

1 Éditorial

Décidément, pour une Association qui se bat sur des problèmes concrets, le dialogue avec les politiques (politiciens ?) n'est pas toujours facile.

A la Mairie de Montpellier, le précédent responsable vélo disait non systématiquement à toutes nos propositions et cachait à peine son hostilité. Avec l'actuel responsable, adjoint à l'Écologie et au développement durable, le dialogue est ouvert, chaleureux parfois, mais les réalisations ont du mal à suivre. Et pour qu'il y ait dialogue, encore faudrait-il se rencontrer. Tout récemment, une réunion de travail a été annulée sans même que nous soyions avertis : le Maire de Montpellier ne voulait pas de rencontres avec les Associations entre les deux tours des présidentielles. Amusant, pour quelqu'un qui se pose en donneur de leçons à ses amis.

Bref, même si le contact reprend en ce moment, tout cela ne peut que nous conforter dans notre décision de mettre la pression régulièrement, par des manifestations brèves sur des problèmes précis.

N'ayant pas de leçons de citoyenneté à recevoir, nous avons considéré que dans la situation politique turbulente que nous connaissons, la vie doit continuer plus que jamais. Le tracé de bande cyclable que nous avons fait le Samedi 27 Avril au début de la rue Bouisson Bertrand a été très bien accueilli. Et notre action s'est avérée bien plus que symbolique, puisqu'au moment où ces lignes sont écrites cette bande existe toujours ! Nous nous préparons à remettre ça le Samedi 1er Juin. Ce sera le tour d'un autre point noir de Montpellier, la rue Saint-Louis. Cela fait bien deux ans que la Mairie promet de remédier à cette nuisance que constitue l'utilisation de petites rue de quartiers comme grands axes de circulation. Barcelone par la rue St-Louis, basta ! Vous avez dit dialogue ?

Le vice-président, Jacques LAFONTAINE.

2 Sur votre agenda

2.1 Manifestation « peinture de bande cyclable »

Le Samedi 1er Juin : 14h30
Rendez-vous au Parking des Arceaux
Rue Saint – Louis.

L'objectif : Repeindre une bande cyclable, coté droit de la chaussée

Le moyen : rendez-vous à vélo ou pas. Nous amenons le « matériel » qui commence à être rodé : peinture blanche, pinceaux, chiffons, gabarits, banderole, tracts. C'est une action qui vous a plu : rentable (médiat), rapide (1 heure), précise, efficace.

Ce qui fache : Malgré les instructions écrites du Maire, Pouget, adjoint en charge de la voirie, repousse (?) un rendez-vous depuis presque un an. Vous avez dit démocratie *participative* ?

2.2 Atelier préparation de la foire aux associations

Attention, le lieu de rendez-vous a changé. La raison : Des imbéciles ont voulu s'en prendre à la synagogue mitoyenne, se sont trompés, ont forcé l'entrée 16 rue Ferdinand Fabre, et ont mis le feu à un des locaux. Ces imbéciles sont restés pour contempler leur « œuvre », et ont été interpellés par la police. Peu importe la suite, la Maison de l'Environnement est en travaux pour quelques mois, et nous nous replions sur le local de l'association de quartier Beaux-Arts Pierre Rouge, un grand merci à Pierre Buisson.

Le Jeudi 13 Juin 18h.
Rendez-vous au local des Beaux Arts
12, esplanade de la Musique

L'objectif : Refaire notre matériel d'exposition : Affiches, photos, argumentaires. Nos panneaux sont vieux, mille fois vus. Amenez vos ciseaux, cutters, colle, scotch, photos, idées. Il y a du travail.

2.3 Atelier vélo : Dimanche 16 Juin 10h

Atelier mécanique : entretien des vélos
dimanche 16 Juin 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.

Table des matières

1	Éditorial	1
2	Sur votre agenda	1
2.1	Manifestation « peinture de bande cyclable »	1
2.2	Atelier préparation de la foire aux associations	1
2.3	Atelier vélo : Dimanche 16 Juin 10h	1
3	Compte-rendu de la manifestation peinture de bande à Saint Charles	2
4	« Le » rendez-vous avec M. Majdoul : 2 ^{ème} et 3 ^{ème} épisodes du feuilleton.	2
5	Nos propositions et arguments	3
5.1	Schéma Directeur 2002 des aménagements cyclables de la ville de Montpellier.	3
5.2	Quelques propositions d'aménagement	4
6	Contributions diverses	4
6.1	Vélo hollandais	4
6.2	Flash Info SNCF	5
6.3	RENAULT = vélo ?	5
6.4	Agression par les bagnolards	5
6.5	Des vélos dans les parkings, mais oui !	5
6.6	Signalisation gestuelle à vélo	5

3 Compte-rendu de la manifestation peinture de bande à Saint Charles

Reprise du papier complet réalisé par Michel Julier et visible sur le site <http://montpellier.fubicy.org>. Photos nombreuses, compte-rendu et photo de l'article du Midi Libre.

Nous avons tous de nombreuses raisons de grommeler quand nous passons dans le quartier de l'ancien hôpital Saint-Charles : le Verdanson toujours aussi dangereux, le carrefour de la place Albert 1er toujours aussi mal pratique malgré les promesses répétées de pistes cyclables... Alors notre sang n'a fait qu'un tour lorsque le début de la piste de l'avenue Buisson Bertrand a été effacé par la mairie. C'était vers le début avril 2002 :



La raison de cette destruction ? La mairie a construit une nouvelle rue à travers l'hôpital Saint-Charles. Son rôle n'est pas très clair, soit il s'agit de desservir les immeubles prévus dans la ZAC du coin, soit il s'agit plutôt de créer un nouvel itinéraire pour que les voitures arrivent en ville sans traverser la place Albert-1er. Toujours est-il que pour que les voitures puissent prendre cette nouvelle rue sans ralentir, il "fallait" que le début de l'avenue Buisson-Bertrand soit à 3 voies. Facile : il suffit de détruire la piste cyclable (elle restera maintenue plus loin, là où l'avenue est tellement large que la mairie ne sait pas quoi faire de l'espace), de raboter les trottoirs, et de supprimer les grands arbres (en les remplaçant par des arbres minuscules !). Alors nous décidons de réagir rapidement, et nous appelons à une manifestation pour rétablir la justice et redessiner la piste. Et le 27 avril 2002, nous passons à l'action. Rapidement, car notre manif était prévue à 14h30, tandis que juste au-dessus, au Peyrou, une manif anti-Le Pen était prévue à 15h (elle a rassemblé 15000 personnes selon le Midi-Libre, et nous étions nombreux à vouloir y participer également). Sitôt dit, sitôt fait. Nous commençons à avoir une certaine habitude, et la qualité du travail s'en ressent. On ne peut voir le début du travail, avec un pochoir en carton ondulé pour dessiner les bandes (la largeur de carton correspond à la largeur de la piste, ce qui permet de dessiner une piste raisonnablement rectiligne et parallèle au trottoir), et un pochoir en contreplaqué pour dessiner les pictogrammes "vélo".



Sur l'image de droite, on voit que le travail a déjà bien avancé, d'autant mieux que nous disposons de séparateurs rouges et blancs, très pros, laissés par la mairie alors qu'ils n'étaient pourtant plus utiles : ceci nous a bien protégé. Remarquez aussi les gilets réfléchissants jaune fluo, avec le logo de la FUBicy imprimé au dos : ils sont très pratiques (également pour circuler la nuit), et faciles à ranger dans son sac : contactez- nous pour en acheter ! Nous déplaçons donc notre superbe banderole de compétition : *Quelques jours plus tard, la suite du feuilleton haletant : Qu'est devenue la bande peinte par VéloCité ? Par J.F. Vilarem*

La piste que nous avons peinte av Buisson Bertrand lors de la dernière manifestation est toujours là (le 16 Mai à 18h). Mais les mots "offert par velocite languedoc" ont été effacés. Bizarrement tout le reste est intact.

Il s'est murmuré, dans l'oreille de la présidente, que la piste serait refaite par la mairie. Il y aurait donc un réaménagement de cet endroit conformément à nos vœux. Que de conditionnels. Mauvais point : Maintenant que cette piste est tracée par nos soins, elle sert évidemment de ... parking pour les clients du vidéo club du coin. Quand la piste a été détruite, les bagnoles étaient à fond sur 2 voies. Donc les bagnolars vidéo-amateurs allaient se garer 30 mètres plus loin. Maintenant que notre piste prend une voie, les voitures sont un peu ralenties, et les mêmes bagnolars vidéo amateurs et fainçants, peuvent se garer sur « notre » piste. Conclusion : à quoi servons nous : à la reprise du petit commerce local, à l'extension du nombre de places de parking, au creusement du déficit de la sécu pour les maladies cardio vasculaires des handicapés qui ne peuvent faire 30 mètres à pied, à reculer les limites de la connerie des automobilistes ? Va savoir.

4 « Le » rendez-vous avec M. Majdoul : 2^{ème} et 3^{ème} épisodes du feuilleton.

Dans le premier épisode, M. Majdoul avait oublié son rendez-vous. Accrochez vous, la suite est sévère :

7 coups de téléphone à notre présidente : Tout s'accélère : il faut se voir.

1. Première réunion préparatoire le Lundi 21 Avril avec différents adhérents et la présidente. Vous allez rire, ce coup là Majdoul était présent !

Situation : il y a de l'argent non utilisé destiné à des réalisations vélos. M.Majdoul nous laisse supposer que les services techniques, empêtrés dans leurs habitudes, ne diligents pas avec célérité les études nécessaires. Donc Frèche a ordonné la réalisation d'un schéma directeur

d'aménagements cyclables. Une réunion de définition est prévue avec les services Mercredi 24 à 11h.

M.Majdoul nous sollicite :

- pour montrer aux services techniques qu'il fait réellement l'objet de pression de la part des associations et du public ;
- pour avoir des idées sur le schéma d'ensemble ;
- pour savoir où engager les crédits disponibles immédiatement.

2. La réunion importante du Mercredi 23 Avril : VéloCité est bien représenté, nous avons préparé un argumentaire (voir plus loin), M. Majdoul est présent et ... les services techniques ont annulé la réunion, sans prévenir personne, sur ordre du chef avec un motif vaguement en rapport avec les élections.

Du coup nous avons tenu une réunion de préparation, une de plus. Voir dans la section (5) nos documents.

Après coup, nous avons envoyé au Maire une lettre de protestation aimable contenant ces termes : « *Malgré vos projets d'établir une véritable « démocratie participative », notre association n'a pas souvent été conviée à participer. Au plus une fois par an, et bien souvent pour apprendre des décisions prises ailleurs, comme pour le PDU par exemple. C'est pourquoi cette réunion est importante à nos yeux : nous avons préparé des propositions, des idées d'aménagements, des améliorations. Quatre adhérents ont pris sur leur temps de travail pour être présents. Rendus sur place nous avons appris qu'à votre initiative toute réunion de ce type était suspendue, la cause étant vaguement en rapport avec les élections(?).* »

5 Nos propositions et arguments

5.1 Schéma Directeur 2002 des aménagements cyclables de la ville de Montpellier.

Préambule : Les services techniques de la Direction du Génie Urbain de la ville ont réalisé un certain nombre d'aménagements cyclables ces derniers mois : balisage d'itinéraires, destruction de pistes, réaménagements, nouvelles bandes cyclables, trottoirs « partagés ». VéloCité association de cyclistes urbains qui possède plus de 160 adhérents, cyclistes actifs, n'a jamais été consultée, voire associée à la réalisation de ces aménagements. C'est tout à fait dommage, car, en tant qu'utilisateurs de ces aménagements, nous pouvons avoir un point de vue sur le bien fondé d'un aménagement. On a l'impression que les aménageurs ne sont pas des cyclistes et, par exemple, qu'ils plantent des poteaux indicateurs ou des bornes de séparation exactement là où ils sont les plus dangereux pour la circulation des vélos.

Parce que notre perception individuelle ne nous permet pas de généraliser à l'échelon de l'agglomération, et de prendre en compte tout public amené à utiliser ces équipements, nous refusons de nous laisser enfermer dans un catalogue de petites réalisations, nécessairement incomplet et imparfait.

Principes Généraux :

Nous avons préféré énoncer des principes généraux, qui ont de la valeur parce que nous pouvons les illustrer par des exemples, positifs ou négatifs (au lieu d'un schéma exhaustif, on propose des illustrations concrètes sur le terrain) :

1. Maintenance de l'existant et rétablissement des pistes supprimées.

Nous constatons que la situation s'est dégradée en 2 ans : pistes effacées, suppression de tronçons, suppression des balisettes protégeant certaines pistes du stationnement des voitures, stationnement voitures systématique, poteaux de signalisation mal placés, bornes d'entrées, parking vélos mal conçus mal placés...

Quelques exemples : Avenue de la Pompignane (piste en très mauvais état, empêcher les voitures de se garer sur la piste), Professeur Pezet (échec – prévu – des pistes sur trottoir), rue du Truel (aménagement idiot qui supprime un trottoir et établit une large bande cyclable impraticable), rue du Truel et rue de Nazareth virages à angle droit imposés aux cyclistes là où la piste passe du trottoir à la chaussée, ce qui les met en danger, poteaux dangereux le long du tramway, Berthelot et Assas et ... (bande effacée et dégradée)

Ce qu'il faut faire : entretenir (état des surfaces, suppression d'obstacles divers, signalisation...), sécuriser l'existant (stationnement, visibilité, réinsertion en fin d'aménagement, conception des plantations et du mobilier urbain...)

2. Aménagements de parkings : Malgré nos demandes, toujours pas de parking près du polygone, le parking de la Comédie est un parc à motos, celui de l'opéra est sous-dimensionné, ...

3. Continuité et signalement des itinéraires existants. L'idée est claire, la réalisation est difficile : il faut donner la priorité au cycliste, penser qu'il rechigne à mettre pied à terre, faire des détours, des efforts supplémentaires (gravir une côte) ; en fait, pour qu'un aménagement cycliste soit utile, il faut lui réserver les meilleurs emplacements.

Pour illustrer ce propos, quelques itinéraires fléchés vont à l'encontre de la pratique des cyclistes urbains. Le cycliste coupe au plus court par un itinéraire sécurisé. Exemples : Pour rejoindre l'hôtel de région à la Comédie, *aucun* cycliste n'emprunte la bande sur trottoir de allées du nouveau monde. *Tous les vélos* (hélas même les motos) utilisent la traversée par Antigone et la place du Nombre d'Or, puis la remontée le long du tramway et le passage de l'Horloge. C'est l'itinéraire *naturel*. De même, pour rejoindre les facs depuis la place Albert 1^{er} les très nombreux cyclistes (étudiants en majorité) circulent le long des voies du tramway.

4. Développer le réseau, dans une optique globale d'améliorer les services aux usagers de la voirie et de réduire les nuisances aux riverains, et non pas de faire du linéaire de pistes cyclable :

(a) Circulation mixte, zone 30 dans les secteurs d'urbanisation dense, de commerces, autour des établissements scolaires...

Une illustration : les rues St Louis, Pellissier et Portalières des Masques. On y a même supprimé les trottoirs ! Il faut rétablir/établir des trottoirs de chaque côté, une bande ou piste cyclable dans ces rues à 2 voies dangereuses et dénoncées par tous.

(b) Rétablir des bandes ou pistes séparées là où c'est utile et où il n'y a pas de risque d'arrêt de véhicules, d'accès privés... route de Carnon, voie Domitienne/Justice, Verdanson, tramway... Les pistes

séparées ne sont pas nécessairement obligatoires, elles correspondent à la mise en sécurité d'une catégorie d'usagers plus vulnérables (enfants, personnes âgées...) mais peuvent créer d'autres problèmes pour des adultes expérimentés (ex : circulation sur trottoirs).

- (c) Autoriser la circulation des vélos dans les voies des bus. Là où c'est raisonnable et déjà pratiqué, par exemple Gambetta, av de Lodève. Comme à Paris, élargir certaines voies de bus en sens unique pour autoriser une circulation mixte vélos-bus dans certaines voies à sens uniques. Un exemple consternant : le Jeu de Paume, emprunté en montant comme en descendant par des vélos qui risquent leur vie dans cette circulation insensée sur 3 voies en centre ville. Il faut élargir la voie des bus pour permettre aux vélos de circuler de manière protégée. Les 3 voies pour les voitures au centre même de la ville ne se justifient plus, évidemment.
 - (d) Autoriser les vélos à contresens dans certaines rues à sens unique. Ceci nécessite une signalisation adaptée, mais a été testé avec succès à Strasbourg, Paris, Nantes ... Et, pour enfoncer le clou, ce type d'aménagement est parfaitement conforme au nouveau code de la route.
 - (e) Relier les communes environnantes, le vélo étant un mode de transport à l'échelle de l'agglomération (cf solde des migrations journalières pour le travail)
5. Communiquer et inciter : le PLU qui doit prévoir des parcs vélos dans les collectifs, dans les établissements recevant du public (c'est déjà le cas, mais ce n'est pas appliqué). Inciter les entreprises à mettre à disposition des employés des vestiaires, douches, parcs à vélos (actions sur taxe transport, actions de communication).
L'incitation pourrait commencer par un plan de la ville de Montpellier aménageant les *abords* de ces établissements : facs, lycées, collèges, gare.

5.2 Quelques propositions d'aménagement

Communiquez nous vos contributions.

- A Les liaisons dans la ville (parfois dites liaisons structurantes).
En dehors des liaisons qui font consensus, parce que des équipements existent déjà, nous avons relevé ce qui nous paraît poser problème, sans ordre d'importance particulier :
- 1 L'avenue de la Liberté forme un axe infranchissable, et s'oppose à tout franchissement Nord/Sud. Mais ce n'est pas cette avenue qui forme une liaison cyclable, même si des pistes ont été réalisées le long de cette voie : rue Pierre Causse, par exemple.
L'axe Est-Ouest qui relie des lycées au centre est l'avenue de Lodève qui reste un pointillé de pistes.
 - 2 Le Jeu de Paume, est une ceinture du centre qui doit être aménagée (zone 30, voies de bus, piste ou bande). On ne peut rester avec 3 voies pour les voitures extrêmement dangereuses à vélo.
 - 3 Le bd Clémenceau, et son prolongement l'av de Toulouse est une pénétrante qui ne peut être laissée à une circulation

des voitures. Il y a un lycée des collèges privés. Nous ne sommes pas favorables à transférer un aménagement av de Maurin en laissant le bd Clémenceau aux voitures.

- 4 Les 3 sinistrées : Portalières des Masques, St Louis et Pellissier sont sur une liaison essentielle pour les vélos
 - 5 Malgré un balisage fantaisiste, les vélos des étudiants continuent à relier le centre ville aux facs via l'avenue du Pr Grasset. Il faut repenser l'aménagement de cette voie, pour au moins l'insérer dans la continuité de pistes (Verdansson, rue Dr pezet)
 - 6 L'avenue Flahaut est un autre axe structurant élargi à 2x2 voies sans pistes, ou avec des moignons de pistes sur les trottoirs.
 - 7 Dans le désert de L'aiguelongue, un axe doit être aménagé : la rue de l'aiguelongue, prolongée par une passerelle (la j'ai pas tout compris, des compléments svp)
 - 8 L'av Justice de Castelnaud, promise aux cyclistes par G. Frêche, et la voie domitienne.
 - 9 L'avenue des Près d'Arènes possède deux bandes cyclables de chaque côté. Elles seraient bien pratiques si elles ne se terminaient pas sur un rond point extrêmement dangereux : près d'arènes. Peut être une jonction avec la passerelle sur l'autoroute et un moyen de traverser ce rond point ?
 - 10 Saint-Jean de Védas - Montpellier : 2 axes cyclables par le chemin du Pas du Loup, et par la rue de Bugarel. VéloCité a déjà proposé un bon dossier sur ces axes.
- B Les parkings : Des exemples à pleurer, des centaines de places pour des parkings bondés dans les gares de petites villes du Nord de l'Europe. 9 places à Montpellier ! Gare, Gare routière, Comédie, polygone, Facs, Lycées, Collèges, Administrations. On veut des places de parking.
- C Le balisage. Certains n'en voient pas l'utilité, mais il peut rendre service aux étrangers, à condition de ne pas proposer d'itinéraires farfelus. Concertation avec VéloCité : 0. Coût ?
- D On veut des plans à jour : impossible d'obtenir des plans de la Direction du Génie Urbain (sauf un état des pistes d'il y a 2 ans). On dirait que ces plans sont classés « confidentiel-défense ».
- E Points noirs : Nous avons une liste des points noirs ou aménagements dangereux qui rendent la pratique du vélo difficile voire impossible dans l'agglomération de Montpellier. Cette liste est maheureusement longue et en perpétuelle évolution. Impossible de la lister ici. Nous vous demandons de continuer votre évaluation personnelle et de nous en faire part :
– Par courrier normal à notre adresse à la Maison de l'Environnement.
– Par courrier électronique : velocite@chez.com

6 Contributions diverses

6.1 Vélo hollandais

Patricia FAIZANDIE & Stéphane RIBAUT

Vélo hollandais quand tu nous tiens...

Cet article est destiné à tous les amoureux des belles mécaniques robustes, vélos de ville par excellence qui n'ont pas besoin d'entretien ou si peu ... Il faut dire que le bel animal est difficile à traquer, on n'en trouve pas partout. Nos investigations nous ont

amenées à Paris où nous avons réussi à localiser deux points de vente :

BICYCLAND : 98 avenue de Versailles 75016 PARIS (métro église d'Auteuil) tel 01 45 20 03 95 adresse internet www.bicycland.com Descriptif : marque GOUDEN LEEVW 0, 3 ou 7 vitesses, moyeu nexus, selle cuir Brooks, pneus PRS, antivol roue AR. Son prix de 365 à 739 euros.

BICLOUNE : 7 rue Froment 75011 PARIS (métro Bastille) tel 01 48 05 47 75 Descriptif : marque GAZELLE POPULAIR 3 vitesses, 3 tailles, freins tambour AV AR couplés, moyeu Sturmey Archer, jantes et rayons inox, antivol roue AR, tendeur, carter intégral toile moleskine. Son prix 754 euros.

Seul défaut de sa robustesse : son poids.

Ce qui est certain, c'est qu'une fois que l'on est installé dessus, pour rien au monde on n'en redescendrait tant il paraît confortable est que le maintien est bon... et puis... quelle allure... !

6.2 Flash Info SNCF

Patricia FAIZANDIE & Stéphane RIBAUT

Dorénavant sur la ligne TGV Montpellier-Paris il y a un moyen de transporter son vélo adoré. Explication : certains trains TGV sont équipés d'une rame comportant des supports pour les accrocher verticalement, et lors de l'achat du billet il est prévu une place voyageur située à proximité de son compagnon de route bien aimé. Ce dispositif induit un coût supplémentaire malheureusement pour le cycliste (sinon cela aurait été trop beau !), mais bon, cela n'atteint pas non plus des sommets, puisqu'il est question de 10 euros.

Attention il faut bien insister au guichet car même les agents SNCF ne sont pas forcément au courant de la nouveauté. L'expérience prouve même qu'il ne faut pas hésiter à consulter plusieurs agents pour obtenir la bonne information. Quant aux dépliants, ils sont à prendre pour information mais restent incomplets car pas encore mis à jour.

6.3 RENAULT = vélo ?

Patricia FAIZANDIE & Stéphane RIBAUT RENAULT se met sérieusement au vélo

Sous la marque RENAULT SPORT, le constructeur présente une gamme de vélos ville (leur gamme propose même un tout suspendu), électrique, et VTC assez "design", il faut le reconnaître. En fait, il y a de la sous-traitance là dessous, puisque c'est GIANT qui fabrique pour RENAULT depuis leurs bureaux d'étude basés au Pays-Bas. Bon côté pour le consommateur : les prix ne sont pas exorbitants.

6.4 Agression par les bagnolards

Claude FARCY

J'ai ce matin été "agressée" d'une drôle de manière : Les occupants d'une voiture en voulaient à cette cycliste qui sous sa cape les avait obligés à ralentir durant quelques minutes puisque la voie était trop étroite pour doubler. Alors, ils ont ouvert la vitre de la voiture, ont roulé à côté de moi, et "lâché" leur molosse de chien qui passant sa tête par la fenêtre m'aboyait violemment dans les oreilles sont partis ensuite estimant sans doute que j'avais eu mon compte. Bon c'est pas grave, mais ça fait drôlement peur.

6.5 Des vélos dans les parkings, mais oui !

Jacques Lafontaine

Le parking de la Comédie met des vélos à la disposition de sa clientèle. Il faut même présenter son ticket de stationnement et laisser un chèque de caution de 200 euros, mais le prêt est gratuit. Ce sont de beaux vélos de ville rutilants. Le nom de la société Vinci, propriétaire du parking, figure en grosses lettres sur le cadre. Ce serait intéressant qu'un adhérent automobiliste d'occasion fasse l'essai, et mieux encore la comparaison avec les vélos de Vill' à Vélo. La seule chose que j'ai pu constater, c'est que Vinci et Vill' à Vélo ont les mêmes anti-vols sommaires ! Mais ne faisons pas la fine bouche, tout ce qui peut amener en ville quelques vélos de plus est bon.

6.6 Signalisation gestuelle à vélo

Michel XXXXX, dans une contribution sur le newsgroup fr.misc.transport.velo@ndlr.com : Ce Michel n'a pas la réputation d'être un cycliste doux et tendre. Mais face à la violence routière, il faut employer des arguments « solides »

Question posée : « Utilisez-vous des signalisations gestuelles pendant la conduite du vélo ? »

Oui :

- pour tourner ou se déporter à gauche (bras gauche levé, ou parfois pied gauche)
- pour tourner à droite (idem à droite)
- pour ralentir (bras gauche oscillant de bas en haut) (bien sûr tout ça en anticipant : ne pas freiner et tourner avec une seule main sur le guidon, sinon badaboum !)
- dans un rond-point, en roulant au milieu de la file extérieure, pour signaler que je ne veux pas sortir (bras droit gesticulant et simulant une barrière pour les usagers qui arrivent sur le rond-point).
- pour signaler que je veux aller tout droit (alors que les bagnolards arrivant en face tournent à gauche sans regarder) : bras droit levé vers l'avant et index gauche actionnant la sonnette
- pour dire à l'automobiliste qui va me doubler qu'il doit s'écarter (bras gauche faisant des mouvements comme pour écarter un objet)
- pour signaler que l'automobiliste est fou (index droit frappant sur la tempe droite).
- variante : pour signaler que l'automobiliste qui téléphone en conduisant est fou (main droite avec pouce vers l'oreille et auriculaire vers la bouche, puis index droit frappant contre la tempe droite).
- pour dire que l'automobiliste peut toujours klaxonner, je n'en ai que faire (dos de la main droite en avant avec le majeur levé vers le haut : le bras d'honneur est trop difficile à faire à vélo).
- pour indiquer à un automobiliste qu'il est garé sur un trottoir, une piste cyclable, ou un passage clouté (pied droit levé et frappant violemment le rétroviseur, ou selon la gravité, main quelconque levant un essuie-glace ou brisant l'axe d'un essuie-glace).
- pour éviter une flaque d'eau (les deux jambes levées) : utile, car le drainage des pistes cyclables ne vaut pas celui des routes pour bagnoles.

Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Dernier numéro (mai/juin) : Transporter ses achats à vélo. Dévoiler une roue. Des nouvelles des villes cyclables.

5 numéros par an, 12,5 R €èglement par chèque à l'ordre de : FUBicy A renvoyer, avec vos coordonnées à FUBicy 7 rue Sédillot 67000 Strasbourg

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 : ontpellier@fubicy.org

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 Jeudis soirs à 18h30, 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://montpellier.fubicy.org>

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 (8€), étudiant ou chômeur (5€), soutien (16€ voire plus).

La date de règlement de votre dernière cotisation figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, 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://montpellier.fubicy.org>
e-mail: montpellier@fubicy.org

La ville sans contraintes.

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 (8 euros) Etudiant, chômeur (5 euros) Soutien (16 euros)

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).