

1 Éditorial

En cette période de revendications, VéloCité n'a pas voulu être en reste. Il faut dire que nos « actions » de ce début d'année n'ont fait de peine à personne. Rendez-vous avec la Mairie, avec des élus, avec le Conseil Général. Quelques apparitions dans les médias où nous nous exprimons calmement, en exposant les problèmes et points noirs divers, mais en reconnaissant le bien fondé des aménagements en cours.

Nous avons aussi tenté l'expérience de la rencontre de nos adhérents et des cyclistes ou sympathisants en organisant des stands sur la Comédie, suivis d'une ballade à vélo dans Montpellier à la découverte d'itinéraires : un succès très mitigé. On ne renouvellera pas l'expérience.

Nous avons rédigé des papiers, des demandes d'agrément auprès des pouvoirs publics, des demandes d'aménagements divers auprès des différents institutionnels.

Le bilan reste donc mitigé : succès auprès de médias auprès desquels nous commençons à exister, mais sur le plan de nos revendications pour un vélo plus sûr en ville, les avancées sont assez faibles :

- Peut-on conseiller aux scolaires de prendre leur vélo pour aller au collège ou au lycée ?
- Est-il possible de se rendre en ville, dans les commerces, les administrations, les maisons pour tous, et garer son vélo en toute sécurité ?
- A-t-on des itinéraires continus pour les trajets du travail villes-banlieues, ou des loisirs villes-plages ?
- Dans nos villes universitaires qu'en est-il des parkings dans les facultés, des trajets qui mènent nos nombreux étudiants de leurs facs au coeur de ville.
- L'intermodalité existe-t-elle ? Peut-on aller à vélo à la gare, et emmener son vélo dans les trains, ou le garer pour plusieurs jours en toute sécurité ?
- Les points noirs difficiles à franchir ont-ils été aménagés ? Rues Saint Louis, Pellissier et Portalière des Masques, carrefour de la Lyre, Place Albert 1^{er}, Rond point du Près d'Arènes.

Le vélo n'est toujours pas pris au sérieux, aussi bien chez les élus de tous bords (persistant à réclamer des roades et des parkings pour voitures et à construire des villes conçues pour loger des voitures plus que des humains), que chez la police (qui réprime l'absence de ticket de parcimètre mais ne réagit pas face à la conduite dangereuse en ville ou au stationnement anarchique) ou chez une bonne partie de la population. Inutile de se plaindre de cet état de fait auprès de nos interlocuteurs habituels : un technicien en charge du vélo, par exemple, ne pourra qu'exprimer ses regrets compatissants.

D'où un certain retour aux sources, avec une manifestation dont le but est simple : revendiquer la place du vélo. Originalité : cette manifestation se fera en semaine, le vendredi 13 juin, ce qui sera une première pour Montpellier.

Conclusion : la réussite de la piste du Verdanson ne doit pas masquer le reste, tout le reste. Les vélos doivent se faire entendre, se faire voir, se faire respecter. Les revendications sont très simples : Moins pour l'auto, place aux vélos. Des pistes, des bandes cyclables respectées, des trajets continus, des aménagements, des parkings.

Rendez-vous le vendredi 13 juin à 18h30 devant la gare SNCF de

VéloCité Languedoc, 43 Bd des Sports, 34000 Montpellier tél: 04 67 79 08 21 ou 04 67 79 30 20

mail: montpellier@fubicy.orgweb: http://montpellier.fubicy.org

Montpellier, avec vos vélos. Une surprise festive est en préparation.

Place aux vélos.

Table des matières

1 Éditorial	1
2 Sur votre agenda	1
2.1 Manifestation « Place aux vélos »	1
2.2 Distribution de tracts aux cyclistes	1
3 Le vélo en Espagne	1
3.1 La situation des vélos en Espagne	2
3.2 Un tour d'Espagne des grandes villes	2
4 Les priorités pour 2003 ? Demandes à la ville de Montpellier	3
4.1 Un aménagement d'envergure "à la Verdanson"	3
4.2 Partage des voies de bus	3
4.3 Stationnement des vélos	3
4.4 Des itinéraires cyclables	3
4.5 Un/des contresens cyclables	4
5 Fiche technique : Comment choisir un vélo de ville.	4
6 Nouvelles diverses	6
6.1 Rencontre avec les quartiers	6
6.2 De nouveaux plans des aménagements cyclables sont disponibles	6
6.3 Un itinéraire svp	6
6.4 Attention aux berges du Lez	7
6.5 Voies vertes : publicité	7
6.6 VéloCité passe à la télé	7

2 Sur votre agenda

2.1 Manifestation « Place aux vélos »

Le Vendredi 13 Juin : 18h30
Rendez-vous devant la gare SNCF
Rue MAGuelonne.

L'objectif : Nous faire entendre, et ... respecter.

Le moyen : rendez-vous à vélo. Nous ferons un tour en ville et irons jusqu'à Grammont (Zénith) où se préparera la fête des fanfares (qui aura lieu le lendemain à Boutonnet).

2.2 Distribution de tracts aux cyclistes

Les Mardi 27 Mai et Jeudi 5 Juin
18h, Place Albert-1er
(ancien hôpital St-Charles)

En vue de la manifestation du vendredi 13 juin.

3 Le vélo en Espagne

Un témoignage de Michel Julier. Si d'autres adhérents ont vécu des expériences de vélo ailleurs, leur témoignage est bienvenu.

3.1 La situation des vélos en Espagne

L'Espagne est un pays sous-développé : on peut encore dire cela, si on parle du vélo. Pourquoi y faire du vélo d'ailleurs ? Les villes sont denses (10 étages...) et très bien équipées en commerce de proximité, et on s'y déplace à pied ou en bus (ou parfois métro), sauf la nuit où on arrête un taxi (nombreux et pas chers). Le vélo ne servait qu'à aller d'un village à l'autre, soit par la route, soit par les chemins agricoles.

Problème : les routes se sont améliorées, les lotissements-dortoirs ont apparu, les grandes surfaces (françaises) en périphérie se sont multipliées, la congestion urbaine a été inventée... Les très larges avenues qui séparent les immeubles sont maintenant remplies de voitures, ce qui n'encourage pas le vélo. Hors agglomération, les routes sont devenues dangereuses (le bas-côté souvent aménagé limite un peu les dégâts), et les chemins agricoles ont été coupés. Bien des villages, autrefois sans voiture ou presque, sont aujourd'hui desservis uniquement par une voie express.

En 1999, le gouvernement ému par les accidents de vélos, a fait voter une loi qui rendait la pratique du vélo presque impossible : perte de priorité face aux voitures, obligation de porter un casque et des vêtements réfléchissants, interdiction d'utiliser les voies rapides et les autoroutes (même quand c'est l'unique voie existant)... Heureusement, l'erreur a rapidement été détectée, et corrigée en 2001 grâce aux associations. Le vélo prend une existence légale qui lui manquait un peu dans le code de la route, les cyclistes peuvent aller en groupe et se faire suivre par une voiture, les voitures peuvent mordre une ligne blanche pour doubler un vélo. Accessoirement, les cyclistes ont maintenant le droit de rouler au milieu de la voie et au-delà des 40 km/h autorisés dans "certaines conditions", bref dans les descentes avec des virages ! Aujourd'hui, l'idée de limiter le développement de la voiture reste embryonnaire. Après avoir longtemps pensé qu'il suffisait d'élargir les routes, l'idée actuelle serait surtout que les problèmes disparaîtraient avec de meilleurs transports publics, qui se développent un peu partout. Mais en même temps les réseaux de bus, jusque là efficaces, se retrouvent bloqués par les bouchons : c'est là que certaines villes peuvent commencer à penser au vélo comme une alternative à la voiture. C'est encore très minoritaire.

3.2 Un tour d'Espagne des grandes villes

Barcelone (400 km de Montpellier, 2 trains directs chaque jour) : agglomération de 3 millions d'habitants, très étalée car l'espace est limité entre la mer et la montagne, d'où l'urbanisation le long des vallées. Après avoir construit toutes les rocade possibles avec comme objectif que "deux points de Barcelone ne doivent pas être à plus de 30 mn de voiture", la ville a décidé de réagir, et s'est déclarée vitrine du vélo en Espagne en accueillant la conférence européenne Vélo-City en 1997. Quelques pistes cyclables sont apparues, très insuffisantes : ça reste très sportif. Le réseau de RER (les FGC) a été rendu accessible aux vélos et aux handicapés dans presque toutes les stations, l'épidémie de rocades a été maîtrisée, et la première ligne de tramway (à part le Tramway Bleu centenaire mais anecdotique) : c'est amusant pour un Montpelliérain, de voir comment les travaux du tram passent presque inaperçus sur l'Avenida Diagonal, tellement cette avenue est large ! Globalement, les transports publics sont efficaces (il y a aussi un bon réseau de bus, des métros, des funiculaires...), tandis qu'en voiture les bouchons et le stationnement posent problème, et que le vélo est toujours très dangereux. Mais l'association locale, Amics de la Bicicleta, est très efficace, au point de presque représenter l'association nationale, ConBici.

Madrid : cette ville de 4 millions d'habitants est une somme

de quartiers hétéroclites, mais où la voiture est toujours omniprésente. Le vélo y est exceptionnel, mais quelques cyclistes existent, et arrivent même à manifester, dans le style "masse critique" car il est impossible de s'imposer autrement qu'en masse. Les voies rapides continuent à se multiplier, mais le développement du métro est également impressionnant : ligne directe vers l'aéroport l'année dernière, plus de 100 km supplémentaires dans la banlieue sud en avril de cette année. Bref, un véritable "caos".

Saragosse (700.000 habitants, entre Madrid et Barcelone), où j'ai vécu un an : ville industrielle, reconstruite après la guerre (et aujourd'hui encore) avec de hautes barres en briques "style espagnol moderne", sans parkings ou presque, ni même pour les vélos (le mien a dormi pendant un an contre un poteau au coin de la rue). L'urbanisation y est contrôlée d'une main de fer, la mairie ne libérant des terrains qu'au compte-goutte. Au final, le vélo y est donc terriblement efficace. Après quelques erreurs (la rive gauche urbanisée pour la voiture, avec comme conséquence des ponts totalement paralysés), la mairie a choisi depuis plusieurs années une politique de modération : réduction de certaines voies (4 voies + 2 couloirs de bus quand il y en avait 12, par exemple, sur la "Promenade de l'Indépendance"), et la construction de parkings uniquement pour les résidents. Le nouveau maire arrivé en 2000 a semblé changer de politique et a lancé la construction d'un parking souterrain de 4 étages en plein centre. Je pense que ses techniciens l'ont fait changer d'avis, car dès qu'il a trouvé des restes romains (prévisible, car Saragosse était déjà très importante du temps des Romains, sous le nom de Caesar Augustae), il a fait reboucher les trous sans faire de parking et en a profiter pour supprimer des voies et aménager des trottoirs fantastiques, hélas en oubliant le vélo. Les quelques pistes sont presque inutiles car mal situées, les arceaux à vélo sont très rares, et deux machines souterraines à garer les vélos (les Bicebergs) ne servent à rien mais font la fierté de la région comme c'est une entreprise de Huesca qui les a inventées : le vélo est une priorité affichée par la mairie, mais il faut bien chercher pour trouver une action correspondante. Les cyclistes sont rares, mais jeunes et très actifs ; le Colectivo Pedalea, hébergé et subventionné par l'université (qui tente désespérément de lutter contre l'invasion du campus par les voitures), a une activité incessante : atelier de réparation, excursions en train+vélo, émission hebdomadaire de radio, organisation de soirées, nombreuses manifestations, expositions,...

Séville (700.000 habitants, au sud) : encore une ville aménagée uniquement pour la voiture (rond-point à quintuple anneau sur lequel arrive des avenues à 2 fois 3 voies,... j'y ai même vu une cycliste !). Le réseau de bus est un peu insuffisant (mal entretenu et sans aucun couloir de bus), le téléphérique de l'Expo'92 est désaffecté, il y a des parkings pour voitures mais aucune piste cyclable. Pire : c'est la seule ville que je connaisse où les voitures soient garées sur les trottoirs, et non en double file. Guère réjouissant, et pourtant : il y a un nombre assez élevé (pour l'Espagne !) de vélos au centre-ville (très grand), où les rues étroites sont toujours embouteillées. Ces vélos sont d'ailleurs de style urbain costaud, et non des VTT comme ailleurs en Espagne. Et les piétons sont très nombreux, comme partout en Espagne. Remarque : pour traverser une rue à 2 fois 5 voies, on appuie sur le bouton (éventuellement), on attend le bonhomme vert (indispensable) ou le bip-bip habituel si on est aveugle, et on traverse tout d'un seul coup, alors qu'en France il faut souvent traverser en 2 fois une malheureuse rue à 2 fois 2 voies.

Valencia (au sud de Barcelone), **La Corogne** (Galice), **Bilbao** (Pays basque) : je ne connais pas vraiment ces ports, plutôt industriels (Valencia est cependant dans une région très agricole) et a priori pas très attirants. Ces villes cherchent à améliorer leur image (d'où le musée Guggenheim à Bilbao par exemple), et ont

cherché à se donner une image de villes agréables à vivre. Ceci passe notamment par des restrictions de trafic et par la construction de tramways. Bilbao a bien récemment construit un vrai métro (au tunnelier, à grande profondeur), mais c'est bien cher pour une ville de 400.000 habitants, ce qui justifie de profiter également des voies étroites qui desservent les banlieues assez peuplées (NB : le réseau à voie étroite du Pays basque espagnol arrive même jusqu'à un recoin de la gare française de Hendaye), et de penser à des tramways. Et le vélo dans tout ça ? Pas très présent, mais dès qu'on cherche à réduire la place de la voiture, le vélo devient une solution logique pour ceux qui auraient eu besoin d'une voiture, et une solution de remplacement que peuvent proposer les politiciens (le terme n'est pas péjoratif en Espagne).

4 Les priorités pour 2003 ? Demandes à la ville de Montpellier

Ci-dessous, la lettre que VéloCité a fait parvenir aux élus en charge du développement cyclable. Nous y exposons une liste de points qui nous paraissent importants à choisir comme réalisation « lourde » pour le budget 2003. Il ne s'agit pas d'aménagements, ni de réaliser quelques mètres de piste. Le choix qu'on aimerait voir réalisé est un choix « à la Verdanson ». À votre avis, quel est le choix qui a été retenu ? Un indice, ceux qui habitent Montpellier ont déjà reçu des éléments de communication sur le choix retenu. Un deuxième indice : quel est le choix qui peut le moins gêner les automobilistes ?

Parmi les 5 points qui suivent, si on peut pas tout faire, au moins réaliser un élément par section, dans l'ordre décroissant des priorités :

4.1 Un aménagement d'envergure "à la Verdanson"

Pour quoi ne pas demander de continuer sur la lancée de la piste du Verdanson ? La « communication » saurait exploiter le filon de type *Montpellier, la ville du vélo ou* Donc, un grand projet analogue au Verdanson pour rester dans cette dynamique. Nous proposons la suppression d'une voie de voiture sur un grand axe, pour réaliser une piste bidirectionnelle protégée, dans des secteurs qui en ont cruellement besoin, par exemple :

- Établir une liaison nord-sud cyclable à l'ouest de l'écusson. La petite ceinture à vélo, qui emprunte Saint Louis, Pellicier et Portalière des Masques. Un vrai trottoir pour les piétons. On redonne vie au quartier. Aujourd'hui, les réseaux cyclables à l'ouest de l'écusson Montpellier sont coupés en deux. Aucune liaison nord-sud n'existe. Pire : l'axe naturel et direct de liaison est aujourd'hui le point le plus noir de la circulation à vélo dans Montpellier ; c'est l'axe Portalière des Masques-Saint-Louis-Pellicier. La réalisation d'une piste bidirectionnelle (unidirectionnelle nord-sud faute de place dans la rue Saint-Louis) est aujourd'hui la revendication la plus forte des cyclistes de Montpellier. Les études faites en 2001 par les services techniques de la mairie (comptage de la circulation automobile dans les rues saint-Louis et Pellicier) n'ont jamais été communiquées aux associations de quartier, malgré leurs demandes répétées. Cet aménagement est également réclamé fortement par tous les comités de quartier traversés.
- On sécurise le lycée Mermoz : arrêt du scandale de cette voie rapide devant un des plus grands lycées de la région. On met une piste tout le long de l'avenue J. Mermoz. D'une pierre 3

coups : c'est la piste des 2 lycées, Joffre et Mermoz, elle rejoint la piste du Verdanson.

4.2 Partage des voies de bus

Beaucoup de nos adhérents n'osent pas emprunter les voies de bus, car ils ont peur de ces mastodontes qui sont pourtant remarquablement conduits par des personnels très entraînés. L'interdiction de circuler à vélo dans ces voies est un frein à l'utilisation du vélo en ville.

C'est une mesure attendue et simple : partage des voies des bus, comme pratiqué dans bien des villes cyclables, et par beaucoup de cyclistes (hélas aussi par des motos, des bagnoles, des livreurs ...) pour toutes les doubles voies de bus, comme les voies « larges » ou élargissables : Jeu de Paume, en attendant la ligne 2, Gambetta, ...

On demande aussi la réalisation d'un couloir de bus double sens sur avenue de Lodève, avec autorisation pour les vélo d'y circuler. Ceci permettrait, sans doute de diminuer le temps de parcours des bus, et aussi de mettre en sécurité les quelques vélos qui y circulent.

4.3 Stationnement des vélos

L'un des principaux obstacles à la circulation des vélos est le stationnement. Dans ce cadre, l'agglomération de Montpellier est particulièrement sous-développée. Les efforts des communes, administrations ont porté sur les pistes ou bandes, rarement sur le stationnement. Voir plus loin.

4.4 Des itinéraires cyclables

Bien sûr, en plus des nécessaires aménagements de points noirs, de tronçons, il faut commencer à réaliser un/des itinéraires cyclables. Comment aller de ... à ... ? Quels sont les « axes de déplacement à vélo » ou « axes structurants » ? Que veulent les cyclistes ?

Des itinéraires en continu, de vraies routes à vélo. Par exemple :

- Les liaisons Montpellier - villes limitrophes. Voir ci dessous.
- Les liaisons qui doublent les voies rapides. Voir ci dessous.
- Les liaisons à fort trafic potentiel. La clientèle du vélo dans cette ville à forte population étudiante, c'est le cycliste étudiant. Un de ses trajets favoris : la fac - le centre ville. Donc de vraies liaisons (aller et retour) entre le cœur de ville et :
 - Fac des Sciences, fac des lettres et, en continuant permettre un accès cyclable au campus Agropolis.
 - Campus Agropolis : Plus de 3000 véhicules saturent les accès à ce campus, qui ne dispose d' aucun accès cyclable. Pour ceux qui viennent de Montpellier, la route du zoo est trop raide et trop dangereuse pour les cyclistes. Il faut créer une piste cyclable à travers le bois de Montmaur, en courbe de niveau, pour relier la route de Mende (fin actuelle de la piste) et le campus d'Agropolis à hauteur de l'IRD, puis poursuivre cette piste vers les différents instituts (CIRAD, CEMAGREF, ENGREF.) en site propre (il y a de la place partout pour cela). Un second accès cyclable qui longerait le Lez depuis le domaine de Méric permettrait également à de nombreux automobilistes de rejoindre ce campus en vélo. Depuis le nord, il faut sécuriser l'accès cyclable depuis Clapiers (par le pont sur le Lez dans le domaine de Lavalette) et Montferrier (en étudiant un moyen de franchir le rond-point d' Agropolis) à ce campus.

4.5 Un/des contresens cyclables

Dans les rues à sens unique à trafic local faible, les cyclistes peuvent être autorisés à emprunter la rue à contresens. Une signalisation verticale dans les deux sens suffit. En entrée de voie à contresens, le cas échéant, il sera bon de renforcer la protection des cyclistes par un îlot réparateur.

En s'inspirant des exemples de Strasbourg, Paris, Nantes, la ville de Montpellier peut le faire ! Deux propositions simples pour commencer, qui officialisent un usage déjà très répandu parmi les cyclistes de Montpellier

- Retour de la Fac des Sciences et des CHR par la large avenue du Triolet, en contresens du sens unique à faible trafic. Simple, facile à réaliser.
- Un contresens sur le Boulevard Berthelot, et, éventuellement ses prolongements Bd Vioussens, Bd Rabelais, Bd d'Orient et Bd de Strasbourg.

Il y a actuellement une bande cyclable dans le sens des 2 voies de circulation. Or cette bande est très souvent empruntée par des cyclistes à contresens. C'est donc la manifestation d'un manque évident de jonction sûre et cyclable dans ce contresens. On pourrait réfléchir à un contresens cyclable, en argumentant : Quel intérêt d'avoir 2 voies larges pour les voitures ? Une rocade ? Un appel d'air pour une circulation rapide dans Montpellier ?

Ne peut-on rétrécir et pacifier ces voies, en instaurant un double sens cyclable ?

Suit une annexe où nous développons les différents points demandés

5 Fiche technique : Comment choisir un vélo de ville.

Réalisée par notre expert vélo : Gérald Daurat. Celui qui répare tous les vélos. C'est une nette amélioration d'un précédent article.

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.

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.

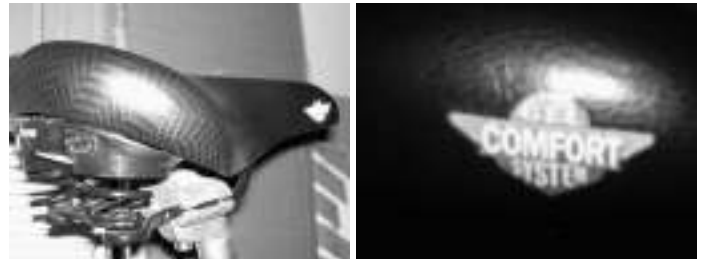


Une potence haute et réglable

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 la machine 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.

La selle : bien que les trajets en ville ne soient pas très longs, il vaut mieux une selle plutôt rembourrée et agréable. Les modèles avec insert gel sont préférables.



Une selle confortable

Le bon réglage pour une selle est l'horizontale.

Le type de cadre.

Les cadres assez ramassés 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 slooping) pratiques et rigides. Quant aux cadres en forme de U, sans le tube supérieur qui forme habituellement le triangle, ils sont à réserver aux tous petits trajets car leur rendement est très faible.

Le type de métal compte ; les aciers basiques sont bons marché 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 dans les supermarchés...

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, le choix de pneus de ville est plus vaste.

On prendra impérativement des jantes en alliage léger, pour le poids mais surtout pour la qualité. Elles sont plus robustes et permettent un meilleur freinage particulièrement sous la pluie. Le mieux, ce sont les 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 sans crampons ni aspérités.

En 700 C le choix est très vaste.



pneu roulant de 35 mm

avec bande réfléchissante

On prendra une bonne largeur, de 32 à 35 mm. Elle améliore le confort, l'adhérence et la sécurité sur les 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 il existe aussi quelques modèles en plastique, simplement clipsés au cadre et de bonne qualité.

Le **protège chaîne** est un accessoire bien utile, il couvrira au moins le pédalier et au mieux tout ou partie de la chaîne



cache pédalier

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.



Cantilever à G (à éviter)

Freins en V à D (remarquez la longueur de l'étrier)

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.



De bonnes manettes de vitesses, rotatives (à G) ou à gâchette (à D)

Prévention du vol.

Faites immédiatement l'acquisition d'un bon antivol en U et ne lésinez pas sur 10 Å de plus (voir la fiche antivols). Mettez les serpents à la poubelle, n'importe qui les sectionne en 20 secondes avec une petite pince coupante.



les antivols souples sont faciles à couper, jetez les avant d'être volés

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.



attaches rapides de roue sciées,



antivol de selle, un simple boulon suffit

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



porte bagages arrière

panier de guidon

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

En neuf, elle s'étend de 250 Å pour les premiers prix de qualité convenable jusqu'à 700 Å pour les haut de gamme, voire le double pour les vélos allemands ou suisses tout-suspendus. En dessous de 200 Å vous risquez d'être vite déçus notamment par les incessantes et coûteuses réparations. A l'occasion c'est surtout la chance et la négociation. Attention au recel quand vous achetez aux puces !

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	++	

	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 Nouvelles diverses

6.1 Rencontre avec les quartiers

VéloCité a rencontré les associations des quartiers boutonnets, les aubes et des beaux arts afin de coordonner les diagnostics, projets et demandes pour les aménagements cyclables de ces quartiers. Le compte rendu est en cours de finalisation.

Les problèmes et points noirs sont classiques et connus : Place Albert 1^{er}, carrefour route de Nîmes - Verdanson, Voie Domitienne et av Justice de Castelnaud, accès au lycée Jean Mermoz,... Mais il est bon de les répertorier dans un document.

Un problème dont je n'étais pas conscient et qui paraît important : la coupure réalisée par la route de Nîmes entre les quartiers des beaux arts et des aubes. Cette avenue est quasiment intraversable) : la traversée au niveau de l'avenue saint lazare et du boulevard des sports (pour aller des beaux-arts vers les aubes et la Pompignanne) est impossible en vélo à cause des obstacles présents.

Si des adhérents ont des contacts avec des comités de quartier autres, voire de communes différentes, nous pourrions recommencer ce genre d'échange fort enrichissant.

6.2 De nouveaux plans des aménagements cyclables sont disponibles

Le nouveau plan des aménagements cyclables de Montpellier est disponible. On peut le trouver à l'office du tourisme sur la comédie, et sans doute à la mairie. Il est bien fait, très complet : les fameux itinéraires balisés (qu'on peut trouver parfois un peu farfelus car ils s'obligent à respecter le code de la route et évitent donc les raccourcis que tout le monde prend comme l'itinéraire du tram, ou quelques sens interdits faciles ...).

En demandant ce plan des pistes cyclables de Montpellier, l'hôtesse m'a donné par erreur un plan du département dont la couverture est illustrée par une jeune femme à vélo.

Amusant, car ce plan est tout sauf vélo, et contient :

- Les routes du département avec les prolongements de l'autoroute
- Un plan des « itinéraires loisirs » où apparaissent quelques pointillés épars figurant les pistes cyclables du département, et ... un itinéraire balade moto sécurisé en 2003, bien souligné et dont le département a l'air très fier. Quel doux plaisir, pour les habitants des hauts cantons, que d'entendre passer les motos dans leurs villages. Merci le département.

6.3 Un itinéraire svp

Sur la liste de VéloCité, j'ai fait parvenir une demande d'itinéraire pour vélo. Les réponses sont intéressantes. Une rubrique à poursuivre ?

Le problème : Une de mes collègues a tenté récemment, pour voir, d'aller de son domicile, Lattes, à son boulot, en gros château d'O, à vélo. La collègue est sportive, mais le vélo n'est pas forcément très adapté (pas de vitesses).

Les solutions : En fait, pour aller de Lattes au Nord-Ouest de Montpellier, il faut traverser ou contourner le centre historique (le coeur de ville). Traverser peut aller vite, mais on monte puis on descend. Certains cyclistes n'aiment pas. Contourner rallonge, mais c'est plat. Voyons :

Résultat 45 minutes aller (20 à 25 minutes en voiture).

1. Proposition de JF Vilarem qui amorce le débat mais est reconnue par nos spécialistes comme la plus mauvaise. Tant pis :

Lattes, les berges du Lez. Traversée du Lez par la passerelle piétonne dite des barons de Cassvettes (au niveau de la fac richter).

Rejoindre la Comédie par l'une des deux parallèles : soit la piste balisée, av Jacques Cartier, puis la piste sur trottoir central des allées du nouveau monde. Au bout on ne poursuit pas l'itinéraire balisé infâme, mais on monte par la voie du tram pour se retrouver sur la comédie au passage de l'horloge soit la traversée d'antigone, tranquillement, dans un quartier piétonnier, et au bout on monte par la voie du tram.

De la Comédie on traverse le centre ville, rue de la loge, rue foch. Piétonnières ou tranquilles.

Au Peyrou, à droite, puis à gauche par la piste bien protégée de la rue Pitot.

Ensuite, c'est tout droit : bande cyclable de l'avenue d'assas, puis celle du père soulas.

2. *Michel Julier* d'accord sur le début propose un contournement ouest du centre ville dans le cas où on ne veut pas passer sur la Comédie. Voyons :

Ddepuis la passerelle, aller vers le bd de Strasbourg (via les Consuls de mer), la rue du Gd-St-Jean (gares SNCF+routière), place St-Denis.

Puis cours Gambetta, rejoindre l'avenue d'Assas (soit en remontant jusqu'à l'arrière du Peyrou, soit en contournant par la rue Draparneau), puis Av du père soulas jusqu'au chateau d'O. Ou alors rue Draparneau, Bd des Arceaux, rue Louis Ravaz, ça mène vers Alco mais pas loin du Chateau d'O.

3. *Michel Julier* en profite pour donner son itinéraire de traversée de la Comédie, qui me paraît très intéressant :

Depuis Lattes, le passage par la Comédie est presque indispensable (en désespoir de cause car ça prend du temps) pour aller vers le nord et l'est de l'écusson : sinon, entre la pénétrante est et la masse du Polygone, il ne reste que la piste cyclable des 2 moulins, mais ça prend du temps. Mais dans ce cas, pour rejoindre la Comédie, j'ai une autre méthode : depuis la passerelle piétonne, prendre un peu plus à droite que la rue qui mène au Bd de Strasbourg (c'est le chemin des barques, pour info), prendre le tram sur 200m, tourner à gauche pour longer la piscine par la gauche (Jacques Cartier), puis tourner à droite pour traverser Antigone (entre nombre d'or et place de Thessalie), remonter vers la Comédie en passant par les trottoirs (d'abord d'un côté, puis de l'autre : attention, il faut forcer le passage pour traverser), et on arrive à l'office de tourisme en évitant la foule du Triangle, à partir de là c'est en général pour rejoindre le Bd Sarail. L'alternative à ce parcours est bien sûr la piste des 2 moulins, puis les pointillés vers jusqu'aux Aubes.

4. *Gérald Daurat* préfère quant à lui un contournement est du centre :

Après avoir franchi le lez à la passerelle barons de Caravettes ; suivre le Lez sur la piste des deux moulins, à la fin, au feu prendre à gauche la rue de la pépinière en direction du carrefour du Corum, qu'on atteint par une voie parallèle, le Bd Warnerie.

Franchir ce carrefour (c'est pas facile on fait comme les piétons) puis la piste du Verdanson. A Albert 1^{er}, suivre la piste du tram et au stade Philippides partir à gauche en direction de l'Av du Père Soulas (on contourne le stade) . Là

il n'y a pas de piste mais comme les voitures sont à l'arrêt, pas de problème. Ensuite remonter l'Av du Père Soulas, jusqu'au chateau d'O ; Normalement il y a une bande cyclable, mais malgré tout c'est pas mal.

En tout cas c'est un trajet probablement plus rapide que la proposition de JF Vilarem, surtout moins sportif et avec moins de cassures. C'est celui que je prends habituellement. Question temps, depuis la passerelle sur le Lez il me semble que 20 minutes bon poids sont nécessaires. Sur un tel trajet (12 à 15 Km mini) le vélo ne peut lutter avec la voiture que si c'est l'heure des embouteillages (et c'est souvent l'heure des embouteillages)

A antigone, traverser à la station Léon Blum, passer par la voie des bus devant Mermoz (il faut attendre au feu des Bus qu'il soit au vert) puis suivre le large couloir de bus devant

6.4 Attention aux berges du Lez

Jean-Marc Londeix nous signale un problème important sur les berges du Lez dans l'itinéraire tranquille bien connu :

J'ai fait aujourd'hui un aller/retour gare Montpellier/ cathédrale de villeneuve, et j'ai failli me vautrer, en arrivant vers Lattes. Sur le chemin qui longe le lez, en arrivant sur port ariane, il y a deux tranchées de drainage au beau milieu du sentier, que l'on voit au dernier moment. Prudence donc !

6.5 Voies vertes : publicité

L'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) vient de publier son 1^{er} Catalogue touristique 2003 z.

Le catalogue touristique 2003 de l'AF3V présente région par région les principaux itinéraires "vélo loisir" réalisés en France : des voies vertes ou des pistes cyclables où l'on peut circuler en toute sécurité. Ce document indique les aménagements ouverts aux rollers et aux personnes à mobilité réduite, où trouver la documentation existante et donne un avis critique.

* 2810 km et 84 itinéraires décrits * 60 documents, guides ou cartes conseillés * une carte de situation * 40 pages dont 8 en couleur * Tarif France 5 d' (port compris)

Tous les renseignements sur <http://www.af3v.org>

6.6 VéloCité passe à la télé

Çay est. On est des vedettes. Chantal, la présidente, et Jean-François, le trésorier, un peu rédacteur, ont eu leur quart d'heure de célébrité en passant sur FR3, en direct, dans un morceau du 12-13 consacré au vélo en ville.

Dans un dispositif assez impressionnant (le journal de FR3 Languedoc Roussillon), la journaliste a fait un très bon sujet, présentant très correctement en image les problèmes des aménagements cyclables. On y voyait notamment une magnifique benne à ordures stationnée sur une piste cyclable, les discontinuités et points noirs divers comme le carrefour de la route de Nîmes sous le Corum, une interview d'une cycliste allemande ...

Évidemment, comme d'habitude à la télé, on va très vite, on essaye de trouver les sujets les plus consensuels. Mais bon.

Et VéloCité la dedans ? On est venus, on nous a installés sur le plateau pour faire potiches, rôle que nous avons très bien interprété. Une ou 2 questions à nos invités, et la suite.

Bon, c'est un début. Notre manifestation a été annoncée, c'est le principal.

Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. mars/avril : Respectez les cyclistes. Test d'antivols. mai/juin : Une histoire du vélo. Centres de réparation de vélos.

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>VÉLOCITÉ LANGUEDOC</p> <p>La ville sans contraintes.</p>	<p>Ne pas jeter sur la voie publique.</p>
<p>Nom: Prénom:</p> <p>Adresse:</p> <p>Code postal: Ville:</p> <p>E-mail:</p> <p>Téléphone:</p>	<p>J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif: [] Normal (8 euros) [] Etudiant, chômeur (5 euros) [] 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>	