

## 1 Éditorial

« Le vélo, une priorité pour Montpellier. A Montpellier, tout est fait pour que le vélo tienne une place chaque jour grandissante ». C'est ce que dit la Mairie sur le bulletin d'inscription à la journée du vélo qu'elle a organisé le 22 Septembre. L' élu municipal en charge du dossier de la deuxième ligne de tram, qui dans une réunion de concertation a proposé des suppressions de pistes cyclables pour faire passer cette deuxième ligne, n'est sans doute pas au courant. Comment lui en vouloir, alors qu'il ne brille déjà pas par sa connaissance du dossier du tram ?

Au delà des polémiques, de tels propos sont significatifs. On trouve à Montpellier des réalisations pour le vélo, c'est vrai. On nous explique aussi que la deuxième ligne entraînera quasi-automatiquement une amélioration du sort des cyclistes, mais la Mairie propose un trajet bizarre, qui évite soigneusement des quartiers urbains (Clémenceau, Jeu-de-Paume) aujourd'hui sinistrés par la circulation automobile de transit.

Le problème de fond, c'est que, entre les modèles d'urbanisme type Los Angeles, et le modèle type Bologne ou Fribourg-en-Brisgau, la Mairie refuse de choisir. On saupoudre du vélo (un peu), du tram (un peu plus), de l'auto (beaucoup, que les bagnardes ne soient pas gênés par le tram semble beaucoup plus important que le nombre de passagers que la deuxième ligne pourrait transporter).

Cela explique les actions que nous menons en ce moment. Pour développer des itinéraires cyclables, pour que les automobilistes respectent les vélos, mais aussi pour une modération de la circulation automobile. La situation de la rue St-Louis, pour laquelle nous avons déjà fait deux manifestations, est plus que symbolique. Last, not least, la participation de Vélocité au **Collectif tramway** va dans ce sens. Vous trouverez dans ce bulletin des informations détaillées sur toutes ces questions. Bonne lecture... et bon vélo.

Le président, Jacques LAFONTAINE.

## 2 Sur votre agenda

### 2.1 Assemblée Générale : Mercredi 16 Novembre 18h

#### Assemblée Générale Mercredi 16 Novembre 18h, Maison de l'Environnement

- L'activité de votre association : Rapports moraux et financiers
  - Renouvellement d'une partie du Conseil d'Administration
- Si vous ne pouvez être présent, vous pouvez vous faire représenter en utilisant une procuration que vous donnez à un membre de VéloCité ou que vous envoyez à notre adresse. Cet avis tient lieu de convocation.

### 2.2 Atelier vélo : Dimanche 4 Novembre 10h

#### Atelier mécanique : entretien des vélos dimanche 4 Novembre 10h chez Gérald DAURAT

Les mécaniciens (Gérald, Jean-François,...) seront là avec leurs outils et leur savoir faire.

Amenez vos vélos, on dévoilera les roues, on réglera les freins, on remettra en marche les éclairages. Si vous souhaitez changer des pièces usagées, amenez les pièces détachées neuves (en particulier pour les patins de freins, car il en existe énormément de modèles différents). Rendez-vous chez Gérald Daurat, 110 bis rue de la Courte Oreille (quartier de la Pompignane à Montpellier), tél : 04.67.72.09.04.

## 3 La seconde ligne de tramway

Pour ce qui concerne le point de vue de VéloCité sur la deuxième ligne de tram, voir le numéro précédent.

Vélocité Languedoc participe au Collectif Tramway, ce groupement d'associations mis en place juste avant l'été 2001, qui est favorable au tramway et qui milite pour des améliorations du tramway, que ce soit la ligne déjà construite ou les futures lignes. Nous préférons un trajet qui limite la circulation automobile sur ces grands axes très dangereux que sont le Jeu de Paume ou la RN113 coté route de Nîmes comme coté Bd Clémenceau et avenue de Toulouse. L'approche du collectif nous paraît bien plus saine que celle qui est proposée par l'agglomération.

Vous trouverez tous les tracés, le projet complet, une revue de presse à l'adresse <http://collectiftramway.free.fr/>

### Table des matières

1	Éditorial	1
2	Sur votre agenda	1
2.1	Assemblée Générale : Mercredi 16 Novembre 18h	1
2.2	Atelier vélo : Dimanche 4 Novembre 10h	1
3	La seconde ligne de tramway	1
4	Une réelle place pour le vélo	2
5	Compte-rendus variés	2
5.1	Rencontre avec la mairie 29/06/01	2
5.2	Le PDU ressort des oubliettes 08/10/01	2
6	Nos adhérents écrivent : itinéraires, points de vues, ...	3
6.1	À vélo avec mon fils sur le chemin de l'école	3
6.2	Attacher son vélo	3
6.3	Fiche de lecture	4
6.4	Le coin des sourires	4
6.5	Nous étions 6	4
6.6	Avenue de la Pompignane : non au gâchis !	4

## 4 Une réelle place pour le vélo

Il y a 30 ans, la science fiction, dans *L'île de béton*<sup>1</sup> montrait l'isolement et la détresse des individus dans un monde absurde où régnait à l'extrême la voiture. Aujourd'hui, nous y sommes, et la machine doit s'inverser.

En attendant impatiemment de la vivre, nous rêvons aujourd'hui à ce que sera la ville de demain ... à l'échelle humaine. Voilà plusieurs années que nous revendiquons *une réelle place pour le vélo en ville* : qualité et quantité des aménagements cyclables, respect des cyclistes. Comparativement à d'autres villes, Montpellier affiche parfois quelques velléités, elle veut bien accorder aux vélos quelques m<sup>2</sup> (quand il y a de la place bien sûr, espace pris au besoin sur celui des piétons) et consommer quelques pots de peinture, vite effacée, pas aussi vite repassée.

Le constat est là, peu de nouveaux aménagements, pistes non entretenues, trop faible prise en compte du vélo dans la création du tramway... Le pouvoir est-il toujours du côté de l'automobile et du comportement discourtois de ses conducteurs ? Le temps passe, de plus en plus de cyclistes adhèrent à Vélocité, rassemblent, manifestent, discutent, réfléchissent, revendiquent, écoutent les promesses ... mais ne voient pas de réelle politique cyclable pointer son nez. On avance pas bien vite, certains d'entre nous ont le moral au bas fixe. Pourtant, malgré la forte pression automobile, les années du tout voiture auront une fin, le temps travaille pour nous.

1. Le droit avance doucement, dans un sens favorable aux vélos, piétons, transports alternatifs ? reste à faire appliquer la loi partout. A quand un PDU à Montpellier ? (Plan de Déplacement Urbain).<sup>2</sup>
2. De plus en plus de personnes, cyclistes ou non cyclistes, expriment leur saturation quant au mode d'organisation de la ville, pollution, encombrements ?
3. Nous ne sommes pas isolés, le « mouvement » cycliste s'affirme et se consolide nationalement, la lecture de la revue de la FUBicy, toujours réconfortante, le montre.

Après tant d'années pendant lesquelles on a aménagé la ville en fonction de la voiture, le revirement ne sera pas simple, mais si la volonté est là, les solutions s'imposeront d'elles mêmes. D'ailleurs, Vélocité propose de contribuer à la conception de nouveaux aménagements. Les beaux jours du vélo en ville sont en bonne voie si les nouveaux élus sont convaincus de la nécessité d'une circulation urbaine plus fluide, plus sûre, moins coûteuse et moins contraignante. Est ce le cas ? Nous aurons la réponse sur le terrain dans les mois à venir.

## 5 Compte-rendus variés

### 5.1 Rencontre avec la mairie 29/06/01

Réunion du 29 juin 2001 où des représentants de VéloCité ont rencontré Mustapha MAJDOUL adjoint en charge des aménagements cyclables.

Il s'agit d'une première prise de contact depuis les dernières élections municipales, M. MAJDOUL aurait d'ailleurs souhaité que cette rencontre ait eu lieu le plus tôt possible.

La réunion est riche d'échanges et laisse supposer une très bonne coopération entre M. MAJDOUL et Vélocité.

Les représentants de Vélocité rappellent que l'association rassemble des cyclistes de Montpellier et propose d'apporter son expérience pratique du vélo au quotidien, d'en être le relais auprès de la mairie. Les adhérents de Vélocité notent des incohérences dans les circuits, ruptures, obstacles, mauvais entretien ... et souhaitent les faire connaître. Ils peuvent également être consultés sur le choix des aménagements (exemple est donné du choix de la protection des bandes cyclables, protection très coercitive pour les voitures mais qui garde le cycliste « prisonnier » ou bien protection plus légère. Le débat reste ouvert).

M. souhaite effectivement pouvoir bénéficier de l'apport de VéloCité, il a d'ailleurs déjà envisagé de l'impliquer dans la commission « vélo », qui se réunit régulièrement avec les techniciens. VéloCité sollicitera cette participation par courrier.

Parcs à vélo : Toujours pas de parcs à vélo dans le secteur Mairie/Polygone/Comédie. La question n'est pas abordée en détail, mais M. MAJDOUL a rencontré un porteur de projet de création d'activité « gardiennage vélo », qu'il soutient. Les représentants de Vélocité présents pensent que l'idée est très bonne, mais que ce gardiennage ne doit pas entraîner de frais conséquents pour les cyclistes. Les chiffres prévus pour le bon équilibre du budget de l'entreprise semblent trop élevés. VéloCité propose de permettre une étude de marché en questionnant ses adhérents, par l'intermédiaire du bulletin.

Aménagement de pistes le long du tramway : Après les « ratés » de la première ligne, les membres de VéloCité s'interrogent sur la 2ème et souhaiteraient participer aux réunions de la TAM préparant le tracé de cette 2ème ligne. M. MAJDOUL répond qu'il y est favorable, mais que la décision ne dépend pas de lui, et suggère que VéloCité en fasse la demande écrite.

Journée sans voitures du samedi 22 sept Elle est en préparation, Montpellier y participera.

Évaluation des circuits cyclables : J Lafontaine communique à M. MAJDOUL l'évaluation faite par les adhérents en mai 2001, et lui demande s'il accepterait de se rendre sur le terrain avec quelques uns d'entre eux. M. MAJDOUL donne une réponse favorable, puis nous propose de participer à une évaluation déjà programmée avec les techniciens le vendredi 13 juillet à 8H30. Proposition acceptée, évidemment, par Vélocité.

Budget « vélo » : M. MAJDOUL a demandé une augmentation conséquente et significative du budget qui avait été voté pour 2001 (1.700.000 F). Un nouveau jalonnement de 50 km de circuit vient d'être décidé. Notons que les aménagements de pistes le long du tramway sont bien affectés au budget « tramway ».

Rue St Louis : M. MAJDOUL encourage VéloCité à continuer l'action engagée, qu'il soutient avec grande conviction.

En conclusion, chacun repart satisfait de cet échange. La date de la prochaine réunion n'est pas fixée, RDV au 13 juillet sur le terrain.

*NDLR : Pour des raisons de calendrier, le rdv sur le terrain est reporté et aura lieu très prochainement.*

### 5.2 Le PDU ressort des oubliettes 08/10/01

*Compte-rendu d'une réunion où VéloCité avait été invité : estrade, projections en parallèle de présentations préparées sur des*

<sup>1</sup>L'île de béton (Concrete island, 1974), James G. Ballard, éditions Calmann-Levy, 1974, réédition Livre de poche

<sup>2</sup>NDLR : le PDU est ressorti des oubliettes récemment voir compte-rendu ailleurs

portables, estrades avec micros. On assiste, on est invités à poser quelques questions à la fin. C'est la démocratie participative usuelle.

On croyait que le PDU (Plan de Déplacement Urbain, une création de la Loi sur l'Air jadis élaborée par Corinne Lepage) était définitivement enterré ou presque : la dernière réunion datait d'octobre 1999. Rappel : la loi impose qu'un Plan de Déplacement Urbain soit établi pour toutes les communes de plus de 100 000 habitants fin 2000 (et encore, c'est déjà un délai rajouté après coup). Frêche avait piétiné gentiment la loi en prétextant un passage sans histoire et rapide à la communauté d'agglomérations. On sait le résultat (pour les non-Montpelliérains : l'opposition de nombreuses communes sur le fond d'une association avec la ville de Montpellier, sur la forme avec une procédure précipitée sans concertation, et souvent sur la personnalité même du Maire de Montpellier, Georges Frêche ; la procédure a donc capoté, avant d'arriver à une solution un peu misérable : la transformation du District existant en Agglomération, avec toujours seulement 15 communes).

Donc, on repart à zéro : Diagnostic, scénarios différents, plus ou moins de concertation, quelques bureaux d'études qui ... étudient. Le plus intéressant dans cet exposé a été la phrase terminale de Moralès (président de la TAM, les transports urbains de l'agglomération) ! « Il faudra que le PDU soit établi en fin d'année, car nous devons le joindre au dépôt de projet de ligne 2 du tram » Bonjour la concertation !!

À part ça, beaucoup de chiffres, des bonnes paroles : modération de ceci ou cela. Les études n'ont pas avancé en deux ans : si on coupe l'agglomération en quatre (nord, sud, est, ouest), il se trouve qu'il y a des gens qui se déplacent d'un quart vers un autre, un peu comme si tout était plus ou moins interconnecté avec le reste (« et ça, c'est vraiment intéressant... »).

On aura, en principe les documents.

Quelques extraits :

- Comment on se déplace ? En voiture bien sûr !
- Le TGV fleuron du PDU (plan de déplacement URBAIN)
- Le boulevard périphérique de Montpellier, sorte d'autoroute urbaine est en route et ne pose aucun problème ! Av des Moulins, Av de la Liberté, grand M, autoroute, future rocade est à travers Le Crès, rocade nord.
- 70% des PV concernant le stationnement des voitures sont impayés : ça fait rigoler Moralès (« Il ne faut pas le dire trop fort »). En fait il paraît qu'ailleurs c'est pareil. Est-ce normal alors que ceux qui prennent le bus sans ticket soient sanctionnés ?
- Les accidents (piétons, cycles contre autos) concernent les grands axes, les pénétrantes.
- « Les ceintures (Jeu de Paume entre autres) servent à entrer dans Montpellier » (en spirale ?)

Pour conclure, le diagnostic proposé était relativement correct et donnait sa place au vélos, aux piétons, aux déplacements en transports en commun. On aurait pu craindre un discours tout bagnole expliquant pourquoi il faudrait des parkings, des autoroutes, ...

Il n'a pas été question de la ligne 2 du tram, sauf dans une phrase très intéressante de Moralès expliquant que le tracé modère la place de la voiture, au moins dans la partie faisant consensus, la route de Nîmes... Intéressant, non ?

## 6 Nos adhérents écrivent : itinéraires, points de vues, ...

### 6.1 À vélo avec mon fils sur le chemin de l'école

*Une contribution de Jacques Lafontaine.*

Le contexte : J'habite Castelnau-le-Lez, 15 000 habitants, devenu avec le temps une banlieue « chic ». Presque uniquement des maisons individuelles. Le collège reçoit 700 élèves. Il y a un parc à vélos d'une centaine de places dans l'enceinte du collège. A la rentrée (il faisait encore beau et chaud) mon fils a compté 55 vélos (et moins de dix deux-roues motorisés).

De chez moi au collège, il y a environ un kilomètre et demi. Le parcours : une route deux fois une voie, assez large, sauf près du collège, à cause des nombreuses voitures en stationnement, et surtout très fréquentée.

La mère de mon fils de onze ans a donné son accord pour qu'il aille au collège à bicyclette... à condition que je l'accompagne. Au bout d'une semaine de collège, je ne peux lui donner tort. Non que les automobilistes soient tous terroristes, loin de là, la plupart prennent leurs distances pour doubler un enfant. Mais sur le nombre, il y en a forcément quelques uns de pénibles. Nous roulons en file indienne, mon fils devant, tous deux avec un écarteur de danger, et moi un peu plus éloigné que lui de la route. Je le rejoins pour les quelques intersections à négocier, nous regardons tous deux et souvent, je dois l'encourager à se lancer. C'est le même phénomène qu'à pieds avec des enfants plus jeunes. Ceux qui sont avertis du danger automobile pêchent souvent par excès de prudence, et cet excès est aussi porteur de danger : à force d'attendre on peut finir par s'impatienter et prendre des risques. En tous cas je me suis convaincu qu'un enfant de cet âge, sur un parcours non protégé, doit être accompagné, tout en réalisant l'importance de cette formation sur le terrain à la conduite à vélo. Autre problème à prendre en compte : le poids du sac. Porter un sac à dos en roulant à vélo, cela se voit de plus en plus, mais c'est très antiergonomique. Que dire d'un sac de cinq à sept kilos, pour un gamin qui en pèse trente. D'où l'utilité du porte bagage que j'ai fait installer sur son VTT, où il accroche son sac avec des sangles (pas de sandows que l'on risque de recevoir dans l'oeil). Autre avantage du porte bagage : permettre d'installer l'écarteur, très utile à mon avis.

A vélo, ce poids excessif oblige à un effort supplémentaire dans les montées, mais n'endommage pas le dos. Un avantage du vélo auquel je n'avais pas pensé auparavant. A contrario, je suis maintenant persuadé que le poids des cartables constitue une incitation de plus - hélas compréhensible - pour les parents à conduire leurs enfants en voiture.

Conclusion. C'est une excellente éducation à la circulation et à ses dangers, et un gain de temps considérable. Tous ceux qui ont vu le spectacle hallucinant du stationnement à la sortie d'un collège savent de quoi je parle. Si vous êtes tenté, vous pouvez vous procurer par notre intermédiaire la brochure « Le vélo et l'enfant » que vient d'éditer la Fubicy.

### 6.2 Attacher son vélo

*Une contribution de Claude Monod-Farçy*

*Imaginons la ville de Montpellier entièrement conçue pour le vélo et les piétons. Imaginons-le par dérision, car cette idée est pour le moment totalement incongrue, tant le vélo est un intrus dans la carte de circulation Montpelliéraine. Pour l'instant, c'est*

*L'auto qui est au centre de la vie à Montpellier. Elle a pris le pouvoir, en douceur et sans jamais être remise en cause, c'est ça l'incongruité. Ce qui peut paraître une évolution logique et naturelle sera un jour considéré comme une dégénérescence. Car l'architecture urbaine et humaine de Montpellier n'est absolument pas faite pour la voiture. Historiquement, c'est elle l'intruse. C'est un corps étranger qui a colonisé les rues, les a tordues ou redressées, amputées ou percées, en en mot les a asservies à sa cause : le comportement type de l'envahisseur impérialiste. Par on ne sait quelle fuite en avant on a transformé une ville faite pour l'humain en une ville faite pour la voiture. Une carte postale en carte routière.*

Extrait de : *Petit traité de vélosophie. Le monde vu de ma selle* - Didier TRONCHET

### Conseils pour attacher votre vélo ?

*Choix de l'antivol* Le modèle efficace est celui de type U, suffisamment grand pour englober le cadre + le point fixe + éventuellement une roue. Il est très rentable d'utiliser un antivol qui résiste plus de 10 mn, il faut donc accepter d'investir 250 à 300 F.

*Attachez TOUJOURS votre vélo* Même pour un arrêt d'une minute. Comme dans ce cas, il est fastidieux d'attacher un vélo avec un antivol classique, un antivol supplémentaire de type anneau permettant de bloquer rapidement la roue arrière peut s'avérer très pratique. - même dans les lieux privés : les vols de vélos sont paraît-il aussi fréquents en lieu clos ou privé (cour, garage, cave ?) que sur la voie publique.

*Comment l'attacher ?* Le cadre est une pièce indispensable et coûteuse, il convient de la protéger en priorité, la roue arrière est plus difficile à démonter que la roue avant, mieux vaut protéger d'abord la roue avant. Attacher le vélo à un point VRAIMENT fixe, qui ne peut pas être emporté avec le vélo, comme ce peut être le cas pour certains petits gardes-cycles. Le vélo et son attache ne doivent pas pouvoir être dissociés facilement du point fixe, par exemple en soulevant un poteau ou en soulevant le vélo au dessus du potelet auquel il est attaché. Le point fixe doit être sûr et solide. Il ne faut pas qu'il puisse être scié ou cisailé plus facilement que l'antivol. Éviter que l'antivol ne traîne par terre ou sur un rebord. Il est beaucoup plus facile de détruire une serrure avec une masse si l'antivol repose sur une surface dure et plate. Orienter le trou de la serrure vers le bas, afin d'éviter que la pluie (ou de l'acide, il paraît que ça se fait) n'y pénètre. Quand le risque est élevé (endroits peu fréquentés, de nuit), utilisez un 2ème antivol, de type différent, cela complique la tâche des éventuels amateurs malhonnêtes. Pensez également à remplacer les serrages rapides des pièces (selle, porte bébé, roue) par des boulons.

PS : bon, et le vélo de vos enfants, de quoi est-il équipé ? Je vous laisse aller vérifier sans tarder la qualité et l'état de leurs antivol ? Moi, « j'ai déjà donné », on ne m'y reprendra plus !

Claude MONOD-FARCY. Adaptation d'un document trouvé sur la liste de diffusion de la FUBicy

## 6.3 Fiche de lecture

Brochures sur le Vélo

La Fubicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette), dont nous faisons partie, a édité deux brochures très bien faites :

- « À Vélo, guide de bonne conduite », 35 pages format A5

contenant l'essentiel de ce qu'il faut savoir pour se lancer à vélo : conseils d'équipement et de conduite, code, assurances ,etc.. 2 €

- « Le Vélo et l'enfant », 1 €

Nous pouvons vous expédier ces brochures (les prix comprennent les frais d'envoi). Contactez nous par courrier classique ou électronique.

## 6.4 Le coin des sourires

1. Bravo au vélociste RS Tour de France qui a effectué une réparation gratuitement (main d'œuvre + fournitures), le vélo était tombé en panne 15 jours après avoir été réparé chez lui.
2. Merci à l'employé de chez « Shop Photo », qui, me voyant ne pas trouver de quoi attacher mon vélo près de sa boutique, m'a tout simplement invité à rentrer le dit vélo dans le magasin.

## 6.5 Nous étions 6

*Une contribution de Claude Monod-Farcy*

Nous étions 6, 6 chouettes poteaux tout neufs chargés de protéger un passage d'un mètre de large contre le parking sauvage de voitures. Ainsi, nous permettions aux piétons, cyclistes conducteurs de landaus et autres poussettes de franchir les 3 mètres qui séparent la rue du Pont de Lavérune et la rue Viollet le Duc qui longe les commerces de la Martelle.

Nous avons été installés par les services techniques de la mairie, il y a quelques mois. Nous sommes des petits (mais assez grands quand même, un mètre quoi !) très désirés. Enfin, ça dépend par qui. Il paraît, ça, on l'a su par notre vieille copine la bande cyclable<sup>3</sup>,

que c'est une dame cycliste qui nous voulait absolument, alors elle a écrit à Monsieur le Maire, qui lui a répondu en personne, et après y'a des spécialistes-techniciens qui sont venus la voir, et qui ont téléphoné aussi plusieurs fois, et le temps passait et puis un jour ?oh surprise, nous étions arrivés ! on a fait le bonheur des vélos, des poussettes et des passants-qui-vont-au-pain !

Bon. La suite est trop triste, je vous la raconte très vite : et bien voilà, en quelques mois 3 de nos petits camarades ont disparus tour à tour, comme ça, sous nos yeux, violemment renversés par des voitures « psychoparks » qui voulaient probablement récupérer les 4 m<sup>2</sup> que nous étions chargés de garder. Nous continuons farouchement à faire notre travail, mais dans l'angoisse, lequel d'entre nous sera le prochain poteau couché par les manœuvres de ces engins ? Restons confiants, car c'est sûr, même si nous disparaissions complètement, la dame cycliste vous donnera des nouvelles, et nous sommes sûrs, on nous remplacera !

Témoignage recueilli par Carmen Cru

## 6.6 Avenue de la Pompignane : non au gâchis !

*Une contribution de Gérald Daurat, qui est un utilisateur quotidien de cette piste.*

L'avenue de la Pompignane est une des rares artères importantes de Montpellier dotée de véritables pistes cyclables. Elles la bordent de chaque côté et sont séparées de la circulation des autos par une bordure en ciment. Le trottoir est bien individualisé. Mieux, cette piste est reliée à un véritable réseau cyclable

<sup>3</sup>« vieille copine », c'est une image, mais aussi elle doit être vraiment vieille, ça se voit bien, elle est même plutôt pâle.

au Sud vers le Millénaire, la mer et le centre ville. Aussi le trafic vélo est assez important.

Une proportion intéressante de riverains utilisent le vélo comme moyen de déplacement pour se rendre au travail, au collège, au lycée ou en ville. L'école primaire Painlevé est même l'une des seules qui dispose d'un parc à vélos utilisé par plusieurs enfants qui s'y rendent soit seuls soit accompagnés d'un adulte. Comme quoi l'offre permet à la demande de s'exprimer.

Alors tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes vélocipédiques ! Pas tout à fait !

D'abord les trottoirs étroits sont encombrés de containers à ordures et de débordements de haies, obligeant les piétons à marcher sur la piste des vélos. Mais surtout il y a un grand danger pour les piétons et cyclistes car sur plusieurs sections, la piste cyclable Et le trottoir servent de parking pour des autos ou des camions. Les autres sont obligés de passer sur la chaussée (ce qui est l'exacte définition du stationnement dangereux) ; et sur cette route passent chaque jour plusieurs dizaines de milliers d'autos. Comme elle est large et sans feux rouges sur 1 Km, vous imaginez les vitesses pratiquées ! Résultat : j'ai vu plusieurs morts et plusieurs blessés très graves depuis 3 ans. Tous étaient des piétons ou des motards, tous étaient victimes d'excès de vitesse d'un véhicule. Obliger les vélos et piétons à passer sur la chaussée pour contourner un véhicule illégalement stationné, c'est les mettre en danger de mort.

Quels sont ces véhicules ? On peut en distinguer deux sortes : d'une part des riverains indéclicats qui au lieu d'utiliser leur garage privé trouvent plus simple de stationner sur piste et trottoir ; d'autre part les clients de 3 commerces de bouche bien identifiés qui au lieu d'utiliser les parkings aménagés à proximité immédiate, préfèrent par fainéantise boucher la piste et le trottoir. Il s'agit bien sûr de la fine fleur des égoïstes et des violents. Pour s'en rendre compte il suffit de leur signaler qu'ils sont en infraction et de leur demander poliment de déplacer leur véhicule. Les menaces et l'agression physique sont des réactions courantes, parfois même les menaces de mort. J'en ai essayé simplement pour avoir pris les photos qui accompagnent l'article. Inutile d'espérer de la police nationale qu'elle sévise contre le stationnement dangereux, elle si promptement à verbaliser les véhicules qui n'ont pas payé le parking ou qui obstruent un garage privé.



Il y a quelques jours, passant devant un vendeur de poulets, j'aperçois un de leurs véhicules stationné avec trois policiers à bord qui venaient d'acheter leur collation. A 15 mètres d'eux et à 30 mètres d'une école, une camionnette obstruait la piste et le trottoir. Respectueusement, je leur signalai ce « stationnement dangereux » ; sans réaction. J'ai dû, poliment mais longuement insister pour qu'ils interviennent. Réticents, ils ont d'abord cherché parmi les clients du restaurant quel était le propriétaire. Au bout d'un moment, lassés de ne le point trouver, et pressés par ma présence insistante, ils se sont résolus à sortir le carnet à souche. C'était manifestement aller contre toutes leurs manières de penser, et je me suis demandé s'ils n'allaient pas finalement se retourner contre moi et m'embarquer. Donc rien à attendre d'eux. La solution la plus efficace, est appliquée au Nord de l'avenue. Des bornes sont implantées à tous les points où des voitures pourraient pénétrer sur la piste. Résultat, malgré la présence de plusieurs commerces (dont un vidéo-club !) il n'y a jamais une voiture sur la piste ou le trottoir. La même implantation aurait le même effet dans la partie Sud et ne léserait ni riverains (qui tous ont un parking privé) ni commerces (qui tous ont un parking privé ou public à proximité). Alors pourquoi laisser perdurer une situation dangereuse ? Le problème est de convaincre la mairie d'agir d'une part ponctuellement sur les pistes (les bornes) et d'autre part globalement pour réduire les risques d'accidents sur cette avenue. Voilà du pain sur la planche pour Vélocité et d'autres associations citoyennes.

### 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](mailto: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 Figue-rolles, 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 (8 € ou 50F), étudiant ou chômeur (5 € ou 30F), soutien (16 € ou 100F voire 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

La ville sans contraintes.

**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](mailto:velocite@chez.com)

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

E-mail : .....

Téléphone : .....

J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif:  
 Normal (8 euros)  Etudiant, chômeur (5 euros)  Soutien (16 euros)

Ne pas jeter sur la voie publique.

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).