

## 1 Éditorial

Premier journal depuis l'assemblée générale, premier journal de l'année 2002 (*NDLR : d'accord il n'y a pas eu de bulletin depuis 4 mois, on va essayer de s'améliorer..*), premier éditorial depuis que je suis présidente, alors tout mes vœux à tous, en espérant que toutes les actions entreprises aboutissent et que nous soyons enfin entendus.

Depuis bientôt un an une nouvelle équipe municipale est en place, un adjoint à l'écomobilité (du groupe des verts) nommé, un PDU, plan de déplacement urbain, à l'« étude ».

Qu'avons nous obtenu de cette nouvelle équipe ?

- Des rendez vous trimestriels avec l'adjoint (le prochain étant fixé au 4 février). Nos revendications ont trouvé une oreille attentive, c'était bien le minimum. Mais toujours pas de réalisation notable. Nous attendons des changements et pas seulement des promesses, entre autre des nouvelles pour les rues Saint Louis et Pellissier, pour le stationnement des vélos, .... Dans d'autres grandes villes comme Paris, une nouvelle équipe municipale a entrepris des aménagements importants pour le vélo. À Montpellier les Verts ne seraient pas entendus ?
- De notre contribution au PDU :
  - Demande de mise en placés de stationnements pour vélos
  - Intermodalité tram-vélo
  - Piste cyclable reliant différentes communes proches avec Montpellier
  - Aménagement de voies de circulation sécurisées
  - Création de zones 30« Toutes ces mesures seront développées en concertation par le comité de suivi du plan de Déplacement Urbain » courrier C.Moralès du 6/12/01. Mais nous ne faisons pas partie du comité de suivi et ne connaissons pas les participant à ce comité ?
- Au quotidien, de plus en plus de voitures garées sur les pistes cyclables et sur les trottoirs, des automobilistes agressifs. Verbaliser? Quelle utilité puisque 75% des automobiliste ne payent pas leur contravention (C. Moralès réunion de présentation du PDU novembre). De plus l'élection présidentielle proche incite à ne pas respecter les dispositions du code de la route. Il s'agit là d'une véritable violence routière, et nous sommes résolument contre toute forme d'amnistie pour ces infractions.

Aménagements cyclables, respect du code de la route, rien ne bouge à Montpellier. À nous d'agir pour nous faire entendre et respecter, à vélo, dans Montpellier et ses environs.

La présidente, Chantal DEBAIN.

## Table des matières

1 Éditorial	1
2 Sur votre agenda	1
2.1 Manifestation / évaluation « circulatoire »	1
3 Compte-rendu de l'Assemblée Générale du Vendredi 16 Novembre 2001.	1
4 Béziers, terre de mission ?	2
5 Des nouvelles du collectif tramway	3
6 Humeur	3
7 Compte-rendu du rendez-vous avec M. Majdoul	4
8 Compte-rendus variés	4
8.1 Réparation	4
8.2 Manifestation à Vic	4
9 Contributions variées de nos adhérents	4
9.1 Le « bagnolard »	4
9.2 Le TGV et le vélo font mauvais ménage.	4
9.3 Mais que fait la police ?	5
10 Publicité	5

## 2 Sur votre agenda

### 2.1 Manifestation / évaluation « circulatoire »

**Le Samedi 2 Mars à 14h30. À vélo.  
Rendez-vous au Parking des Arceaux  
Rue Saint – Louis.**

*L'objectif* : à la fois évaluer/découvrir ensemble des aménagements cyclables ou des horreurs cyclables.

*Le moyen* : rendez-vous à vélo, on prend des photos, des notes, on communique (tracts ne sationnez pas), on se retrouve tranquillement. Plutôt qu'une manif qui a pour but de bloquer des voitures et de montrer sa "force", nous proposons un circuit dans montpellier :

- évaluer des itinéraires, les points noirs
- si on est assez nombreux, on peut aussi dénoncer les autos en stationnement dangereux sur les pistes et les trottoirs (affichettes, envelopper les autos dans du PQ, autocollants sur vitres)
- faire du vélo tranquille dans Montpellier peut aussi être un but..
- Si vous avez des idées d'itinéraire à (re)découvrir pour cette manif/promenade utilisez la liste de diffusion.

## 3 Compte-rendu de l'Assemblée Générale du Vendredi 16 Novembre 2001.

1. Le rapport financier est présenté par le trésorier Jean-François Vilarem. En résumé, 148 adhérents (à comparer aux 106 adhérents de l'année précédente). Sur ces 148 adhérents, 104 sont à jour de leur cotisation.

Les dépenses sont constituées de : adhésion à la FUB, assurance de l'association auprès de la MAIF, achat de li-

vrets/fascicules/tracts distribués lors de différentes manifestations, timbres (le second poste environ 1500F) et les photocopies de bulletins, tracts et affiches (le plus gros poste, environ 1600F).

Un bulletin qui compte 6 pages coûte 3,90 F (timbre compris) et un bulletin de 8 pages coûte 5,10 F (timbre à 3f50 au lieu de 2F70).

Nous avons actuellement en caisse 4575F. L'année précédente à la même époque, nous disposions de 4000F. Donc nos cotisations suffisent à couvrir notre train de vie.

Nous n'avons pas demandé de subventions à la Mairie. Notre indépendance reste totale, et tant que les finances vont bien...

*Le rapport financier est adopté à l'unanimité.*

2. Le "rapport moral" de Jacques Lafontaine, dresse un portrait de l'activité de notre association pour cette année :
  - Année marquée par les élections municipales. Notre association a envoyé un questionnaire sur l'attitude de chacune des listes en présence relativement à une liste de revendications. Les listes « PS », « Les Verts » et « Tous Ensemble » ont été les seules à y répondre.
  - Notre activité pour la défense du vélo à Montpellier a comporté :
    - Une action aux cotés de différentes associations concernant les rues Saint Louis et Pellissier : action toujours en cours.
    - Une participation, par l'intermédiaire de certains de nos membres très actifs, au collectif tramway.
    - Une action concernant les stationnements de voitures sur des pistes cyclables : à la sortie d'un collège (18/12/2000) et devant un loueur de vidéo (23/02/2001)
  - Nos contacts avec les décideurs locaux sont les suivants :
    - Avec la mairie de Montpellier, les contacts sont nombreux. Les demandes d'aménagement de la part de nos adhérents sont plus ou moins suivies d'effet. Voir le compte rendu de notre réunion avec M. Majdoul.
    - Avec le Conseil Général, une demande de rendez-vous, suivie de courriers du Conseil Général est tombée dans les oubliettes des élections. Point mort donc.
    - Avec la mairie de Lattes, des contacts intéressants, mais rien depuis.

*Le rapport moral est adopté à l'unanimité.*

3. Le trésorier demande à l'Assemblée Générale de statuer sur une demande d'adaptation des montants de cotisation : La cotisation annuelle :
  - pour les étudiants ou chômeurs, passe de 30 Francs à 5 Euros,
  - Pour les membres normaux, passe de 50 Francs à 8 Euros,
  - Pour les membres bienfaiteurs, passe de 100 Francs à 16 Euros

Les cotisations avec leurs montants en Francs ou en euros sont possibles jusqu'au 1er Janvier 2002.

*La modification est adoptée à l'unanimité moins 1 abstention.*

4. Conformément aux statuts, le Conseil d'Administration est renouvelé par moitié : Sortants car élus depuis 2 ans : J. Lafontaine, E. Boisseau et G. Daurat. Conformément aux statuts, sont déclarés sortants : J. Achard et L. Pommerais.

Pour compléter les 5 membres sortants, sont élus à l'unanimité des présents :

- Pour un mandat de 2 ans : C. Debain, J. Lafontaine, G. Daurat, M. Julier
- Pour un mandat d'un an : P. Faizandié.

Le Conseil d'Administration est donc actuellement composé de : C. Debain, G. Daurat, P. Faizandié, C. Farcy, M. Julier, J. Lafontaine, L. Nourigat et J.F. Vilarem.

5. Jacques Lafontaine président de l'Association depuis ses débuts, Novembre 1998, souhaite laisser cette fonction. Chantal Debain, fortement pressentie, est élue présidente à l'unanimité des membres du nouveau Conseil d'Administration.

Jacques Lafontaine est vice-président de l'Association, Michel Julier son webmestre (chargé de la communication par internet et notamment de la maintenance du site internet), Jean-François Vilarem est trésorier-secrétaire.

## 4 Béziers, terre de mission ?

*Jean-Louis Valat*

On ne sait trop que dire des pistes cyclables existant à Béziers, au nombre de quatre à notre connaissance : celle du Canal du midi de Saucières à Villeneuve, celle du vallon du Rech de Bagnols ( en mauvais état et balisée en piste piétonnière ), celle de l'axe Devèze-Foucault réalisée récemment et celle de la voie Domitienne.

En comparaison d'autres villes, Béziers semble « un peu » dépourvue dans ce domaine. Elle dispose de 8,5 km de pistes cyclables et une quinzaine d'arceaux d'attache à comparer avec Montpellier qui a 116 km de pistes et plus de 2000 arceaux. Il serait donc très intéressant dans ces conditions de mettre en oeuvre un « plan vélo » pour combler ce retard.

La revue municipale ( Le journal de Béziers-novembre 2001) annonce la création de deux circuits touristiques vélocipédiques qui s'adresseront, semble-t-il, aux usagers nautiques du Canal et aux visiteurs cyclistes des neufs écluses à Fonserannes.

Un plan vélo devrait tout à la fois organiser le stationnement et « inventer » les itinéraires praticables en gardant l'objectif de satisfaire tous les utilisateurs potentiels de vélos. Il serait logique que les parcours cyclables intra-urbains se raccordent au plan de Maillage Intercommunal de Loisirs ( MIL : itinéraires de promenades piétons et cyclistes dans le Biterrois ) et aux grands itinéraires d'échappées cyclo-touristiques vers les avants-monts. Ce plan , prenant en compte l'existant, définirait les potentialités et permettrait d'aménager des portions cyclables à l'occasion des travaux programmés affectant la voirie communale ou départementale (réfection, élargissement, modification). Il apporterait des réponses aux besoins en stationnement.

Un plan vélo formalisé mais évolutif permettrait à la Ville de se mettre à niveau progressivement en n'omettant rien à chaque opération d'équipement urbain ou de voirie. Il pourrait être un volet du PDU - Plan de Déplacement Urbain- si la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée décidait d'en établir un.

Le vélo est une alternative crédible à l'automobile : dans certaines villes d'Europe, il représente jusqu' à 30% des déplacements. Aujourd'hui à Béziers il pèse moins de 1%. On peut faire mieux !

## 5 Des nouvelles du collectif tramway

*Article écrit par Michel Julier, après une soirée d'excès, l'auteur s'étant fait remplir le verre par le secrétaire de Vélo-Cité. Peut-être le seul moyen d'obtenir des articles pour le bulletin ?*

Vous connaissez sans doute déjà le Collectif Tramway : nous en avons parlé dans ce bulletin, et les médias locaux en ont également parlé. Il s'agit de ces citoyens, provenant de diverses associations, qui veulent « détourner » le tramway pour le rendre réellement utile et efficace : bref imposer un soupçon de démocratie locale, comme on dit depuis Porto Alegre.

Depuis environ 6 mois, ce Collectif travaille activement sur les alternatives possibles, informe élus, citoyens et journalistes sur les aberrations du projet officiel : des détours très coûteux faits contre les préférences de tous les riverains (ceux qui l'auraient et ceux qui le voudraient !), des terminus placés en déni du bon sens... C'est un très gros travail, entre rencontres diverses, épilage de documents officiels, repérages sur le terrain, présence militante pour exposer la situation au public (le stand du samedi après midi à la Comédie est le plus régulier), etc...

Or, que fait Vélo-Cité pendant ce temps ? Eh bien, Vélo-Cité participe au Collectif Tramway, mais plus encore, une bonne partie du noyau du Collectif vient de Vélo-Cité. Ceci explique sans doute le relatif repos de Vélo-Cité : bien des membres actifs sont très occupés par le tramway ! Évidemment, ce n'est pas inutile : il est bon pour les cyclistes que le tram soit efficace et occupe les axes les plus directs aux dépens de la voiture. Le travail de ressemblance est également impressionnant et irréversible : des commerçants initialement opposés au tramway (car les clients viennent toujours en voiture, pensaient-ils) militent aujourd'hui pour un tramway efficace et qui maintienne une vie diversifiée en ville, et si la question du stationnement automobile les tarabuste toujours, ils désirent maintenant un Jeu de Paume avec une seule voie de circulation, et encore avec des chicanes (voir dessin exposé à la CCI) !

Concrètement, le Collectif a rencontré la plupart des élus de l'Agglomération concernés par le tramway et leur a présenté un projet bien ficelé, y compris au niveau technique : pour un tram le plus direct possible (en gros le long de la RN113), sans détours inutiles, coûteux et techniquement délicats devant dénaturer un quartier (les Beaux-Arts) ou un espace vert (les bords du Lez), et la construction de certaines parties sur voie unique, tout ceci économisant de quoi prolonger la ligne sur plusieurs communes, de Cournonterral à Castries. L'accueil est généralement bon (les élus aussi ont besoin d'être informés !), même si certains n'osent pas encore affirmer leur position. Pour l'instant seuls les Verts (et en particulier J.L.Roumégas et M.Lenthéric) se sont réellement illustrés sur ce dossier, mais ils ne sont pas les seuls convaincus que le projet actuel ne tient pas la « route ».

Les contacts ont été curieusement un peu plus délicats avec les techniciens de la Tam, parfois prêts à discuter (la voie unique ici, cela pose tel problème : voilà le genre d'avis qui est intéressant), parfois carrément obtus (comment pouvez-vous discuter alors que vous contestez le projet proposé ? Voici qui est une question un peu contradictoire). Le comble de la mauvaise foi revenant assurément à Robert Subra, élu PS de Montpellier chargé du simulacre de concertation, personne qui a réussi à se faire haïr de tous les présents aux réunions de concertation, et à côté de qui Georges Frêche paraît presque un modèle d'ouverture à la discussion.

Depuis quelque temps, le Collectif fait signer une pétition pour

un meilleur tracé : les 3000 signatures sont nettement dépassées, ce qui est déjà bon pour une question d'urbanisme (habituellement peu pris en main par les citoyens à Montpellier, à part nous pour le vélo, et certains quartiers spécialement mobilisés comme Clémenceau pour le jardin ou les Beaux-Arts qui sont assez organisés depuis longtemps). Ceci sera indispensable au moment de l'enquête d'utilité publique, pour prouver une forte volonté populaire de modifier le projet officiel. Donc vous aussi, signez la pétition, et quand arrivera l'enquête publique venez donner votre opinion (par écrit ou oralement) !

Il faut se souvenir que pour l'instant, malgré la préférence affichée pour un certain parcours, les autres ne sont absolument pas repoussés officiellement. Tout est encore parfaitement possible, et nous sommes encore loin du dénouement de cette affaire.

Pour tous les détails sur le tracé et les choix proposés par le Collectif Tramway, reportez-vous aux coordonnées suivantes :

- site web : <http://collectiftramway.free.fr>
- téléphone : 06.68.35.25.55 ou 04.67.41.16.11
- e-mail : [tramway@maretmanu.org](mailto:tramway@maretmanu.org)
- adresse : Collectif Tramway, 4 rue Octavien Bringuier, 34090 Montpellier.

Ou passez un samedi après-midi à la Comédie, devant le Polygone !

Par ailleurs, une plaquette explicative très claire devrait sortir très prochainement pour décrire précisément chaque choix et ses raisons.

Michel Julier

## 6 Humeur

Un « papier » dans le numéro de Décembre de la Revue du Comité de la Sécurité Routière : *Montpellier : un frein à la vitesse*. Il y est question de sécurité routière, qui serait une des premières préoccupations des riverains de la ville. Admettons. Le journaliste rapporte les propos de Louis Pouget, adjoint responsable des services techniques et de la voirie. Je cite : « Nous avons soigné les entrées de ville, sans lésiner sur l'éclairage, le marquage au sol, la signalisation pour la vitesse ; chaque sortie d'école a été traitée avec les barrières et une signalisation au sol qui guident enfants et parents vers les passages protégés. À la demande des quartiers nous avons instauré des zones 30 et les espaces piétons du centre ville ont été élargis. »

Nous autres piétons et cyclistes qui avons expérimenté les entrées de ville, comme les ronds points de la Lyre, des Prés d'Arènes, l'avenue Jean Mermoz, ou l'avenue de la Liberté, nous pouvons dire que l'éclairage est bon, la vitesse des voitures sur ces avenues est excellente et proche des 100km/h, l'accès aux ronds points pour les piétons et les cyclistes est une épreuve redoutable et accidentogène. En bref, ces entrées de ville sont faites par des bagnolards et pour des bagnoles.

C'est vrai que les sorties d'écoles ont été aménagées. Mais comme les transports doux, marche à pied ou vélo, sont difficiles à Montpellier, beaucoup de parents accompagnent leurs enfants en voiture à l'école. D'où les parkings en double ou tripe file, de préférence sur les pistes cyclables, sous les yeux des policiers municipaux.

Les zones 30, nous les demandons depuis longtemps. Mais là où Louis Pouget fait fort, c'est quand des associations de quartier et VéloCité manifestent pour l'aménagement des rues Saint Louis et Pellissier, rues à 2 voies sans presque aucun trottoir et dévolues

à la voiture dans un quartier très vivant où il ferait bon marcher à pied. Dans une lettre aux associations, le Maire demande à Louis Pouget de nous revevoir : Toujours pas de réponse de Pouget.

Pire, entretemps, les services de la ville continuent de sévir : dans le prolongement des rues Saint Louis et Pellissier, existait une rue assez tranquille : la rue Portalière des Masques, avec ses maisons individuelles, une école privée (Assomption), une voie de circulation et un stationnement d'un coté.

C'en était trop pour nos aménageurs : le stationnement a été supprimé, deux voies en continu ont été aménagées, pas de trottoir d'un coté. Résultat : les voitures n'ont plus d'obstacle, et foncent à grande vitesse. Les piétons et vélos sont en danger, les écoliers n'ont qu'un trottoir.

J'aimerais bien que les enfants (ou petits enfants) de Louis Pouget aillent à l'école dans cette rue, et qu'ils y aillent à pied ou à vélo. J'aimerais bien emmener un journaliste dans cette rue, de préférence vers 8 heure du soir.

## 7 Compte-rendu du rendez-vous avec M. Majdoul

On va faire court : M. Majdoul a oublié le rendez-vous. Dommage pour ceux qui ont dégagé leur après-midi, en déposant un jour de congé. Oui, dommage.

## 8 Comptes-rendus variés

### 8.1 Réparation

*Claude Monod-Farcy* Ils ont réparé nos vélos ! Vous aviez peut être lu dans le précédent bulletin que des adhérents de notre association préférée se proposaient de réparer nos vélos ? Et bien, j'y suis allée, c'était vrai !! Outils, pièces détachées de toutes sortes, et même un porte vélo exeu près, équipés comme des pros, ils étaient, et surtout compétents, et ...pédagogues. Enfin, on a appris quelques trucs, comme le réglage des freins, mais quand il a fallu s'attaquer aux roues voilées, on les a laissés opérer sagement. Faut dire que pour envisager de dévoiler la roue que j'avais apporté, il fallait être optimiste ... Mais ils l'ont fait, et depuis, pas de soucis. (j'ai entendu dire, mais ça doit être une mauvaise langue, qu'un éclairage réparé était tombé en panne le lendemain. Moi, j'y crois pas).

Merci donc à Jean François et Gérard, et merci à Dominique pour l'accueil, le café, les croissants, le jardin, l'apéro, bon, j'arrête là, on pourra pas offrir l'apéro à tout Montpellier la prochaine fois. C'est quand déjà le prochain ?

Claude

### 8.2 Manifestation à Vic

Pour une piste cyclable continue à Vic -la-gardirole.

C'est près de 150 personnes( source FR3) qui se sont retrouvées samedi 19/01, à 15 heures, à la sortie du village de Vic, sur la piste cyclable qui va du village à la mer. Qui va aller ? Non, qui doit aller du village à la mer, car voilà le problème.

Malgré les promesses des élus départementaux, cette piste s'arrête au bois des Aresquiers, site protégé, situé à mi-chemin du village et de la plage. Au-delà, les vélos, rollers et autres vacanciers qui souhaitent rejoindre la grande bleue pédi bus doivent affronter

le flux automobile, très dense, en été, surtout, et se débrouiller, particulièrement à deux gros points noirs : la traversée du bois ( pas de passage) et celle du pont qui lui fait suite.

Ce pont, récent, a suscité pas mal de polémiques.. Faisant fi des conventions internationales de protection des zones humides, il a été construit dans les années 80, —malgré la protestation des amoureux de la nature— et relie aujourd'hui Frontignan-plage à Vic, constituant, de fait, une variante pour les trajets de Montpellier à Sète. Malgré les nuisances causées à l'environnement : perturbation du milieu, bruit et pollutions, il existe des partisans de l'élargissement du pont, actuellement à voie unique, pour en faire une nouvelle voie rapide.

L'association nãSe déplacer en sécurité à Vicãz présidée par une ancienne adhérente de Vélocité —quand elle habitait Montpellier— Sylvie Rispoli, a réussi à éviter les approches différenciées et mobiliser, tout ce que ce village, bordé d'étangs splendides, compte de cyclistes, familles avec landaus, piétons, rollers, etc.. autour de la nécessité de prolonger la piste jusqu'à la plage pour la sécurité du trajet et la tranquillité des lieux. Outre le dynamisme de l'association et la mobilisation des autochtones, le succès de cette manifestation sympathique a aussi tenu à la publicité qui a été faite auprès des villages avoisinants : un club entier de cyclistes balarucois s'est ainsi joint au cortège, avec leurs maillots aux couleurs vives, grossissant de 30 personnes environ le nombre des manifestants. Quant à Vélocité, notre association était représentée par 3 de ses adhérents qui ont fait le trajet, à deux roues, bien évidemment.

## 9 Contributions variées de nos adhérents

### 9.1 Le « bagnolard »

*Claude Monod Farcy*

Pousse toi ! Dégage ! pense l'automobiliste dérangé par mon vélo Ton vélo me gêne, pousse toi ! Disparais ! Place à mon auto Ton vélo ne va pas assez vite, et je ne peux doubler Ton vélo circule au milieu du carrefour, ça mérite un PV Ton vélo ne respecte pas le code de ma route !

Et sur l'autoroute, c'est le même qui Appelledephare à tout va ; Il s'offusque d'être ralenti Par ce poireau qui sur la file de gauche a entrepris De doubler à 120 un plus lent que lui ... Pousse toi, on n'a pas le temps de respecter le code de la route !

### 9.2 Le TGV et le vélo font mauvais ménage.

*Un témoignage de Gérard Daurat*

Un de ces jours, je me rendais à Paris en TGV. Dans le soufflet je remarquais un vélo posé contre le compartiment à bagages. Je m'arrêtais quelques instants pour téléphoner quand arriva un contrôleur. « Il est à vous le vélo ?

— Non », puis passant dans la voiture : « A qui est le vélo ? »

Un jeune homme se lève et vient dans le soufflet. « Vous n'avez pas le droit d'avoir un vélo dans le TGV

— En gare de Montpellier on m'a dit qu'il n'y avait pas de problème ; mais dites moi le prix du supplément, je vais à Grenoble par Valence. »

Le contrôleur se met à chercher dans son règlement et ses tarifs en maugréant —Non, non pas de vélo dans les TGV. Ça fera 40 Euros.

— 40 Euros, c'est beaucoup !

– Non, peut être 16, ou peut être une amende, dit le contrôleur en feuilletant son tarif.

– Vous savez, d'habitude je prends l'avion, et on me l'embarque gratuitement sans problème

– Ah mais, c'est pas pareil. »

J'interviens alors en me présentant comme membre de vélocité « association de cyclistes urbains » et axe l'argumentation sur la comparaison avec les CFF et la DB (chemins de fer suisses et allemands) et la nécessité d'offrir au moins le même service que l'avion. Peu d'effet, « Il n'est pas logique qu'on refuse son vélo de Montpellier à Valence et qu'on le prenne de Valence à Grenoble

– C'est pour des raisons de sécurité, un passager peut se blesser avec la pédale, répond le contrôleur un peu embarrassé

– Mais je peux le mettre dans le compartiment à bagages, dit le jeune homme.

– Il n'y en a pas. »

L'amende commençait à se profiler quand un hasard heureux me fit aviser une poussette pliée dans le casier à bagages. Elle laissait dépasser, à hauteur de tête, deux barres métalliques. Me levant, je la touchai, « cette poussette aussi est dangereuse pour la tête » Mouche ! Le contrôleur « Oui, oui, mais ça c'est réglementaire ? » ; un temps ; « Vous descendez à Valence ?, allez puisque vous n'allez pas à Paris, c'est bon ».

Moralité, même si vous êtes un écolo pur et dur, c'est pas facile de préférer le train.

### 9.3 Mais que fait la police ?

*Michel Julier* Que fait la police ?

La journée sans voitures du 22 septembre dernier a été annulée au dernier moment dans bien des villes françaises : les forces de l'ordre, mobilisée pour Vichypirate, ne pouvaient pas assurer en plus les restrictions momentanées aux véhicules motorisés. À Montpellier, ceci n'a pas empêché la journée de se dérouler parfaitement. Les automobilistes ont été poliment (mais fermement) informés, et orientés vers les zones qui leur étaient autorisées. Et tout cela, avec une coopération parfaite entre les polices nationale et municipale.

Ce fut donc une surprise pour nous, cyclistes, qui pestons contre la placidité des policiers envers la délinquance routière, et constatons tous les jours des feux rouges grillés (au point de s'arrêter à tous les feux verts par mesure de prudence), un stationnement anarchique sur les pistes cyclables (la Pompignane !), les trottoirs et les passages piétons, et des excès de vitesse ahurissants (à plus de 100 km/h sur des axes limités à 50, sans que ça n'émeuve personne). On peut penser qu'il s'est donc agité d'une mobilisation extraordinaire, d'autant plus méritoire pendant Vichypirate, et qu'en plus il pleuvait. Et qu'en temps normal, l'approche de

l'amnistie présidentielle supposée n'améliore pas la sécurité routière.

Nous sommes toujours un peu dubitatifs cependant... Car oubliez de payer un parcmètre, et vous aurez un PV dans le journée, si ce n'est deux. Et lorsque j'ai posé la question à des policiers municipaux, dans mon quartier, qui après avoir mis des PV pour parcmètre non payé, négligeaient de s'occuper d'une voiture garée (comme tous les jours) sur toute la largeur du trottoir, ils m'ont répondu successivement "On ne peut rien faire, ils se font sauter les PV", puis "quand on les fait enlever, on se fait engueuler", ensuite "de toute façon, les journalistes, ils font pareil". N'ont-ils pas l'impression de faire un travail inutile alors ? "Vous savez, je fais ce travail parce que je n'ai pas pu faire autre chose". Quelle motivation ! Et que dire quand la police clame qu'elle a sanctionné 500 conducteurs en 9 mois pour feux rouges grillés, alors qu'un unique journaliste (de La Gazette), en moins d'une heure, constate déjà 50 feux rouges grillés ?

Et de fait, ça continue. Des trottoirs sont recouverts de voitures d'un bout à l'autre, des automobilistes se garent sur les passages piétons et sur les places pour handicapés même s'il y a une place autorisée à côté... l'impuissance de la police est tellement réelle qu'elle est rentrée définitivement dans les moeurs. Enfin, je le croyais.

Jusqu'au jour où je suis repassé par la rue de la Portalière des Masques (de Philippiès vers les Arceaux et la rue Saint-Louis). Là, dans une rue étroite, la Mairie a supprimé une voie de stationnement et l'a transformé en 2e voie de circulation, au grand désespoir des piétons, à l'étroit sur leur unique trottoir. Bien entendu, les riverains ont d'abord continué à y garer leurs voitures. Mais à force de répression contre ce stationnement, la Mairie a réussi à les faire changer d'habitude, de façon à libérer la 2e voie de circulation. Résultats :

1. la rue Saint-Louis est peut-être encore plus embouteillée (la rue de la Portalière des Masques, elle, ne l'était déjà pas avant, sauf quand les parents d'élèves de l'école privée du bout se garaient en double file et à cheval sur les trottoirs). Sauf qu'aux heures creuses, là c'est la vitesse des voitures qui y est encore plus dangereuse qu'avant.
2. les riverains ont compris qu'il fallait garer leurs voitures à un endroit qui où la police ne les dérangerait pas. Donc, il n'y a plus une place de libre sur le trottoir et sur la piste cyclable de l'avenue Charles Flahault (vers le CIDJ).

La conclusion ? Eh bien rien n'a changé, la police municipale sert surtout à faire rentrer de l'argent dans les parcmètres, et la police nationale sert surtout à faire rouler les voitures. Pourtant, d'un côté comme de l'autre, les policiers sont parfaitement capables d'agir efficacement quand on le leur demande.

## 10 Publicité

Vélocité n° 65 (janvier/février) est sorti ! Au sommaire : \* Une maison des Cyclistes exemplaire \* Vélo Québec \* La loi sur l'air est-elle du vent ? \* Le vol de vélo tire le marché du cycle vers le bas \* Vélo à assistance électrique

5 numéros par an, 12,5 Euros

Règlement par chèque à l'ordre de : FUBicy A renvoyer, avec vos coordonnées à

FUBicy 7 rue Sédillot 67000 Strasbourg

