

1 Éditorial

En ce début d'année, tous nos vœux. Que les espoirs de la fin de l'an passé pour la cause cycliste se concrétisent.

Le dernier trimestre a été riche en rencontre, vous trouverez dans ce bulletin les différents compte-rendus des rendez-vous :

- À la mairie (avec l'adjoint chargé de l'écomobilité et avec la Direction du Génie Urbain),
- À la DDE avec le M.Vélo ;
- Au conseil général avec les techniciens en charge des aménagements cyclables.

Les quelques échanges qui ont suivi, essentiellement par courrier électronique, tendraient à prouver que la cause des cyclistes commence à être prise en compte par nos interlocuteurs lors de la réalisation de certains aménagement.

Malheureusement, tout n'est pas aussi rose, plutôt blanc après les chutes de neige de la semaine dernière. Alors qu'il était déconseillé de prendre sa voiture pour cause de neige et de verglas les seules voies déneigées étaient les **routes**. Pour les cyclistes et les piétons la seule solution était d'emprunter les voies voitures. Cherchez l'erreur. Huit jours après cet épisode certains trottoirs sont toujours gelés, et les pistes ont par endroit servi à évacuer le neige de la chaussée ou des trottoirs !

Bonne lecture et à bientôt. Pas d'excuse les prochains rendez vous sont déjà fixés, notez les dès maintenant.

Table des matières

1	Éditorial	1
2	Sur votre agenda	1
2.1	Stand et Atelier réparation : Samedi 25 Janvier 14h . .	1
3	Un problème à vélo, à Montpellier ? Que faire ?	1
4	Compte-rendus divers	2
4.1	VéloCité à la Mairie de Montpellier	2
4.2	VéloCité au Conseil Général	2
5	Informations diverses	3
5.1	Rectificatif « Guidon d'or »	3
5.2	VéloRoutes et Voies Vertes	3
5.3	Courriers à la Mairie et réponses	3
6	Fiches techniques	4
6.1	Bien attacher son vélo.	4
6.2	Les crevaisons en ville	5
6.3	Comment choisir un vélo de ville ?	5
6.4	Les pneus des vélos de ville et leur gonflage.	6
7	Vélocité sur la Comédie	7

2 Sur votre agenda

Nous vous rappelons que la Maison de l'Environnement où nous nous réunissions jusqu'à l'été 2002 a été fermée. Il a fallu trouver un autre point de chute : le local de l'Association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, Montpellier. Il est situé au rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble.

Depuis la rentrée 2002, nous nous retrouvons maintenant à date et heure fixes :

- Réunion de l'association le 2^{ème} vendredi du mois à 18h, au local de l'association des Beaux-Arts. Tout le monde est bien-venu.

Le planning : **vendredi 14 février, 14 mars, 11 avril.**

- Tenue d'un stand de l'association en ville, suivi d'une sortie à vélo par les rues de Montpellier (pour découvrir les nouveautés, les difficultés, les ruses,... et en même temps nous faire remarquer tout en partageant un moment convivial) : *le dernier samedi du mois*

- Le stand à 14h, chaque *dernier samedi du mois*, place de la Comédie, du côté du triangle (à proximité du stand du Collectif Tramway)

- La sortie à vélo, chaque *dernier samedi du mois*, départ place de la Comédie, du côté du triangle (à proximité du stand du Collectif Tramway)

2.1 Stand et Atelier réparation : Samedi 25 Janvier 14h

Stand de Vélocité

Samedi 25 Janvier 2003 14h,

place de la Comédie, du côté du triangle à proximité du stand du Collectif Tramway

Tout le monde est convié. On distribue des tracts, des plaquettes, des affiches. On discute beaucoup avec des adhérents ou des sympathisants. C'est très revigorant et sympathique.

Atelier vélo, durée environ 2 heures

Samedi 25 Janvier 2003,

départ 15h30 de la Comédie

du côté du triangle à proximité du stand du Collectif Tramway.

Rendez-vous chez Gérald Daurat, 110 bis, rue Courte Oreille, Mtp

On y réparera vos vélos : réglages divers (freins, éclairage, ...). Mieux, on vous apprendra les gestes qui sauvent ... votre vélo.

Tout le monde est convié avec son vélo.

3 Un problème à vélo, à Montpellier ? Que faire ?

Si vous avez un problème d'aménagement cyclable :

- Un trou à reboucher dans une piste, une bouche d'égout à remplacer, une éclairage défaillant ? Contactez « *Montpellier au quotidien* » le numéro vert est : 0800 34 07 07. Ils sont efficaces et rapides.

- **Un aménagement léger** qui touche à la piste (déplacement d'un poteau, d'une bordure de piste, peinture, fléchage). Dans ce cas Montpellier au quotidien ne peut toucher à la piste ou bande. Si ce que vous demandez est peu important, vous pouvez vous adresser directement à Sophie Bienvenu, qui est la responsable vélo à la Direction du Génie Urbain.

mail: dgu.etudes2@ville-montpellier.fr
 D'expérience, Sophie Bienvenu est extrêmement efficace et rapide. Elle répond de manière très courtoise au mail, et, si ce que vous demandez n'est pas possible, au moins elle vous explique pourquoi, sinon elle vous donne des informations sur la suite que les services vont donner à votre demande.

Faites part de votre appartenance à VéloCité, et si possible faites nous part de votre demande et des suites. Le but est de ne pas submerger les services de multiples requêtes concernant un même point. Actuellement ces informations sont sur la liste.

- **Un aménagement lourd** : réfection totale d'un piste, création d'une bande, parkings ... il faut passer par VéloCité qui mettra en forme, et transmettra à M. Majdoul et à la DGU. Ceux-ci devront alors lancer l'étude, le financement, ...

4 Compte-rendus divers

4.1 VéloCité à la Mairie de Montpellier

En réponse à une demande de VéloCité, le Maire a chargé M. Majdoul d'organiser cette rencontre entre l'association VéloCité et les services de la DGU chargé des aménagements cyclables. Assistaient à cette réunion, M. Majdoul, la Direction du Génie Urbain représentée par son Directeur Adjoint Christian Gay, et par la responsable du vélo Sophie Bienvenu, et l'association VéloCité représentée par C. Debain, M. Julier et J.F. Vilarem. La réunion a été extrêmement intéressante - du point de vue de VéloCité. En effet la communication entre les services de la ville et l'association ont été inexistantes pendant une très longue période. Sans doute des malentendus ou des aléas difficiles à gérer. Pour simplifier, C. Gay et S. Bienvenu nous ont apporté les informations suivantes :

- La DGU a fait un véritable travail de fond dans l'évaluation des équipements existants, et pour estimer les priorités dans les aménagements à réaliser rapidement. À ce propos nous avons apprécié la qualité de la connaissance du terrain de Madame Bienvenu. Les points noirs sont connus et ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de réalisation immédiate qu'il n'y a pas de réflexion. Dont acte.
- Monsieur Gay nous a expliqué les problèmes de « timing » dans l'élaboration du programme des réalisations en période « difficile » (élections). Nous avons regretté de ne pas avoir été associés, au moins prévenus. Il apparaît que la ville ne s'est pas dotée d'un schéma directeur, jugé trop contraignant, mais d'un réseau cyclable de liaisons structurantes. La raison étant qu'un tel réseau définit mieux la continuité des liaisons, et induit des réalisations sur un terme plus long qu'un schéma directeur. La carte nous a été fournie. Il nous appartient de discuter certains aspects avec S. Bienvenu.
- Concernant la participation des cyclistes de terrain dans les réalisations, M. Gay nous propose d'agir suivant 2 moyens :
 - Pour des aménagements « légers », poteaux à déplacer, quelques mètres de piste ou bande détruits par des travaux, peinture ou signalisation dégradées ponctuellement, VéloCité contactera directement S. Bienvenu qui pourra entamer ces petits travaux dans le cadre de son budget, et en tenant compte de ses priorités.
 - Par contre pour des aménagements plus lourds, plus structurants (aménagement d'un rond point, création d'une liaison) il faudra faire un courrier descriptif à M. Majdoul qui transmettra. Ces demandes requièrent une étude plus longue, une prévision budgétaire à moyen terme, un classement dans les priorités.

VéloCité est tout à fait d'accord pour se plier à cette discipline nécessaire, tout en demandant qu'accusé de réception lui soit donné pour ces demandes. En effet l'impression des cyclistes est que « les services de la mairie ne font rien », ce qui est évidemment faux (voir les réussites comme celle de la piste du Verdanson). Un soupçon de communication ne peut nuire.

La réunion s'est poursuivie par un passage en revue de points noirs et difficultés rencontrés par les cyclistes. Des rond-points dangereux, des discontinuités, les fameuses rues Portalière des masques, Saint Louis et Pellissier, la place Albert 1er, ... Il est extrêmement intéressant de noter que les services de la DGU sont non seulement conscients de ces problèmes, (S. Bienvenu reconnaissant volontiers que la situation de la place Albert 1er est un difficile point noir), mais une réflexion active est en cours et des solutions sont recherchées. Pour les « voies rapides » dangereuses pour les vélos et infranchissables pour les piétons (avenue de la Liberté, Saint Louis et Pellissier, Jeu de Paume) M. Gay nous annonce que la situation va nécessairement changer. Les voitures ne pourront plus, à terme circuler dans l'hypercentre, et les lignes de tram 2 et 3 vont changer radicalement la situation. Dont acte. Mais nous ne pouvons pas abandonner une forme de pression pour que ces axes soient aménagés. Pour conclure M. Majdoul nous a confirmé que la part du vélo dans le budget de la ville est et restera « assez conséquente » : Un budget de 1MF en 2001, voté par la précédente municipalité, 1M € en 2002 (3MF au budget avec des compléments), et des prévisions optimistes pour 2003. À suivre. VéloCité joint à ce compte-rendu ses propositions d'aménagements à réaliser.

4.2 VéloCité au Conseil Général

Le 9 Décembre. Pour VéloCité Chantal Debain et Jean-François Vilarem. Conseil Général : Jean Barillot, chef du service conception et techniques routières à la direction des routes du conseil général. et Monsieur Oddos, technicien de terrain chargé des réalisations et aménagements cyclables.

Cette réunion, fort sympathique, face à un cycliste convaincu, et un technicien qui connaît son affaire était une prise de contact. Elle sera renouvelée 3 à 4 fois par an. Prochaine réunion le Mardi 11 mars à 14h !!!

Au Conseil Général (CG) la phase précédent était une phase d'étude sous la direction de M. Devos (que nous avons vainement cherché à rencontrer). Actuellement nous sommes entrés dans une phase de réalisations, (budget en gros 1,5 M €) avec, évidemment, des priorités qu'on peut lister comme suit :

1. En toile de fond, la priorité des priorités reste la réponse aux demandes des communes qui demandent une aide au département pour sécuriser les accès des abords des col-lèges.
2. Les 2 réalisations suivantes engageront une maîtrise d'oeuvre du département dès 2003 (en gros les fonds sont dégagés, les ouvrages devront commencer) : 2.1 Liaisons villes-mer : Il s'agit d'une boucle Montpellier - berges du Lez - Lattes - Palavas - Carnon - Montpellier. C'est un des projets que VéloCité avait demandé depuis bien longtemps, et pour lequel les difficultés sont grandes, mais les solutions sont en vue. À mon avis la plus grande difficulté va être de mettre d'accord les 4 communes !
 - De Montpellier à Pérols par la piste existante. Pas de problème extraordinaire à souligner.
 - Point noir des cabanes de Pérols (solution en vue avec peut être suppression d'une voie de voitures ou ...)

- Carnon - Palavas par 3 variantes : bord de mer, ou D62E qui longe l'étang qui a failli être à 4 voies voitures et qui va être réaménagée avec une vraie piste qui fera sans doute partie de la véloroute, et, éventuellement le long du canal du Rhône à Sète.
- Retour jusqu'à Lattes par l'itinéraire habituel utilisant l'ancienne voie du petit train de Palavas, le long des berges du Lez.
- Point noir de l'échangeur avec pont sur le Lez, à Lattes au croisement de la D132 - D-986. Là on voit des cyclistes qui traversent ces 2x2 voies, des piétons qui viennent au collège depuis Maurin ... La catastrophe. Une solution très astucieuse supprimerait une voie d'accès des voitures. Bon ce point noir est étudié très sérieusement avec comptage et origine des voitures.
- Retour le long des berges du Lez pour arriver à l'hôtel de région.

Cette magnifique boucle induira, à terme, la suppression des tronçons de piste cyclables "classique", qui existe par tronçons extrêmement dangereux et qui longe la très rouillante D986.

On note aussi que M. Oddos est très réticent envers le "stabilisé" et préférerait des solutions en dur (bitumées donc). Un petit point de désaccord.

3. La vélo route dans sa partie liaison Montpellier - Canal du Midi. Pour l'instant la réalisation en vue est le tour de l'étang de Thau. Avec de grandes difficultés de réalisation pour la partie Nord ainsi que pour la traversée de Sète. Nous n'avons pas eu plus de détails sur cette réalisation.
4. Les sorties d'agglomération sont en niveau de priorité plus faible. Il n'y a aucune réalisation en vue. Par contre VéloCité est sollicité. Nos demandes feront partie des études qui seront entamées. On note que l'échelle du temps n'est pas la même pour un cycliste qui se heurte à de grandes difficultés pour ses trajets, et une grande administration : études de faisabilité, projets, choix, engagement de budgets, maîtrise d'oeuvre et enfin ... réalisation.
5. En ce qui concerne les accès "à la montagne", hum. On est très loin du début du commencement de quelque chose.

Ensuite nous avons abordé quelques points particuliers, en vrac :

- Suite à une demande de Jean-Louis Valat, la question du Canal du Midi est restée sans réponse exploitable. En gros, le frein essentiel est la DIREN (direction Régionale de l'Environnement) et aussi VNF (voies navigables de France) sans qui rien ne se fait le long du canal du midi. D'après nos interlocuteurs l'échéance c'est au moins 10 ans, dans le cadre de la véloroute européenne.
- Le CD 65 (Est de Montpellier), cette rocade difficile, va être totalement réaménagée avec une magnifique bidirectionnelle en site propre. Trajet Montpellier Lyre- Clapiers, Jacou, le Crès ? à suivre.
- Le carrefour de la Lyre. Bon, comme j'avais déjà râlé auprès de Jean Barillot, M. Oddos est allé faire un tour et ils ont exhumé les plans et archives du département. J'ai quant à moi apporté mes archives perso (manifestes de VéloCité : un étudiant mort sur ce carrefour, lettres au CG, réponses farfelues, dossier...). En fait rien de neuf. Le CG aimerait bien passer le bébé à la mairie pour réaliser la jonction des moignons de pistes du carrefour avec celles de la mairie.

Mais pour ce qui concerne l'aménagement piétonnier du carrefour lui-même, rien de bien exaltant. (Une passerelle piétonne au dessus du carrefour coûterait plusieurs années de budget vélo...).

- Pour l'entretien des 120 km de pistes existantes, les départements envisagent une solution extrêmement intéressante : embaucher de manière contractuelle sur 6 mois de l'année, 2 à 4 cyclistes dont le rôle serait d'évaluer les problèmes d'entretien en sillonnant ces 120km ... à suivre. VéloCité serait consulté. Voilà. C'était uniquement une prise de contact.

Nous devons faire notre travail et demander ces fameuses sorties de Montpellier. Il est urgent de ficeler un bon dossier car ceci nous est demandé par beaucoup d'interlocuteurs. À vos claviers.

5 Informations diverses

5.1 Rectificatif « Guidon d'or »

Dans notre dernier bulletin nous écrivions à propos de l'attribution du Guidon d'or à la ville de Montpellier « *Il est permis de penser qu'une récompense décernée par un organisme indépendant aurait eu plus de poids.* ». Le bureau de l'Association souhaite rectifier cette affirmation en faisant remarquer justement que la FuB, Fédération Nationale des Usagers de la Bicyclette, dont VéloCité fait partie, est un membre du Club des villes cyclables et qu'il avait participé à ce vote.

Dont acte. Nous réitérons nos félicitations à la ville pour la réalisation de la piste du Verdanson qui a permis à la ville d'obtenir cette distinction méritée.

5.2 VéloRoutes et Voies Vertes

Un de nos adhérents, Laurent Mercat, est ingénieur au bureau d'étude ALTERMODAL qui a été chargé par la DIREN de réaliser une étude sur VéloRoutes et Voies Vertes en Languedoc Roussillon.

Les documents réalisés ont donné lieu à une présentation dont nous possédons une copie, gravée sur CD. Cette présentation au format powerpoint (51 Mo), mais qui peut se lire en utilisant la visionneuse qui est un logiciel fourni, est un document vraiment passionnant et remarquable.

Je le tiens à votre disposition. Si vous en souhaitez une copie, contactez moi par mail ou courrier à l'association. On vous fera parvenir le CD.

5.3 Courriers à la Mairie et réponses

Deux exemples illustrant la nouvelle politique de communication de la Mairie. *NDLR : On apprécie vraiment.* Il y en a d'autres mais ces exemples doivent vous donner des idées. Ce système fonctionne bien.

De Christian Dupraz à Sophie Bienvenu

Madame, Monsieur,

Suite à la rencontre entre l'association Vélocité et les services municipaux chargés des pistes cyclables, je vous fais part d'une amélioration ponctuelle qui me paraît souhaitable (et simple à mettre en oeuvre).

Elle concerne la piste installée rue Pitot, en bordure du Peyrou. Je l'utilise tous les jours. Cette piste est excellente, et très empruntée. Elle est un maillon important pour l'accessibilité au centre-ville depuis les Arceaux.

Aujourd'hui, cette piste a deux défauts mineurs :

1. son revêtement en béton vibré mal surfacé est peu agréable pour les cyclistes, qui sont tentés de rester sur le goudron, en déclenchant la colère des automobilistes.
2. son balisage au sol trop discret (4 chevrons triangulaires simples) ne permet pas aux piétons d'acquiescer le réflexe de passer sur le trottoir opposé. De ce fait, elle est encombrée de piétons

qui, lorsqu'ils marchent dans le même sens que les vélos, ne les entendent pas arriver malgré les sonnettes (bruit des voitures), et les croisements sont délicats, parfois dangereux. Ceci à nouveau a tendance à rejeter les cyclistes sur la chaussée.

Deux améliorations me semblent utiles :

1. appliquer une couche de roulement goudronné sur le ciment 2. mettre des logos "vélo" tous les 30 m sur cette piste pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté pour les piétons.

En espérant que cette contribution soit utile, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Christian Dupraz, adhérent de Vélocité. *La réponse de Sophie Bienvenu*

Monsieur,

C'est avec la plus grande attention que nous avons pris connaissance de votre courrier électronique concernant vos suggestions pour améliorer les pistes cyclables à Montpellier.

Il est exact que la piste cyclable de la rue Pitot est empruntée par les piétons (et également par des vélos circulant à contre sens). Nous allons, comme vous le suggérez, renforcer la signalisation de cette piste au début de l'année 2003 (réalisation de logos cyclistes aux extrémités de cette piste).

L'expérience montre malheureusement que la multiplication des panneaux ne suffit pas pour obtenir le respect de la réglementation et il est impossible d'empêcher physiquement la circulation des piétons. Il faut donc compter aussi sur la prudence et la courtoisie des pratiquants des deux modes doux de déplacement que constituent le vélo et la marche à pied.

Par ailleurs votre suggestion de couche de roulement en enrobé ne peut être retenue : le revêtement de cette piste cyclable a été imposé par l'architecte des bâtiments de France au titre de la protection du monument historique classé qu'est le Peyrou. Il s'agit d'un béton balayé pour éviter les problèmes de glissance rencontrés avec les bétons lissés.

Souhaitant que ces éléments répondent à votre attente, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Sophie BIENVENU

Adjointe au Chef de Service

Bureau d'Etudes / Direction du Génie Urbain Ville de Montpellier

Tél. 0467347063

Fax 0467345908

dgu.etudes2@ville-montpellier.fr

De Sophie Lacroux, adhérente de VéloCité

Madame,

Addhrente à l'Association Vélocité, cycliste urbaine au quotidien, je suis très sensibilisée aux difficultés rencontrées en ville pour se déplacer à vélo, difficultés qui mettent souvent en jeu ma sécurité.

Je remercie la mairie pour la création des pistes réellement réservées aux cyclistes, car séparées de la chaussée par un muret. Quelques observations viennent ternir cette embellie :

Je n'emprunte plus celle située Boulevard Renouvier, qui aboutit devant une école, où des voitures garées obstruent systématiquement le bout de ce tronçon, obligeant le cycliste à passer par dessus le muret pour se refondre dans la circulation, très rapide à cet endroit. La suite de cette piste, non délimitée par un muret, sert d'ailleurs de parking aux parents à la sortie des classes. Ne pourrait-on pas baliser cette deuxième partie de piste par des plots en plastique souple, pour empêcher les voitures de s'y garer, mais suffisamment espacés pour laisser l'accès aux places de stationnement en épi le long du trottoir ?

Empruntant tous les jours l'Avenue d'Assas pour aller travailler, j'ai assisté avec joie et soulagement à l'aménagement d'un tronçon également délimité par un muret au début de cette avenue.

Hélas, les voitures se garent à l'entrée de ce tronçon, le rendant impraticable. Cette piste à double sens comporte de petits séparateurs en son milieu, sur lesquels j'ai failli chuter en me déportant sur la partie gauche pour éviter une voiture garée à la sortie du tronçon. Ces séparateurs me semblent inutiles et dangereux à l'intérieur d'une piste à double sens, une bande de peinture serait suffisante (moins onéreuse aussi ?) pour en délimiter les deux voies.

En vous remerciant par avance de votre écoute, je vous prie de croire à l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Réponse de Sophie Bienvenu

Madame,

La plus grande attention a été apportée à la lecture de votre message électronique concernant les aménagements cyclables réalisés à Montpellier.

Le boulevard Renouvier figure parmi les liaisons cyclables importantes et la Ville souhaite y aménager une piste cyclable à double sens en site propre.

Toutefois il ne s'agit pas d'un projet à court terme car les conséquences d'un tel aménagement sur la circulation des véhicules et le stationnement sont très lourdes. Nous sommes certes déterminés à développer l'usage du vélo dans notre ville, grâce à des pistes et des emplacements de stationnement toujours plus nombreux.

En effet on ne peut pas protéger efficacement une piste cyclable contre le stationnement des véhicules si on n'en interdit pas physiquement la possibilité.

Concernant le stationnement des véhicules gênant le bon fonctionnement de la piste cyclable réalisée avenue d'Assas, nous avons malheureusement fait le même constat que vous. Nous étudions les modifications à apporter aux îlots de la place du Père Régis pour empêcher physiquement le stationnement sauvage.

L'emploi des délinéateurs (séparateurs) se fait pour présignaliser des obstacles dangereux pour les usagers : dans le cas qui nous intéresse, il s'agit des bornes en pierre ; ils ne doivent surtout pas être traversés et c'est le stationnement illicite des voitures sur les pistes cyclables qui les détournent ici de leur fonction première.

J'adresse un courrier aux services de la Police Municipale pour que soient réalisés des contrôles plus fréquents sur ce secteur.

Restant à votre écoute, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Sophie BIENVENU

6 Fiches techniques

Toutes réalisées de notre expert vélo : Gérald Daurat. Celui qui répare tous les vélos.

6.1 Bien attacher son vélo.

C'est peu dire que le vol est un problème pour les cyclistes urbains. C'est même l'argument le plus souvent avancé par ceux qui voudraient bien mais qui n'osent pas ?

On peut moyennant quelques précautions largement diminuer ce risque.

Toujours attacher son vélo même pour s'en éloigner de quelques pas. Combien de cyclistes ont vu partir le voleur à leur barbe sur leur monture préférée !

Toujours attacher le vélo à un point fixe solide, genre lampadaire, grille robuste, arceau de parc à vélo, panneau de signalisation. On en trouve assez facilement où qu'on soit en ville. Attention au piège suivant (connu à Montpellier) : certains poteaux

semblent de bons candidats, alors qu'ils se déchaussent facilement. Il ne reste plus qu'au voleur à faire glisser l'antivol le long du poteau déchaussé et à partir avec le vélo sous le bras si l'une des roues a été enfermée dans l'antivol. Vérifiez que votre point d'ancrage est bien serti dans le sol.

Toujours attacher d'abord le cadre au point fixe, et si on peut attacher aussi une roue. Le cadre est la partie la plus chère d'un vélo, et c'est celle que les voleurs préfèrent. Bien sûr à l'occasion ils ne dédaignent pas les roues ou la selle, mais il existe des solutions efficaces.

Toujours utiliser un antivol en U et veillez à ce qu'il ne puisse pas toucher le sol (sinon on peut l'attaquer à la massette). Les chaînes classiques ne résistent guère, en particulier leur petit cadenas. Quant aux antivols flexibles ce sont des câbles, une simple pince coupante suffit pour les sectionner en 20 secondes. Nous en possédons une collection, trouvés sectionnés dans les rues. Les boudins flexibles ne valent guère mieux, malgré leur apparence, car leur élément principal est justement un câble.

Comment choisir son antivol : Sans aller jusqu'aux antivols de moto, trop lourds, on trouve des antivols pour vélo à anse large et longue de bonne qualité. Vélocité Languedoc n'en a pas encore trouvé détruits. Leur poids est raisonnable, et ils sont livrés avec un système de fixation pour le transport. Les plus sophistiqués servent d'antivol à l'arrêt et se transforment ensuite en porte bagages. N'hésitez pas à acheter un modèle solide, aux alentours de 20 à 30 €, votre vélo vaut bien cette petite attention. Les modèles très sûrs peuvent largement dépasser ce prix. Deux marques se détachent : Luma dans les prix raisonnables et Abus dans le haut de gamme. Il n'existe pas d'homologation comme pour les antivols de moto, alors essayez de lire les caractéristiques et fiez vous aux conseils de votre vélociste et au prix.

6.2 Les crevaisons en ville

En ville la crevaison est plus fréquente que sur route à cause du verre sur les pistes, des punaises, des clous, des pincements de chambre contre les rebords de trottoir. Le cauchemar du cycliste urbain est de retrouver son vélo à plat alors qu'il doit aller au travail ou à un rendez-vous.

Petite liste de solutions anti-crevaisons : **Pneus à bande de roulement plus épaisse** : Ce n'est pas évident à choisir, parfois les vélocistes pourront vous aider.

Acheter une chambre à air renforcée soit en 26 pouces (chambres vertes renforcées spéciales descente VTT) soit en 700 C (chambres renforcées Michelin Titanium). Le risque de crevaison est nettement diminué pour les petits bouts de verre, mais persiste toutefois.

Les pneus anti-crevaison.

– *Les pneus pleins* : C'est un retour au début du 20^{ème} siècle, avant Michelin. Bien sûr on ne crève pas, mais le confort est nul, le rendement nettement altéré et l'impression dans les virages est bizarre, comme si le pneu allait sortir de la jante. De plus l'usure est très rapide. En bref, mes essais ont été très peu concluants.

– *Les pneus à bande de roulement renforcée* : Une couche intraversable est insérée dans la bande de roulement. Le pneu a un aspect normal. A l'usage ça semble fonctionner, le confort est préservé, mais on sent une certaine résistance à l'avancement. C'est une solution assez intéressante. Ils se montent comme des pneus ordinaires, mais sont nettement plus chers. Compter environ 30 €. Le surcoût est cependant amorti dès la première crevaison évitée. Une marque importée de Hollande semble la plus courante. Son nom « dutch perfect no flat tyre ».

– *La bande anti-crevaison* : En matériaux composites, elle est disposée entre la chambre et le pneu contre la bande de roulement. Elle assure le même usage que le pneu ci dessus. Elle préserve bien le rendement du pneu, mais par contre le frottement de la bande contre la chambre à air finit par l'entamer et la crevaison est au bout. On crève donc autant que sans bande anti-crevaison. Ce n'est donc pas la peine de dépenser 15 à 20 € pour ce résultat.

Le pneu sans chambre à air C'est le dernier cri en vélo de ville (on dit aussi Tubeless). Utilisé depuis longtemps sur les voitures et les motos, il a été introduit il y a deux ou trois ans en VTT haut de gamme. Les résultats sont très satisfaisants : les crevaisons sont lentes et laissent le temps de rentrer, le rendement est meilleur qu'avec une chambre à air. Seul problème, il faut une jante spéciale, assurant l'étanchéité à l'air. Depuis l'automne 2002, les deux principaux fabricants de jantes (Mavic et Rigida), en produisent en dimension 700 C. Ils sont très difficiles à trouver dans le commerce, mais votre vélociste saura, comme le mien, vous en procurer. Le prix est raisonnable, environ 15 € pour une jante Rigida double paroi bien adaptée à la ville. Inconvénient, il faut changer toute la roue ou refaire un rayonnage. Les deux solutions sont coûteuses à moins que vous ne sachiez le faire vous même. Les pneus sont disponibles dans les grandes marques (plutôt allemandes d'ailleurs) et sont un peu plus chers que des pneus normaux (mais l'absence de chambre, compense ce surcoût). Le montage est relativement simple, il suffit d'enduire le talon du pneu avec du liquide à vaisselle dilué. L'effet anti-crevaison est le même qu'en VTT, c'est à dire très bon et le pincement de la chambre sur les rebords de trottoir n'est plus à craindre. En cas de crevaison, le pneu se dégonfle très lentement ; pour réparer, un coup de bombe « anti-crevaison » suffit généralement. A l'usage après quelques centaines de kilomètres, les qualités trouvées sur le VTT se confirment avec en prime une bonne surprise. A pression égale, le confort est nettement amélioré. Le pneu, plus élastique, filtre bien les irrégularités du revêtement et les petits trous. C'est sans doute la meilleure solution pour le cycliste entraîné qui cherche le rendement et la sérénité.

En conclusion : Deux solutions récentes apportent une réponse satisfaisante au problème des crevaisons. Le pneu à bande de roulement intraversable genre « dutch perfect no flat tyre ». Relativement économique, il ne nécessite aucune adaptation et résiste très bien aux crevaisons. Seul inconvénient son rendement plus faible. Il conviendra aux cyclistes plus tranquilles. Le pneu « tubeless » qui nécessite le changement de jante mais offre un confort et un rendement de premier ordre ; à conseiller aux cyclistes bricoleurs ou sportifs soucieux de leur vitesse. Mais ne comptez pas trop sur les grandes surfaces pour vous fournir ces produits à diffusion encore restreinte, une fois de plus l'utilité des vélocistes se confirme.

6.3 Comment choisir un vélo de ville ?

Un vélo de ville est fait pour se déplacer facilement bien sûr mais pas seulement. Il doit permettre de transporter quelques objets et de porter une tenue vestimentaire seyante en milieu de travail sans risque de salissure. Enfin il doit comporter quelques dispositifs contre le vol et rester bien visible la nuit. Tout ceci distingue nettement le vélo de ville du vélo de course ou de tout terrain.

Critères à respecter pour choisir son vélo de ville.

Le type de cadre. La plupart des utilisateurs préfèrent des cadres assez ramassés car ils sont plus faciles à enfourcher et plus pratiques lors des arrêts. Les cadres « femme » réunissent ces avantages mais en général offrent un rendement plus faible. Préférez donc les cadres « homme » à tube supérieur incliné (dits sloo-

ping) pratiques et rigides. Le type de métal compte ; les aciers basiques sont bons marchés mais lourds et offrent un plus faible rendement, les aciers spéciaux ou les alliages d'aluminium sont plus légers et ont un rendement meilleur. Mais tout est une question de prix. La taille du cadre adaptée à votre morphologie, dépend de son type. C'est un élément très important et un bon vélociste saura vous conseiller, vous aurez plus de difficultés avec les vendeurs de supermarchés.

La position sur le vélo. Elle est très différente du VTT ou de la course. Ici il faut privilégier le champ de vision et la maniabilité. Donc la position du tronc sera redressée par une potence haute et un guidon relevé dont les poignées de frein tomberont bien sous la main. Les éléments supplémentaires de confort La fourche télescopique est un argument de vente plus qu'un réel apport. Celles qui sont montées sur les vélos de ville sont de piètre qualité et ne font qu'alourdir le vélo sans apporter un amortissement perceptible. Notez qu'une bonne fourche de VTT coûte deux fois le prix d'un vélo de ville. Nos voisins germaniques ont couramment des cadres ville « tout suspendu » de haute qualité. Ils sont encore très rares en France, probablement en raison de leur prix.

Les roues : Deux dimensions sont disponibles en France, 700 C (en fait 622 mm de diamètre) ou 26 pouces (559 mm). L'habitude pour la ville est plutôt le 700 C, de plus le choix de pneus est plus large. On choisira impérativement des jantes en alliage léger, pour le poids mais surtout pour la qualité. Elles sont plus robustes et permettent un bien meilleur freinage particulièrement sous la pluie. Le mieux est de choisir des jantes à double paroi, plus chères mais beaucoup plus solides. Seuls les vélos très bas de gamme ont des jantes en acier.

Le type et la largeur des pneus. Les pneus doivent être « roulants » et assez larges pour réduire la sensibilité aux irrégularités des rues. En 26 pouces il n'y a que des pneus larges. Pour la ville il faut éviter les crampons car la résistance à l'avancement est trop forte (ils sont conçus pour le tout terrain). On choisira des pneus dits « roulants » avec une bande de roulement peu sculptée. En 700 C le choix est très vaste. En plus du caractère « roulant » du pneu, on prendra une bonne largeur, de 32 à 35 mm. Elle améliore le confort, l'adhérence et la sécurité face aux petits obstacles genre grilles de pluvial, rebords de trottoir, trous dans la chaussée. Les pneus de « marque » durent plus longtemps, roulent mieux. Certains ont une bande latérale réfléchissante utile la nuit. La bonne pression de gonflage est aux alentours de 4 à 5 Bars.

Les dispositifs « anti salissure ». Pour votre moyen de déplacement quotidien soyez attentifs. Il est désagréable d'arriver au travail maculé(e) de boue ou de cambouis. Choisissez toujours un vélo avec garde-boue. Ceux à tringles métalliques sont préférables mais des modèles simplement clipsés au cadre et de bonne qualité existent aussi. Le protège chaîne est un accessoire bien utile, il couvrira au moins le pédalier et au mieux tout ou partie de la chaîne Certains vélos de type « hollandais » offrent aussi une protection latérale de la roue arrière pour que les jupes ne touchent pas les rayons.

Les freins La qualité du freinage et sa stabilité dans le temps sont primordiaux. Les modèles courants agissent sur la jante. Evitez absolument les freins à « cantilever » peu efficaces et très difficiles à régler. Choisissez des freins en V (dits V-brakes) en aluminium (ceux en acier ou en plastique, bon marché, sont mal conçus). Le freinage est puissant et stable dans le temps. L'idéal serait de bons freins à tambour ou à disque, mais on les trouve rarement. La qualité des gaines et des câbles influe sur le freinage, mais elle est difficile à apprécier à l'œil. Si vous voulez passer pour un « pro » demandez si les gaines sont « gainées téflon ».

Le nombre de vitesses. Sauf si vous empruntez des voies très pentues ou si vous êtes un sportif accompli, le nombre de vitesses a peu d'importance. Deux plateaux et 6 pignons (soit 12 vitesses) sont déjà suffisants. Par contre il est agréable d'avoir de bonnes manettes de changement de vitesse obligatoirement au guidon, soit rotatives soit à manettes. Et là aussi la qualité est une question de prix.

Prévention du vol. Faites immédiatement l'acquisition d'un bon antivol en U et ne lésinez pas sur 10 € de plus (voir la fiche antivols). Mettez les serpentins à la poubelle, n'importe qui les sectionne en 20 secondes avec une petite pince coupante. Les roues et la selle sont aussi l'objet de la convoitise des voleurs. Faites donc enlever les « attaches rapides » de la selle et des roues, et remplacez les par des écrous antivol ou sciez les leviers de ces attaches pour ne les manœuvrer qu'à la pince.

Le porte-bagages Il est bien pratique de pouvoir transporter un cartable ou quelques courses ; Le porte-bagages arrière est préférable. En charge il ne déséquilibre pas le vélo. Les modèles en aluminium sont généralement mieux conçus et plus robustes que ceux en acier. Le panier fixé au guidon est séduisant, mais chargé, il donne du balourd à la direction et peut être dangereux.

Soyez visibles la nuit Les réflecteurs livrés d'origine doivent être conservés, en particulier ceux fixés dans les rayons et les pédales. Quant à l'éclairage, c'est un point important mais délicat. Reportez vous à la fiche « brillez ».

Le poids A vélo le poids c'est l'ennemi. Evitez de dépasser 15 kg, mais descendre aux alentours de 12 kg coûte fort cher.

La gamme de prix Elle s'étend de 250 € pour les premiers prix de qualité convenable jusqu'à 700 € pour les haut de gamme, voire le double pour les vélos allemands ou suisses tout-suspendus. En dessous de 200 € vous risquez d'être vite déçus notamment par les incessantes et coûteuses réparations.

En conclusion Tout est affaire de compromis entre votre budget et le vélo idéal mais en vous inspirant du tableau ci dessous vous pourrez faire un choix raisonnable

Aide au choix d'un vélo de ville Quand vous voulez choisir un vélo remplissez le tableau ci dessous pour vérifier s'il répond à des critères minimaux de qualité.

	Importance du critère	Qualité du vélo présenté
Freins V en alu ou disques	++++	
Eclairage	+++	
Position du corps redressée	+++	
Roues en alliage léger	+++	
Garde boue et protège chaîne	+++	
Pneus roulants	+++	
Porte bagage	++	
Matériaux du cadre	++	
Forme du cadre	++	
poids	++	

6.4 Les pneus des vélos de ville et leur gonflage.

Rouler en ville c'est très différent du VTT ou de la route. Le sol est toujours dur mais parfois irrégulier, pas toujours bien entretenu, et on est souvent amené à franchir des petits seuils de 2 à 4 cm ou à subir des trous dans les pistes. Il est inutile de s'équiper de pneus de tout terrain à crampons agressifs qui offrent trop de résistance à l'avancement. A l'opposé les pneus de course sont trop étroits et franchement dangereux lorsque le sol est irrégulier.

Type de pneus Les pneus doivent être « roulants » et assez larges pour réduire la sensibilité aux irrégularités des rues. Pour les roues de 26 pouces (559 mm) on prendra des pneus semi lisses

(« slick » ou « semi-slick »). Pour les roues de 700 C (622 mm) le choix est vaste. En plus du caractère « roulant » du pneu, on prendra une bonne largeur, de 32 à 35 mm. Elle améliore le confort, l'adhérence et la sécurité face aux petits obstacles, genre grilles de pluvial, rebords de trottoir, trous dans la chaussée. Dans les deux cas, les pneus de « marque » durent plus longtemps, roulent mieux. Certains ont une bande latérale réfléchissante utile la nuit.

La pression de gonflage La bonne pression de gonflage pour la ville est aux alentours de 4 à 5 Bars. Cette pression influe énormément sur l'effort à fournir par le cycliste. Une pression trop basse vous oblige à dépenser plus d'énergie et vous fait risquer plus de crevaisons. Trop de cyclistes la négligent et s'épuisent inutilement.

Conseils pratiques de gonflage Pour gonfler facilement vos pneus choisissez une des solutions suivantes. Munissez vous d'un adaptateur pour gonfleur de voitures (les grosses valves dites

« Presta » n'en ont pas besoin). Ils sont vendus par les vélocistes à 1 € environ et sont très petits. Dans les stations service vous trouverez de l'air comprimé. Mais elles sont rares et ne comptez pas dépasser 3,5 bars. Achetez une pompe à pied ou une pompe à bras, verticale, avec peu d'efforts vous parviendrez à la pression adéquate. Les bons modèles ont un manomètre. Comptez de 15 à 60 € suivant la qualité. Ou bien choisissez une pompe classique à tenir à deux mains. L'effort est nettement plus élevé, et le maniement pas si simple que ça. La qualité est très hétérogène; à moins de 15 € vous risquez fort d'être déçus. Mais par exemple, la marque Zéfal propose des produits en général assez pratiques et robustes.. Vérifiez régulièrement la pression de vos pneus en les pinçant entre le pouce et l'index. Un pneu correctement gonflé est ferme, voire dur. Un petit coup de pompe c'est simple et ça améliore tellement l'agrément du vélo!

7 Vélocité sur la Comédie

Le Samedi 30 Novembre 2002, on s'est rencontrés sur la Comédie, discussions animées, parking des vélos toujours aussi difficile :



Puis on a évalué des aménagements cyclables variées, dont la fameuse bande cyclable Boulevard de Strasbourg, en prolongement des Boulevards Berthelot, Vioussens et Rabelais. VéloCité avait déjà manifesté contre le stationnement de type « J'en ai pour 2 minutes » face au loueur de cassettes vidéo. Et ben là, on a touché le fond. Devinez qui stationne juste 2 minutes ? On a péché du gros, du très gros ce jour là. Du coup on lui a collé quelques papillons factices. Mais quand même :



Ce bus, d'une ligne régulière de banlieue, avait mis les feux de détresse, mais son conducteur n'était même plus à son poste : peut-être était-il juste parti louer une cassette vidéo ?

Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Dernier numéro (janvier/février) : Comment transporter ses enfants. Les effets pervers des parcs relais. Cyclistes, évaluez vos aménagements...

5 numéros par an, 12,5 €.

Règlement par chèque à l'ordre de : FUBicy. À 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 : montpellier@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 *le 2^{ème} vendredi du mois à 18h*, au local de l'association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, Montpellier (rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble). Rencontrez nous sur le stand de l'association, chaque *dernier samedi du mois*, place de la Comédie, du côté du triangle (à proximité du stand du Collectif Tramway).

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€), couples (mariés ou non) (12€), 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, 43 Bd des Sports, 34000 Montpellier.

Expéditeur :

VéloCité Languedoc
43, Bd des Sports
34000 Montpellier

Destinataire :

<p>Vélocité Languedoc 43, bd des Sports 34000 Montpellier FRANCE Tél. : 04 67 79 08 21 Fax : 04 67 72 45 00 http://montpellier.fubicy.org e-mail : montpellier@fubicy.org</p> <p>LANUEDOC</p> <p>VÉLOCITÉ</p> <p>La ville sans contraintes.</p>	<p>Ne pas jeter sur la voie publique.</p>
<p>Nom(s):</p> <p>Prénom(s):</p> <p>Adresse:</p> <p>Code postal:</p> <p>E-mail:</p> <p>Ville:</p> <p>Téléphone:</p>	<p>J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif:</p> <p><input type="checkbox"/> Normal (8 euros) <input type="checkbox"/> Étudiant, chômeur (5 euros)</p> <p><input type="checkbox"/> Couples, mariés ou non (12 euros) <input type="checkbox"/> Soutien (16 euros)</p>
<p>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).</p>	