour), l'entrée est impossible à prendre (mauvaise signalisation, poteaux "quilles-tueuses", pas de marquage, motos garées devant le pub, arbres...), risque fort de se prendre un véhicule sortant de la station-service Total, véhicules garés sur trottoir au niveau de l'ancien Morandat ; -> il y a 2 voies voitures, celle de droite pour les vélos, d'autant plus que le feu est systématiquement rouge au carrefour Avenue de la Justice, ça ne sert à rien de dépasser 30 km/h ;

Suggestion : mettre la piste sur trottoir à contre-sens, car rien n'existe (je l'utilise ainsi en rollers en évitant Pezet, car bon revêtement).

Itinéraire Les arceaux – La mosson Une piste cyclable fort raisonnable, même si on relève ici ou là des problèmes de revêtement, un stationnement en épi omniprésent et dangereux. Boulevard des arceaux – avenue de l'école d'agriculture – avenue louis ravaz.

Point noir avenue louis ravaz : la piste s'interrompt dans un rétrécissement dangereux car les voitures vont droit et vite. C'est au niveau de la maison pour tous Paul Émile Victor. Il y a un moyen simple de l'éviter : au moment où la piste s'interrompt, il y a un feu. Tourner à gauche en direction de l'église Ste Geneviève, puis tout de suite (5 mètres) à droite via les allées du mas Vanneau (revêtement en béton), on contourne la maison pour tous, on prend l'allée privée Surcouf et on se retrouve sur la rue Michel Teule qu'on continue jusqu'au Conseil Général.

Ceci ne pourra pas être fléché par la mairie à cause de l'allée privée. Dommage. Il y a pourtant un aménagement simple à réaliser : prolonger l'allée vanneau pour aboutir dans le parking de la maison pour tous (qui devra de toutes façons être aménagé, l'accès aux handicapés restant un peu difficile). On éviterait ainsi le point noir du rétrécissement. Il suffira alors de baliser l'itinéraire vers le conseil général.

Conseil général et traversée du rond point d'alco : pas de problème si on accepte de faire le tour du vaste haricot. Par contre les lycéens qui souhaitent traverser directement vers le lycée par la passerelle – double – en seront pour leurs frais : 1. L'itinéraire n'a jamais été terminé et reste utilisable par les joggers ou piétons (marches et revêtement graviers) 2. Le Conseil Général est en train de clôturer son centre rendant impossible l'accès à cette passerelle.

Ayant fait le tour du rond point par la piste, on passe devant le lycée Jean Monnet et on descend la belle piste bidirectionnelle qui suit la rue du prof. Baylac et mène avenue de l'Europe à la Paillade.

Après, débrouilles toi ! Fin de piste. C'est un peu scandaleux, vu la largeur des trottoirs qui servent de parkings. Il vaut mieux continuer tout droit par la rue d'Oxford jusqu'à rencontrer le tramway qu'on suit.

Itinéraire La Paillade - centre ville par l'avenue de Lodève Retour par la piste bidirectionnelle rue du professeur Baylac. Arrivé devant Sanofi, impossible de rejoindre l'ESCAE ! On est contraint de repasser devant le lycée Jean Moulin, puis de traverser le haricot géant pas sa face nord (un tour complet donc)

pour retrouver la piste av des moulins face à l'ESCAE.

Alors que celle ci est tracée dans le gazon et les graviers par les nombreux piétons et cycles qui emprunte ce bas coté non aménagé. Il reste quelques dizaines de mètres à faire.

Ensuite, la piste s'arrête, on traverse la rue du pilory, pour emprunter l'avenue des moulins, puis la calme rue du petit bard et atterrir avenue de Lodève. Bande bidirectionnelle tracée de part et d'autre d'une large 4 voies surdimensionnée. Cette avenue se rétrécit à 3 voies au niveau du lycée Mas de Tesse, plus de piste, ni d'un coté ni de l'autre ! C'est un peu gros et bien dommage. On retrouve la piste 100 mètres plus loin. On emprunte alors la voie des bus interdite à tous sauf aux riverains qui m'ont l'air bien nombreux !

Attention, cette descente est très dangereuse : les vélos vont vite, les voitures qui croisent regardent le trafic montant et s'engagent sans regarder si un vélo ou un bus descend. Accidents nombreux. D'autre part, les véhicules montants ont beaucoup souffert dans les embouteillages du Cours Gambetta. Ils ont là l'occasion de se défouler et certains n'hésitent pas à mettre les gaz pour doubler via la voie des bus !

On arrive Cours Gambetta, voie des bus, bien évidemment. **montée de l'avenue de Lodève après le plan Cabannes** Il y a eu plusieurs accidents graves dont deux mortels au cours de l'année dernière. C'est donc un aménagement important que nous proposons.

Il y a plusieurs solutions :

1/supprimer le stationnement des voitures sur un côté et aménager une piste cyclable sous les platanes

2/aménager une piste "trottoir vélos-piétons" :

Le trottoir est large, il y a peu de piétons et par contre une circulation intense, rapide et dangereuse Un trottoir vélos-piétons permettrait la protection des cyclistes qui sont, à cet endroit là, particulièrement en danger.

La proposition de VéloCité est la suivante : Le trottoir de droite est large, et il y a peu de piétons. Les vélos pourraient l'emprunter pour monter l'avenue de Lodève et seraient protégés. Pour cela il conviendrait de :

- refaire le revêtement du trottoir qui est plein de trous, en utilisant un revêtement lisse, et des bordures très basses à chaque embranchement de rue. (Aménagement utile pour les vélos et les handicapés et qui devrait être la norme.)
- Signaler à la peinture le passage des vélos, et ce en continuité au carrefour des rues que croise l'avenue de Lodève sur sa droite : rue Jacques Draparnaud, rue des Volontaires, rue Delmas. A chaque intersection il y a un passage protégé, qui peut être doublé à la peinture signalant le passage des vélos.

VéloCité n'est pas très favorable aux trottoir vélos piétons, mais dans ce cas précis, le peu de piétons, et la largeur du trottoir permettent d'envisager cette solution.

Enfin, il faudrait enlever les balises qui séparent le couloir des bus en sens inverse, et la voie des voitures qui montent, car ces balises font que les voitures sont obligées de se rabattre sur la droite, nous frôlent et nous mettent quotidiennement en danger.

Av de la Pompignane Dans le sens Sud Nord, la piste cyclable a été resurfacée suite à des travaux EDF. Le résultat est une véritable tôle ondulée sur une bonne partie du trajet, à partir du bowling. Je n'ai jamais vu un aussi mauvais travail pour les voitures qui elles ont une suspension.

Dans les deux sens entre le pont du Garigliano et la passerelle du moulin de l'évêque, des voitures sont systématiquement stationnées sur la piste cyclable, mais plus particulièrement dans le sens

Nord Sud. En effet contrairement à la partie au Nord du pont, il n'y a pas de bornes pour interdire aux voitures de pénétrer sur la piste.

continuité de cette piste à partir de la passerelle du moulin de l'évêque aux collèges Joffre et lycées Mermoz et Joffre. Il n'y a pas de continuité, les nombreux cyclistes qui s'y rendent, doivent circuler sur le trottoir (largeur par endroits 60 cm), frôlés par les voitures qui circulent au bas mot à 80-90 km/h. Il serait facile d'aménager là une piste cyclable en alignant les voies automobiles sur celles du feu devant Mermoz. Mais la volonté de pousser les voitures à rouler à toute vitesse a toujours été la plus forte.

Montpellier - Saint Jean de Védas par la rue de Bugarel De Bernard Jacquelin Je renouvelle simplement le constat que nous sommes plusieurs à avoir fait, de l'état du chemin qui conduit de la rue de Bugarel à Saint Jean de VEDAS château du Terral), et qui doit certainement refroidir un certain nombre de nos concitoyens. Il pourrait y avoir là action concertée entre les deux municipalités pour aménager correctement une voie fort agréable !...

Le migrateur quotidien vers St Jean de Védas que je suis en rajoute une louche : puisque le chemin de Bugarel est pratiquement inutilisable les soirs d'hiver (intempéries ==> borbier + ravinement, obscurité profonde), j'ai profité des congés pour faire un peu d'exploration, et j'ai trouvé une autre voie : la rue du Pas du Loup (Bagatelle) qui s'appelle outre-Rieucoulon le chemin de Parreloup. Coté Montpellier, il y aurait environ 50 m à aménager jusqu'au ponceau sur le Rieucoulon, et coté St Jean, environ 30 m, soit pour l'ensemble un tronçon beaucoup plus court qu'à Bugarel ; à noter que de part et d'autre, on a des rues complètement équipées, éclairées, etc. Si les riverains souhaitent éviter un passage automobile, ce que je comprends bien, il est facile d'équiper ces voies de telle façon qu'elles ne puissent être utilisées que par les vélos, les poussettes, et les piétons. Et maintenant les trotinettes, bien sûr. Cela pourrait être réalisé à moindre frais que Bugarel, et cela aurait l'avantage de permettre une alternative cycliste à la route de Lavérune, qui est une véritable horreur, sauf peut-être pour ceux d'entre nous qui sont de grands sportifs, comme mon copain Nourigat. Mais je ne m'y risquerais pas avec ma fille (la petite sur la photo de notre manif, dans la Gazette...) D'ailleurs, coté St Jean, il y a plein de pistes cyclables dans ce quartier ("la Fermaude"), sauf un manque inexplicable entre le Terral et le petit rond-point où le chemin de Parreloup rejoint le chemin des Oliviers. Un autre point noir coté Montpellier : le carrefour entre la rue du Pas du Loup et la voie rapide. Je l'ai justement pris avec ma fille, et je n'étais pas vraiment tranquille...

de Pascal WAGNER tous les jours (sauf quand il pleut), je me rends à mon travail à St. Jean-de-Védas (j'habite près de la caserne Lepic, à Montpellier) Pour cela, je prends un bout de l'avenue de Toulouse, puis j'oblique à droite par la rue de Bugarel pour parvenir au carrefour avenue de Vanières/bd Paul Valéry. Jusque là, ça va à peu près, il n'y a pas de piste cyclable (d'aucune sorte), mais bon... Donc, la rue de Bugarel coupe l'avenue de Vanière entre le carrefour de la route de Lavérune et celui de la route de Toulouse. Le carrefour est relativement sûr (feux rouges) quoique... Mais ça va encore. Après, la rue de Bugarel est un vrai régal : on est tout d'un coup dans la campagne : de leurs prairies, les chevaux, ânes et autres chèvres regardent passer les cyclistes, coureurs à pied, promeneurs, etc. Puis, il faut obliquer vers la gauche dans la rue du mas de Jaume. Et là, ça se gâte ! Il faudrait la rebaptiser "piste du Mas de Jaume" : entre les cailloux (gros) et les flaques de boue (grandes), les nids de poule (sévères), et bien c'est un peu dur ! Le jour, ça passe encore (j'ai un VTT). Mais,

en hiver, quand je reviens du boulot à plus de 18 heures, il fait nuit noire, et alors c'est franchement désagréable. Et pour ceux qui ont des pneus fins... n'en parlons pas ! Par contre, dès qu'on passe le Rieucoulon sur un petit pont (impraticable en voiture, ouf !), on rentre à Saint Jean-de-Védas, et là, la piste est aménagée. Ou plutôt était, car faute d'entretien, elle s'est fortement dégradée ces derniers mois. Donc, je pense qu'il serait légitime de demander aux mairies de Montpellier et St Jean de refaire le revêtement de la rue du Mas de Jaume, et de disposer des bornes et bandes réfléchissantes pour baliser la chaussée la nuit. Si la chaussée est correcte et balisée, point n'est besoin d'éclairage public. Donc, pas besoin d'investissements lourds pour améliorer considérablement la vie des cyclistes (et coureurs à pied).

5 Nos adhérents écrivent : itinéraires, points de vues, ...

5.1 Boutique vélo

Signalée par Nicolas Douez

Je crois intéressant de signaler -ce n'est pas un message de type : "lisez ceci" ou "achetez cela" :-)- une excellente adresse, un peu éloignée de nos contrées méditerranéennes certes mais de notoriété nationale, où l'on trouve *tout* pour réparer ou faire évoluer son vélo (notamment en matière d'éclairage et de bagagerie (porte-bagages en inox sur mesure, sacoches en cuir de fabrication artisanale) - ils ont un gros stock de pièces pour vélos déjà un peu anciens et même des feux arrière à diodes fonctionnant sur Dynamo et éclairant aussi à l'arrêt, pour ceux que le procédé mis au point par Michel intéresse mais qui n'auraient pas trop l'esprit bricoleur) :

CYCLES GILLES BERTHOUD

Route de Montrevel

ZA de Pont-de-Vaux

01190 PONT-DE-VAUX

TÉL. : (03) 85 36 44 82

Fax : (03) 85 30 65 12

Ils font de la vente par correspondance et éditent un volumineux catalogue en couleurs, "Le petit dérailleur illustré", expédié sur simple demande. Dans chaque rubrique figurent des trucs et astuces et des infos précieuses sur les normes (ISO, JIS, etc) utilisées actuellement dans l'industrie du cycle. Grâce à une lecture fortuite de ce catalogue j'ai par exemple réalisé que j'avais fait un montage très dangereux sur mon vélo des champs en assemblant deux pièces dans le pédalier répondant l'une à la norme ISO (Europe, USA) l'autre à la norme JIS (Japon, sud-est asiatique). J'ai donc modifié mon montage subito presto !

Stéphane Ribaut nous signale une autre boutique où il a trouvé son bonheur : la VéloBoutique, où on trouve en particulier des remorques pour transport d'enfants.

Serveur : info@veloboutique.net,

Site internet : <http://www.veloboutique.net>

e-mail : eckart.hangg@velo.boutique.telepost.fr

5.2 Fiche de lecture

Un compte-rendu de Jacques Lafontaine :

Le scandale de l'insécurité routière, par Jehanne Collard et Jean-François Lacan, Albin Michel, 98F.

Ce livre, au sous-titre percutant (A qui profite le crime), a pour auteurs une avocate spécialiste des droits des victimes et un journaliste.

Il commence par un compte rendu, à partir des faits divers de la presse régionale, des accidents graves ou mortels d'une journée "ordinaire". De quoi frémir, même si l'on est sensibilisé à la question.

Suit une analyse précise, argumentée, documentée et chiffrée, des causes des accidents de la circulation et de l'attitude des différentes parties concernées : conducteurs, aménageurs, politiques, policiers et gendarmes, magistrats. L'alcoolisme et les excès de vitesse sont justement dénoncés. Mais les auteurs ont le mérite de souligner que les conducteurs ne sont pas les seuls responsables, et de loin (nous, militants cyclistes, entendons souvent des politiciens dénoncer pour nous faire l'incivisme des automobilistes, tout en le présentant comme une fatalité). Les cyclistes apprécieront particulièrement la dénonciation des aménagements routiers conçus pour favoriser la grande vitesse au détriment de la sécurité. Le carrefour de la Lyre, les deux fois deux voies avec terre plein central en pleine ville, cela ne vous dit rien ?

Au passage, on apprend comment, en Décembre 1998, les parlementaires ont fait échouer un amendement à la loi Gayssot, qui visait à instaurer un "contrôle technique" des infrastructures routières par un organisme indépendant.

L'attitude des différents protagonistes est bien mise en évidence, chiffres et anecdotes significatives à l'appui : policiers et gendarmes souvent peu motivés, magistrats indulgents, politiciens inconséquents ou négationnistes, assureurs. Ces derniers n'ont aucun intérêt à la diminution du nombre des accidents, leur but étant d'encaisser un maximum de primes pour les placer sur le marché des capitaux. Les 0.5% du montant des primes qu'elles doivent consacrer à la prévention servent essentiellement à subventionner La Prévention Routière, justement épinglée au passage pour le caractère "bon enfant" de ses actions.

Le livre fourmille de détails parfois savoureux, souvent révoltants : Paul Ricard privant l'Express de publicité après la publication d'un article révélant que l'alcool est responsable de 40% des accidents mortels ; le PDG de BMW expliquant "qu'en dessous de 180 km/h, le risque de s'endormir est très important" ; les contrôles d'alcoolémie pratiqués les jours ouvrables en fin de matinée, plutôt que les nuits du samedi au dimanche ; l'escamotage, dans un livre blanc sur la sécurité routière, des données recueillies par le professeur Got, parce que celles-ci montraient que les voitures puissantes causaient seize fois plus de dommages corporels que les autres.

En ce qui concerne les passe-droits pratiqués par les forces de l'ordre et les préfetures, avec l'appui des élus, le livre « Jeux avec les règles pénales », de Claudine Pérez-Diaz, éditions l'Harmattan est longuement cité. J'ai très envie de l'acheter !

Enfin, on trouvera un tableau très complet des chiffres de la mortalité routière distinguant (entre autres) cyclos, motos, vélos. Il sera intéressant pour nous d'opposer ce tableau aux DDE et aux Conseils Généraux, qui prétendent n'avoir que le chiffre global des « deux roues », Un seul regret : les auteurs ne donnent pas la source de ces données.

Bref, un livre percutant, stimulant, utile. A lire, à faire lire, à utiliser auprès de nos élus pour appuyer où ça fait mal. Maintenant qu'on assiste à un début de prise de conscience, dans le public et les médias, des problèmes de l'insécurité routière, il arrive tout à fait à point.

5.3 Piste cyclable aux Aresquiers

Le collectif pour la piste cyclable des Aresquiers, mis en place il y a quelques mois, a organisé une réunion mercredi 30 Mai en vue de créer une association de défense de la sécurité des piétons et des cyclistes sur le site des Aresquiers. Des actions sont prévues début juin pour obtenir la continuation de la piste entre Vic la Gardiole et la mer. Contact : Sylvie Rispoli 04 67 78 94 70.

5.4 Association de défense du vélo à Nîmes

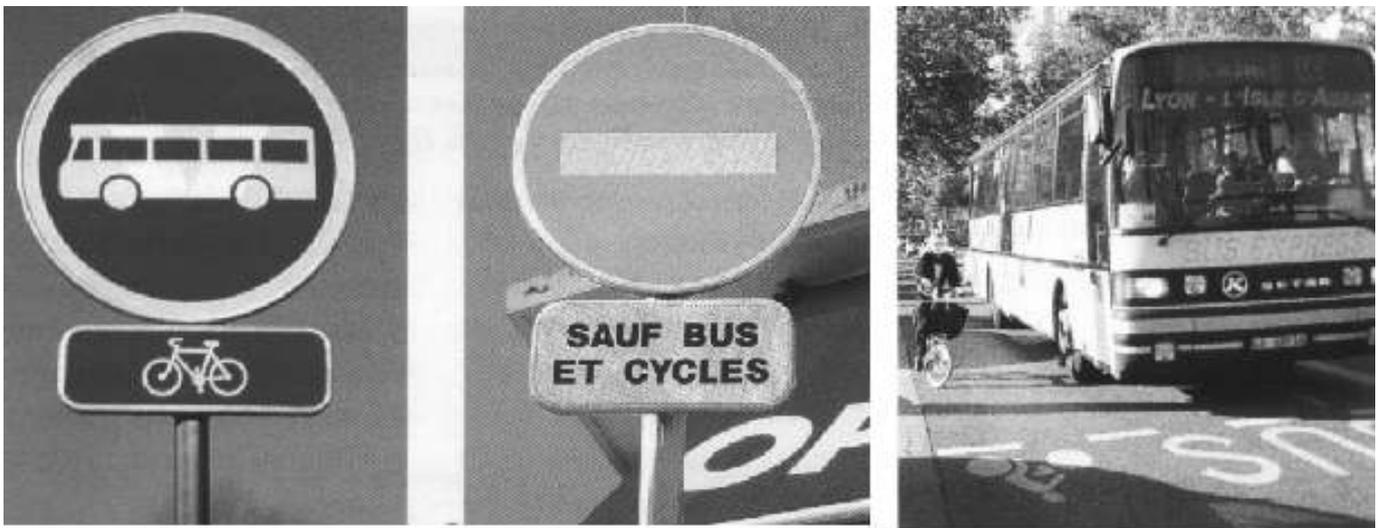
Bonjour, nous sommes une toute nouvelle association de défense du cyclisme urbain à Nîmes. Notre association "croco-Vélo" à pour but :

- Faciliter et promouvoir l'usage du vélo, en tant que moyen de déplacement, dans l'agglomération de Nîmes.
- Étudier la faisabilité du concept "Croco-Véloservices" (gardiennage sécurisé des vélos et location).

Contact : Frédéric Texier, 111 rue Jacques Baby Bat.B 30000 Nîmes Tel : 04.66.28.06.03

Email : association_croco_velo@hotmail.com

Juste un clin d'œil au directeur de la TAM :



Panneaux : sens de circulation à Paris, contresens à Annecy. Voie réservée de bus à Lyon (analogue au Gambetta)

Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert. Envoyez vos contributions de préférence par courrier électronique (format texte pur dit aussi ASCII, ou si vraiment vous ne pouvez l'éviter, au format RTF) à l'adresse : velocite@chez.com

Une liste de diffusion permet de communiquer entre adhérents par mail. La procédure d'inscription est souple (nombreuses options, par exemple annuler la réception des mails émis, tout en conservant la possibilité de consulter et d'émettre). Pour s'inscrire ou consulter les messages de la liste utilisez un butineur (netscape, internet explorer,...) avec l'adresse <http://maretmanu.org/mailman/listinfo/velocite>
Venez à nos réunions qui ont lieu certains Vendredis soirs à 18h, à la Maison de l'Environnement (téléphonez avant pour confirmation de la tenue de la réunion). Entrez par la petite porte du 16 rue Ferdinand Fabre (à côté de la rue Lakanal), et c'est la première pièce à gauche au rez de chaussée. Frappez à la fenêtre si la porte est fermée.

Consultez le site internet, vous y trouverez les informations les plus récentes, ainsi que des documents, des anciens numéros du bulletin, des liens et contacts divers : *web* : <http://www.citeweb.net/fubicy/montpellier/> et <http://www.chez.com/velocite/>

Marchands et réparateurs de vélos accordant une remise aux adhérents de VéloCité Languedoc sur présentation de la carte d'adhérent (certains ont été rayés de cette liste à cause d'un manque d'intérêt manifeste pour le vélo « *Moi, les vélos je répare pas* »)

Nom	Adresse	Remise
Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier	
Sibade	7 rte de Lodève, Celle-neuve	10%
RS Tour de France	10, av de Maurin, Montpellier	10%
Pinol	110, rue Fg Boutonnet, Montpellier	

Appel aux cotisations

Chers adhérents,

Pour être ou rester membre de l'association il faut avoir réglé sa cotisation chaque année. Cette modique cotisation est utilisée en frais de timbres, de reproductions (bulletin, lettres, affiches), en cotisation à la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), en achats de petit matériel.

Les tarifs ont été fixés par le Conseil d'Administration à : normal (50F), étudiant ou chômeur (30F), soutien (100F ou plus).

La date de règlement de votre dernière cotisation figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, date antérieure à « aujourd'hui moins 1 an », veuillez envoyer vos chèques libellés à l'ordre de VéloCité Languedoc, Maison de l'Environnement, 16 rue Ferdinand Fabre, 34090 Montpellier.

Expéditeur :

VéloCité Languedoc
Maison de l'Environnement
16 rue Ferdinand Fabre
34090 Montpellier

Destinataire :

VÉLOCITÉ

LANGUEDOC

Vélocité Languedoc
Maison de l'environnement
16 rue Ferdinand Fabre
34090 Montpellier FRANCE
Tél. : 04 67 79 08 21 Fax : 04 67 72 45 00
<http://fubicy.org/montpellier/>
<http://www.chez.com/velocite/>
e-mail: velocite@chez.com

Ne pas jeter sur la voie publique.

Nom: Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

E-mail:

Téléphone:

J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif:
 Normal (50F) Etudiant, chômeur (30F) Soutien (100F)

Libellez votre chèque au nom de : "Association Vélocité Languedoc". Vous recevrez les derniers numéros de notre bulletin, une carte d'adhérent qui vous permettra d'obtenir des réductions de 5 à 10% chez certains marchands de cycles, et vous serez abonné au bulletin pendant un an (soit 4 numéros).