

Le mot du président : Changement de cap à Montpellier

1. Les années 70-90 : Apocalypse vélo...

Montpellier vient de loin. Sa croissance très rapide ces vingt dernières années s'est accompagnée d'une forte croissance du trafic automobile, de l'aménagement de pénétrantes (menant le plus souvent vers des parkings souterrains, vu la petite taille du centre "historique").

L'aménagement de nouveaux quartiers s'est très souvent accompagné de la créations de deux fois deux voies avec terre-plein central, rappelant furieusement les voies à 110km heure, et incitant les automobilistes à la grande vitesse.

Certains trajets à vélo sont devenus difficiles, puis dangereux, voire purement et simplement impossibles. En dehors du centre historique principalement piétonnier, les piétons eux aussi se sont vus complètement ignorés.

Et pourtant, le vélo n'est pas mort ! Un climat favorable, des distances pas trop longues, une circulation automobile de plus en plus difficile, des hausses de tarifs dans les transports en commun, ont entraîné une croissance lente mais régulière du nombre des cyclistes urbains. Arrivé dans la ville en 1987, l'auteur de ces lignes s'est trouvé à même de l'observer.

2. La décennie 1990 : un tournant timide

En 1989, deux élus écologistes entrés dans l'équipe municipale font adhérer Montpellier au Club des Villes cyclables, et, dans l'indifférence générale, poussent à quelques aménagements. Ceux-ci s'avèreront de qualité très inégale, allant de l'excellent au catastrophique.

Parallèlement, une association subventionnée par la Mairie, Vill'à Vélo (dont il a été plusieurs fois question dans les colonnes de Vélocité), loue des vélos à des conditions très raisonnables.

Pendant la campagne électorale des municipales de 1995, lors d'une réunion consacrée au vélo, quelques élus expliquent que l'insuffisance de la politique cyclable de la ville est due au manque de pression du public en faveur du vélo.

Quelques participants disent chiche ! et notre association voit le jour.

Une « sortie » à vélo : De la ville à la mer par les berges du Lez. Une piste tranquille et sans voitures, la réserve du Méjean, le canal du Rhône à Sète.

- Durée prévue : environ 2 heures sur les vélos, un pique-nique au milieu, de nombreux arrêts pour la vue.
- Amenez vos vélos, un pique-nique, vos amis, vos enfants.
- Frais d'assurance en sus (5F) pour les non membres.

RENDEZ-VOUS
DIMANCHE 16 MAI, 10H30,
PLACE DU NOMBRE D'OR
À ANTIGONE.

Hélas, nous déchanterons bien vite. Nous serons reçus de temps en temps, écoutés poliment, c'est tout. La grande affaire c'est le chantier de la première ligne de tramway. Mais la municipalité ne pense pas (encore) aux synergies vélo-transports en commun. Les responsables semblent persuadés qu'une fois le tram mis en place, tout ira bien comme par miracle. Sous ce prétexte, le budget vélo est en chute libre (mais pas le budget rocades, pénétrantes et autres voies express, il faut bien donner des gages aux automobilistes excédés par les travaux).

Devant ce blocage, nous organisons des manifestations en ville, avec (parfois, pas toujours !) un vif succès, et intervenons régulièrement dans les médias locaux, où nous sommes le plus souvent très bien accueillis.

Le point d'orgue de cette absence de dialogue sera l'organisation par Montpellier de l'Assemblée générale de 1997 du Club des Villes Cyclables. Elle nous apparaît, en ce qui concerne la ville, comme une publicitaire. Nous sommes bien entendus tenus à l'écart.

Nous suscitons dans la presse des articles sur la politique cyclable de la ville, qui s'avèreront très critiques. L'hebdomadaire local titre "Montpellier, le cycle infernal". Nous distribuons des tracts aux congressistes exposant la position, plus mesurée, de l'Association.

Les ponts ne sont pas complètement rompus pour autant. Nous conseillons gentiment au Maire adjoint à l'écomobilité de ne pas organiser de promenade à vélo dans la ville, s'il ne veut ternir l'image de Montpellier. Ce conseil sera suivi !

3. 1998-1999 : une politique nouvelle.

Appel aux cotisations :

Chers adhérents,

Pour être ou rester membre de l'association, il faut avoir réglé sa cotisation chaque année. Cette cotisation modique est utilisée en frais de timbres, en frais de reproduction (bulletins, lettres, affiches), en cotisation à la Fubicy, en achat de petit matériel (foire aux associations, manifestations).

Les tarifs ont été fixés par le Conseil d'Administration à :
normal (50F) étudiant, chômeur (30F) soutien (100F et plus)

La date de règlement de votre dernière cotisation à l'association figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, date antérieure à avril 98, veuillez envoyer vos chèques libellés à l'ordre de VéloCité Languedoc, Maison de l'Environnement, 16 rue Ferdinand Fabre, 34090 Montpellier.

Courant 1998, de nouvelles voies cyclables apparaissent. Dans le quartier Nord des Facultés, plusieurs trottoirs sont élargis et accueillent des pistes cyclables, parfois à contresens. Au départ réservés sur ces équipements, (n'ont-ils pas aussi pour but de libérer la chaussée pour que les voitures aillent encore plus vite ?), nous devons reconnaître qu'ils sont plébiscités par les cyclistes, particulièrement nombreux dans ce quartier étudiant.

A l'automne 98, la municipalité annonce, à grand renfort de publicité, des Etats Généraux du Vélos. Nous nous y rendons, bien sûr, malgré notre scepticisme. L'assistance est nombreuse, une centaine de personnes, associations de quartier, de parents d'élèves, clubs de cyclotourisme...

Bonne surprise, le Maire insiste dans son discours sur l'importance de la continuité des voies cyclables et de l'aménagement des carrefours. Pour un peu, on croirait qu'il s'est inspiré de nos tracts et de nos communiqués ! Il déclare que, concernant le vélo, Montpellier doit devenir la Strasbourg du Sud, et annonce des mesures concrètes qui méritent d'être relevées :

- Plan quadriennal d'équipements cyclables, pour un budget de 23 MF environ, sans compter quelques réalisations faites à l'occasion du tram.
- Lutte contre le stationnement sur les bandes cyclables (900 F d'amende !).
- Possibilité de transporter son vélo dans le tramway.
- Installation, dans de nombreuses stations, de parcs à vélos, gardés pour certains. Le système d'arceaux avec double accrochage qui nous est présenté semble très bien conçu.

Un plan de la ville, comportant les projets d'aménagements, est distribué aux participants, et un dialogue s'installe sur les équipements à installer.

Un peu houleuse au début, la réunion prend ensuite un tour très constructif. Cette atmosphère se confirmera au cours des deux réunions suivantes. Après nous avoir attaqués quelque peu violemment, le Maire reconnaîtra le sérieux de nos

réflexions et de nos propositions. Entre temps, nous serons reçus par les responsables de la voirie, et aborderons les problèmes des coupures, de la signalisation, et des séparateurs. A notre demande, il est renoncé aux plots en plastique, tant décriés, à juste titre, par nos amis parisiens, pour des balisettes flexibles plus appropriées.

La dernière réunion se conclut par l'adoption d'un plan pluriannuel de voies cyclables, et la constitution d'un Comité de suivi auquel nous sommes associés.

4. Et maintenant

Ce revirement en faveur du vélo n'est pas dû à notre seule action, même si celle-ci, de toute évidence, a joué un rôle significatif. La montée en puissance régulière de la pratique du vélo à Montpellier a aussi joué son rôle, ainsi que, au dire du Maire, les résultats d'un sondage où les pistes cyclables sont apparues comme l'une des principales préoccupations des Montpelliérains.

Tout n'est pas réglé pour autant. Les réalisations annoncées ne se feront pas en un jour. Différents lobbies essaieront certainement d'y faire obstacle.

Passés en quelques semaines de la situation d'opposants à celle de partenaires, nous avons pu nous faire entendre sur des points importants, tels que le choix d'itinéraires à équiper en priorité ou la signalisation, mais aussi accepter certaines solutions de compromis.

Le Maire a déclaré avec la plus grande netteté qu'il ne voulait pas, en bon nombre d'endroits, faire de voies cyclables sur la chaussée, mais plutôt des pistes séparées sur le trottoir, pour ne pas gêner la circulation automobile. Concrètement, là où nous aurions souhaité deux fois une voie et une

bande cyclable, sécurisée grâce à la modération de la circulation, nous aurons deux fois deux voies et une piste sur le trottoir.

Nous venons de tellement loin, que c'est peut-être dans un premier temps une bonne solution. Je ne veux pas revenir trop longuement sur le débat récurrent bandes ou pistes, qui occupe tant de place dans nos colonnes. Il faut bien constater que le vélo urbain est en pleine expansion, et que beaucoup de pratiquants ne sont pas, comme la plupart des militants des associations de la FUB, des cyclistes chevronnés : ce qui est important aujourd'hui, c'est que nous soyons de plus en plus nombreux à nous déplacer en ville à vélo, et la présence d'équipements qui mettent en confiance des cyclistes peu aguerris, fût-ce pour des raisons subjectives, est positive.

Le refus de prendre davantage d'espace aux voitures particulières, qui représente une divergence réelle, peut lui aussi être abordé avec optimisme : le tramway leur prendra un espace non négligeable, et ses passages fréquents ne manqueront pas, en certains endroits, de ralentir la circulation.

En fait, la raison principale donnée par le Maire de Montpellier pour ne pas réduire davantage l'espace imparti aux voitures, est un argument décisif en faveur du vélo : l'emprise de la voirie dans l'agglomération est de 7% de la surface, contre 15% dans la plupart des villes. On va, sûrement et pas

Pour comparer, quelques chiffres :

Coût des aménagements prévus pour les **vélos** sur les **4** prochaines années : **23 MF**

Opération ponctuelle d'aménagement de la fin de l'avenue Mendès France qui permettra aux voitures de rouler à 100km/h en ville : **17MF**

forcément lentement, vers un blocage complet de la circulation automobile.

Les États Généraux du Vélo

Compte-rendu extrait des pages Internet de votre Association (Pour les branchés <http://www.chez.com/velocite>)

Alors que personne ne s'y attendait, le maire de Montpellier, Georges Frêche, a annoncé une grande concertation avec le public et les associations, en vue de faire progresser les pistes cyclables. Le but est de créer de nouvelles pistes cyclables (actuellement la mairie compte 86km d'itinéraires cyclables, et veut arriver prochainement à 120km), et surtout de rendre les pistes existantes plus utilisables, en traitant les problèmes de continuité, d'entretien, de cohérence du réseau.

25 novembre 1998 : *On note un vrai changement de discours du maire concernant le vélo.*

13 janvier 1999: *Le projet des nouvelles pistes cyclables est arrivé, et Frêche avoue ses erreurs passées: maintenant, Montpellier va devenir «la Strasbourg du sud»!*

3 février 1999: *Le plan des aménagements cyclables pour les prochaines années est adopté. Réunion un peu fourre-tout, où le maire répond à toutes sortes de questions, et s'excuse de nous avoir mal considérés.*

1. Première réunion: le 25/11/98

La réunion se passe à la Maison de l'Environnement. La publicité a été bien faite: la grande salle est trop petite pour la centaine de personnes présentes (associations de quartier, sportives, personnes simplement intéressés, et nous-mêmes). Surprise: le maire de Montpellier, Georges Frêche, est venu en personne.

Cette première réunion sera émaillée d'attaques plus ou moins violentes du maire contre notre association. Le maire nous accuse de militer contre lui, ce qui est parfaitement faux. Il base la plupart de ses attaques sur ce site Internet (ce qui, d'un certain côté,

fait plaisir à votre webmestre: le site est donc connu!). Après quelques explications, nous espérons que l'incident clos.

Le maire fait distribuer un plan à jour des pistes cyclables de Montpellier (avec quelques erreurs, parfois graves, mais qui seront corrigées par la suite). Il annonce qu'il y a actuellement 86km de pistes cyclables (les doubles sens sont comptés 2 fois), et que l'on doit arriver à 120km en l'an 2000, soit +34km.

Autre changement, le maire reconnaît que l'axe partagé sur le cours du Verdanson est inefficace et dangereux. Nous le disons depuis toujours, c'est donc un vrai plaisir de l'entendre de la bouche du maire. Surprise, depuis, début janvier: l'axe partagé du Verdanson n'est pas seulement effacé sur les cartes: la peinture sur la route est elle-même effacée!!

Concernant le tramway, Yvan Velay explique qu'il favorisera le vélo: chacune des 28 stations aura un parking à vélo gardé et permettant l'accrochage (même la Comédie???), et qu'on pourra mettre le vélo dans le tram.

Le maire promet de construire systématiquement des pistes pour relier celles des communes voisines ou du département. Excellent! Quand faites-vous celle vers la route de Laverune?. Il promet aussi de demander à la police de faire respecter les bandes cyclables (voitures garées, motos qui l'utilisent), ainsi que les feux rouges (même la nuit!) et les limitations de vitesses (50km/h en ville...).

C'est aussi une joie pour nous d'entendre que le bord du Lez pourrait être amélioré et balisé entre Montpellier et Palavas. La rivalité Lattes-Montpellier se traduirait simplement par un aménagement construit d'abord uniquement à Montpellier et à Palavas, la portion intermédiaire arrivant lorsque Lattes sera convaincu. Nous demandions cela depuis des années!

2. Deuxième réunion: le 13/01/99

Toujours beaucoup de monde, mais cette fois il y a assez de place, à la salle des rencontres de la mairie. Sont affichées les pistes cyclables existantes et prévues dans les prochaines années (les principales erreurs du plan précédent ont été corrigées), les pistes et stationnements prévus dans le projet tramway, et ce qui est prévu dans l'Écusson (le centre historique), c'est-à-dire principalement un itinéraire intéressant de l'esplanade au Corum par la future passerelle du lycée Joffre.

Le maire annonce diverses informations:

- La ville va faire acheter par l'entreprise de nettoyage Nicollin deux machines spécialement destinées à nettoyer les pistes cyclables. Bravo!
- Au carrefour de la Lyre, aménagement départemental, il y a des pistes cyclables prévues. L'avenue de la Mer et le rond-point Ernest Granier (voirie devenant municipale avec le grand fracas que l'on sait...), seront également dotés de pistes cyclables. Ceci devrait permettre d'aller à la faculté Richter (sciences écos) et à Carnon, en venant de Montpellier ou Castelnaud.
- Confirmation que la rive gauche du Lez va être aménagée vers Palavas. Toujours notre vieille revendication! Le projet entier dépend certes de la volonté du maire de Lattes, mais, surprise, «ça ne devrait pas poser de problèmes». Bravo, mais pourquoi y avait-il donc des problèmes auparavant?
- La police municipale va recevoir l'ordre de sévir contre les voitures garées sur les bandes cyclables (problème crucial à Montpellier!!) à coup de PV à 900F. Encore bravo, si c'est suivi d'effets! Toujours pour protéger les bandes cyclables, le maire annonce des séparateurs (voir plus loin).

Il fait ensuite une confession publique que l'on apprécie: malgré bien des défauts, notre maire sait assumer ses erreurs passées et assume ses changements d'opinions, et on ne dira pas qu'il n'est pas à l'écoute de ses électeurs:

En effet, M. Frêche parle du sondage qu'il a fait faire parmi le Montpelliérains, par la SOFRES (publié au bulletin

municipal de janvier 1999). Il précise que c'est du sérieux (enfin, autant que peut l'être un sondage! NdlR). Première question: quels sont les problèmes jugés importants? 27% des Montpelliérains mettent les pistes cyclables (au 7e rang), ce que Frêche n'aurait pas imaginé. En ce qui concerne l'action de la municipalité, alors que pour la grande majorité des domaines le bilan (satisfaits-mécontents) est positif, le bilan des pistes cyclables apparaît fortement négatif (-17%).

En conséquence, M. Frêche reconnaît le bien-fondé de nos revendications et le tort qu'il a eu de nous prendre pour des opposants politiques. **Il affirme que l'amélioration du réseau cyclable passe désormais parmi les**

que le cimetière, devant le petit centre commercial):

- des bornes disposées tous les 200 mètres environ, simplement pour marquer la présence de la bande. Ces bornes sont réfléchissantes (un côté blanc, l'autre rouge). Elles font 60cm de haut, et sont montées sur une articulation à ressort. Ça semble assez solide, et c'est assez joli.
- des séparateurs en caoutchouc (1,20m de long, 15cm de large, 5cm de haut, avec des bords biseautés et réfléchissants). Une portion de l'avenue Saint-Lazare (près du cimetière) vient d'être aménagée. Vu cet essai, l'idée est pour le moment abandonnée: ces séparateurs sont glissants pour les

De nouvelles pistes sont prévues, le plan doit être disponible à la Maison de l'Environnement (demander à l'accueil):

- Pistes principales:

Avenue de la Justice de Castelnaud: il y a une très forte demande populaire ici!

prolongement de la route de Mende: au sud (sens montant) par le 8e R.I. et St-Vincent de Paul; au nord vers la rue du pic St-Loup (et vers le rond-point de la Lyre) et vers Clapiers, jusqu'à la piste de la RD65.

avenue de Toulouse: jusqu'au "grand M" puis vers le quartier de la Croix-d'Argent et Tournezy; vers Saint-Jean de Védas par le chemin de Bugarel (pour rejoindre au Chai du Terral la piste qui existe déjà à l'extérieur de Montpellier): c'est un gros morceau!

beaucoup de pistes vers le sud: avenue de Palavas (si!), rue Frédéric Fabrège (du Bd Berthelot à la rte de Palavas), Chemin de Moularès et avenue du Pirée (du Près d'Arènes à Antigone), sans oublier la traversée de l'A9 à La Rauze, pour éviter l'échangeur de la route de Palavas. Un gros paquet de pistes là où ça manque: dans le sud.

dans les quartiers frêchiens: avenue du Mondial 1998 (oui, on a une rue nommée ainsi...) vers le cinéma Gaumont multiplexe, le long de la Lironde vers l'usine IBM, et rue Henri Becquerel (en direction de Mimi la Sardine).

- Pistes liées au tramway:

De la Paillade (pas de la Mosson, mais des Halles de la Paillade) jusqu'à l'hôpital de la Colombière, et passant par Euromédecine, le Château-d'Ô, la route de Ganges.

A l'est, de l'avenue Marie de Montpellier à Audisseume (Mondial 1998).

- Des raccordements: d'Alco au Château-d'Ô à côté du boulevard des Moulins, des prolongements rue des Bouisses, rue d'Alco, avenue de Castelnaud, etc...

Alors, c'est le rêve?

Pour résumer: ça fait pas mal de pistes, pour la plupart à des endroits utiles, et en grande quantité dans le sud de la ville,

La nouvelle politique cyclable de la mairie et du département. :

Bravo

Prolongement de la piste cyclable rue du Père Soulas, près du rond-point du château d'O. Réduction du nombre de voies allouées aux voitures. Aménagement d'un sas au croisement avec la rue Saint Priest.

Réfection de la piste cyclable route de Carnon. Les travaux sont en cours, mais le résultat est impeccable. A tester.

Peut mieux faire

En direction de la mer, sur la route de Carnon, juste après être passé sous l'autoroute, il y a une petite route sur la droite qui mène à Lattes. Cette route croise la piste cyclable à un endroit où les voitures sont à très vive allure. Nous avons tenu une réunion de concertation sur le terrain avec les services techniques du département pour aménager ce point noir. L'aménagement promis n'a toujours pas été réalisé. Dommage. Peut-être pour bientôt?

Toujours la piste cyclable sur la route de la mer: la traversée du parking géant, situé sur la D21, dite route de la mer et située face à la fac Richter, est actuellement impossible à vélo. Bordures en ciment, parking, travaux du rond-point, travaux du tram.

priorités, d'autant que le prix en est faible (le budget, après plusieurs années à 1MF/an, passera à 4MF/an [ville+district, donc y compris les pistes liées au tramway]. Pour comparaison, le tramway coûte 2000MF pour la première ligne).

Ce changement de stratégie a été salué par le Midi-Libre du 14/01/99.

Nouvelles mesures techniques:

Pour faire face au problème du non-respect des bandes cyclables, à part la répression annoncée du stationnement illégal, il est prévu deux types de séparateurs (un test vient d'être réalisé avenue Saint-Lazare, en peu plus bas

vélos et les motos (sans risque pour les autos!), et semblent moins visibles qu'espéré. Le modèle présenté était en plastique dur, vraiment glissant. Ceci aurait pu affirmer "politiquement" la présence des pistes, mais au prix d'un certain danger pour les vélos...

Sont également annoncés de nouveaux sas à vélos pour tourner à gauche aux feux rouges. Ceux déjà en place sont utiles et assez bien respectés. Au cours des prochaines années, tous les carrefours où arrivent des pistes cyclables devraient être aménagés.

qui restait exclu jusque là. Indéniablement, c'est la preuve d'une réelle volonté de la part de la mairie.

Mais il reste de grandes zones d'ombre:

- Du nord au sud: toujours aucun moyen de traverser l'avenue de la Liberté. On peut tracer une ligne de Juvignac à Antigone sans croiser une piste cyclable.
- De l'est à l'ouest: il manque vraiment quelque chose sur le quai du Verdanson, où l'axe partagé (dangereux) vient d'être supprimé.
- Antigone et le Polygone sont toujours un barrage truffé d'axes rapides et de voirie souterraine. Aucune solution ne semble prévue. Grave problème pour l'accès au lycée Jean Mermoz: la ville semble accuser le proviseur de Jean Mermoz (celui du lycée Joffre, qui interdit l'accès à vélo dans son établissement, mérite aussi un sérieux blâme). La discussion a été vive aux états généraux du vélo!

3. Troisième et dernière réunion: le 03/02/99

Le maire, Georges Frêche, anime la réunion de bout en bout. La plupart des questions soulevées par le projet proposé ayant été posées à la 2e réunion (et n'ayant fait changer le projet que sur des points de détail), cette réunion est surtout l'occasion pour le public de poser toutes les questions plus ou moins annexes restant en suspens, et pour les élus d'affirmer une volonté politique.

M. Martin, des services techniques municipaux, décrit les diverses mesures prises pour protéger les pistes cyclables: o Des balisettes de 60cm de haut, articulées sur ressort, le long des bandes cyclables. C'est solide, visible, et pas trop dangereux.

En réponse à N.Stam (Les Verts) qui les trouvent un peu coupantes, il annonce que les prochaines seront rondes au lieu d'être plates. Parfait!

- Les séparateurs plats sont abandonnés (voir 2e réunion).
- Les pistes vont être balayées
- Actuellement, les voitures garées sur les pistes reçoivent un "avertissement", qui les prévient qu'à partir du 2 avril 1999, elles auront un P.V. de 900F.
- Il y aura 500 panneaux "Respectez les pistes cyclables".
- La mairie va lancer des campagnes de publicité pour faire respecter les pistes cyclables, et également pour demander aux motos et scooters de ne pas les utiliser.

Un problème de continuité se pose à la place Albert 1er (hôpital St Charles). Les techniciens expliquent pourquoi c'est insoluble, et le maire leur explique comment faire. Sans juger sur le fond, c'est amusant!

Concernant l'accès au centre-ville, le maire décrit l'utilisation de la passerelle du lycée Joffre, et explique que "les vélos seront tolérés sur l'esplanade, mais interdits sur la place de la Comédie". Après une demande d'éclaircissement de M.Julier (de Vélo-Cité), il explique qu'ils seront en réalité tolérés à condition de faire attention, mais que les deux-roues motorisés seront dorénavant interdits.

J.L.Roumègas (Les Verts) demande l'équipement des écoles en parkings à vélo. Réponse: ce sera fait en fonction des demandes des parents d'élèves. Il signale l'importance des futures véloroutes. Là, G.Frêche dit tout le bien qu'il pense de Dominique Voynet, et parle d'un jour où il était à l'assemblée nationale (c'est très rare, bien qu'il soit député, mais ceci est un autre débat). Enfin, il demande que la

communication officielle de la mairie et du district parlent sérieusement du vélo. Réponse: ce sera fait, et "si vous avez des tribunes libres à envoyer, nous les passerons" (remarque: depuis avant son élection en 1977, G.Frêche annonce les tribunes libres ouvertes à l'opposition municipale, or le bulletin municipal reste un cas unique en France d'absence totale de tribune libre. Prudence donc!!)

Jacques Lafontaine (président de Vélo-Cité) parle de grilles d'égout (toutes celle qui posent problème aux cyclistes seront remplacées d'ici 5 ans), et rappelle au maire que nous nous appelons Vélo-Cité et non "Vélo 34", comme il s'obstine à dire. Ceci a son importance. Enfin, il suggère de parler du vélo lors de l'accueil des nouveaux Montpelliérains: un changement de ville peut être l'occasion de changer aussi d'habitudes.

Finalement, un vote a lieu sur le projet (personne ne comprend réellement la signification d'un tel vote, mais le maire y tient). A l'unanimité de la salle moins 1 voix, le projet est accepté.

A ce moment, Georges Frêche renouvelle formellement ses excuses à Vélo-Cité: "Dire que je pensais que c'était des opposants politiques...". Il explique qu'il avait pensé que nous étions comme lui quand il était jeune (il fut maoïste, d'où peut-être son goût un peu particulier pour la démocratie, et aussi une franchise assez ravageuse). Eh bien non!

En conclusion

En l'espace de très peu de temps, tout semble avoir changé. Le vélo est désormais vu comme une question comme les autres, pour laquelle il faut trouver les meilleures solutions. Les discussions ouvertes entre les élus municipaux et les associations, le public, le département, et les techniciens sont sérieuses et doivent aboutir à des résultats très satisfaisants à court terme. Bien sûr, tout ne changera pas en un jour, et il y aura toujours du travail pour notre association, mais très certainement plus rien ne sera comme avant

Itinéraires « cyclables »

1. Quartier de la Martelle – Faculté des Sciences proposé par *Françoise Meden*

a) Trajet rapide, avec beaucoup de voitures : 15 – 20 minutes

Traverser le pont rocade Ouest, au dessus de l'avenue de la Liberté en direction des Cévennes. Éviter le tunnel sous l'avenue de Lodève, suivre les avenues qui mènent à la voie Domitienne ; attention aux bouches d'égout. 50 mètres après

la traversée de la route de Ganges, prendre à gauche la rue du Triolet et rejoindre la place Eugène Bataillon à travers les travaux du tramway.

Ndlr : L'avenue de la Liberté est presque infranchissable pour les piétons et cycles sur 1,5 km entre Celleneuve et Figuerolles. Les services techniques vont apporter des solutions, lors du réaménagement de cette portion en ... 2x2 voies.

b) Trajet champêtre : 20 – 30 minutes suivant la forme

Même début – hélas – que le précédent, mais on tourne à gauche avenue de Lodève, piste cyclable que l'on emprunte sur 350 mètres pour tourner à droite au Petit Bard, avenue du Petit Bard, rue Paul Rimbaud. Arrivé à l'école du Petit Bard prendre à gauche la rue d'Alco, sur 250 mètres, tourner à droite au feu et prendre l'impasse qui descend raide vers la maison du département, la SIAGE et la nouvelle école E. Combes. Longer le bassin fréquenté par des canards un héron gris souvent perché sur les pins du bois attendant. On débouche sur la rue Louis Ravas que l'on traverse par un passage piéton pour prendre la rue de la Felouque. Traverser le ruisseau à sec qui en fait une impasse pour déboucher sur la rue J.F. Champollion. Traverser ensuite la rue du Père Soulas au feu (bouton piétons, sinon on attend !) pour prendre la rue de Saint Priest (sens unique dans sa partie étroite). On tourne à droite dans une petite impasse menant au passage dans le grillage entourant Lapeyronie. Il y a un escalier pour descendre le talus. Traverser La Peyronie en faisant attention aux usagers. On traverse la ligne de tramway, les travaux, le pont sur la route de Ganges et on termine par la rue du Truel.

Ndlr : Un bon trajet alternatif dont la partie finale depuis la rue de Saint Priest jusqu'aux facultés devrait être amélioré par la construction d'une piste cyclable le long de la voie du tramway.

2. Lycée Clémenceau - Faculté des Sciences proposé par J.F. Vilarem

Avenue Clémenceau sans problème : je double les voitures au pas ou arrêtées. Cours Gambetta par la voie des bus, **jamais par la voie des voitures bien trop dangereuse**. Chaque jour, j'en profite pour admirer les 600 mètres de bouchons créés par les livraisons. J'ai le moral, j'ai déjà gagné 10 minutes sur le même trajet en voiture. Au bout du Gambetta il faut choisir :

- La forme ? On monte la rue A. Comte, on longe le Peyrou, et on redescend rue d'Assas pour tourner à droite.
- L'inconscience ? On évite cette montée – descente, et on coupe au plus droit par la rue de la honte : la rue Saint-Louis, 2 voies en sens unique pour les voitures, quelques centimètres de « trottoirs » pour les piétons. Comme on est à contresens, on pousse son vélo à pied sur le trottoir. Mais comme c'est impossible...
- La tranquillité : Avenue de Lodève sur 50 mètres, à droite par la rue Marioje, les Arceaux sur la droite.

Rue Gerhardt, et, au bout à gauche, rue du Fg St Jaumes. Au passage, notez la réduction à une voie pour les voitures en direction du Peyrou, l'autre voie est une piste cyclable à double sens.

Tout droit par l'avenue Charles Flahaut : piste cyclable sur le trottoir. Je reste sur la route car la piste sur le trottoir est souvent encombrée (poubelles, voitures, et piétons surpris). De plus cette piste se termine juste là où elle serait utile : traversée du Verdanson, Fac de Pharmacie qui sont des

secteurs très embouteillés. On se laisse aller à doubler les voitures par les trottoirs !

Au croisement avec la voie Domitienne, à droite sur 20 mètres, à gache par la rue du Triolet, et voilà.

Résultat : en période « normale » (7h30-9h) 15 minutes à vélo, contre 20 minutes en voiture. Même période mais temps de pluie, donc (?) tout le monde prend sa voiture : 15 minutes à vélo, contre 30 minutes en voiture. Même période mais temps de pluie et travaux du tramway : 15 minutes à vélo, contre 40 minutes en voiture.

Témoignage d'un adhérent

Cher amis cyclistes,

Un article du numéro de novembre du bulletin se termine par : "A quand le chemin de l'école pour mes enfants????".

Nous pouvons témoigner à ce sujet car notre fille qui a maintenant 10 ans a le privilège, pas toujours apprécié à sa juste valeur, de se rendre le plus souvent à l'école en bicyclette. Pas toute seule, mais accompagnée à bicyclette également de ma femme ou de moi-même, selon nos horaires de travail, et autres contraintes. Le trajet, d'un kilomètre environ, va du Jardin des Violettes au groupe scolaire de la Chamberte I, rue de la Croix de Figuerolles, quartier de la Chamberte.

Tout d'abord les bons points (il faut être positif) : l'école dispose d'un superbe parc à vélos, à faire pâlir d'envie les salariés cyclistes de certaines entreprises; spacieux, fermé à clef, couvert pour une quinzaine de vélos,... et complètement désert. La façon raisonnable de fonctionner est que l'unique utilisatrice possède sa clef personnelle, et se charge d'ouvrir et de fermer. Nous avons vu, de temps à autres, des enfants venir à vélos durant quelques jours, voire quelques semaines, sans lendemain.

Il faut dire que l'entrée de l'école ressemble ordinairement à un carrousel de voitures déposant chaque enfant en un court arrêt: apprentissage précoce des queues, des mauvaises odeurs, et des risques routiers. Les policiers municipaux, très gentils au demeurant, assistent en spectateurs à la cohue; leur rôle consiste à protéger 2 passages pour piétons, pas à inciter les parents à utiliser les nombreuses places de stationnement et à accompagner leur rejeton à pied.

Le trajet maison-école ne peut être réalisé sans danger à vélo par un enfant seul: 2 points vraiment noirs:

- 1) le Rond-Point de l'Armée des Alpes, généralement totalement engorgé aux heures d'entrée ou sortie d'école, qu'il est très délicat de traverser en vélo, même pour un adulte;
- 2) traverser la voie opposée de la rue Dezeuze pour prendre la rue Métairie de l'Oiseau: la rue Dezeuze est très congestionnée, et on y roule vite, surtout depuis que cette rue récupère le trafic des autos venant de la Paillade sur l'Avenue de la Liberté, qui veulent se rendre à la Chamberte (la sortie suivante possible mène au quartier Figuerolles, car la rue Tédénat a été mise à sens unique entrant sur l'avenue de la Liberté).

On pourrait parler des autres trajets possibles: ils présentent tous, en plus d'une rallonge, ou de dénivelés supplémentaires au moins un gros point noir...

Je serais très intéressé de connaître d'autres expériences de trajets scolaires à vélo...

Amicalement, Gérard Derzko

VéloCité a rencontré

1. Les services techniques du département

Une réunion de travail concernait les aménagements du carrefour de la Lyre. Nous avons manifesté le 12 Octobre 1998 sur ce carrefour suite à l'accident ayant coûté la vie à un cycliste.

Même si pour l'instant rien de significatif n'a été fait pour le vélo sur ce carrefour, nous avons noté l'extrême compétence de nos interlocuteurs qui ont envisagé, semble-t-il, toutes les solutions pour rendre la traversée plus sûre pour les vélos.

La difficulté consiste à ralentir les voitures qui sortent du rond-point aux endroits où elles croisent la piste cyclable qui est **prioritaire**. Des panneaux, évidemment, mais aussi des « dents de requins », surélevées seront construites. De plus, la construction d'un complexe sportif engendrera un trafic important de vélos, donc encore des problèmes de stationnement, de franchissement, d'accès. A suivre.

A terme, le département aménagera en piste cyclable **tout l'axe lycée J. Monnet – carrefour de la lyre**.

Par ailleurs, un engagement est pris pour ne pas transformer la partie de l'avenue des Moulins qui mène du rond-point du château d'O à la Lyre (actuellement 2x2 voies, et plus ...) en axe rapide, mais plutôt en « boulevard urbain ». C'est à dire avec des feux, des traversées possibles pour les vélos et piétons. L' « erreur » de la partie château d'O – rond-point d'Alco ne sera pas renouvelée ! En effet, cette 2x2 voies avec terre-plein central est totalement infranchissable pour les piétons, cycles. Une autoroute en ville !

La signalisation des axes cyclables sera réalisée en concertation avec la ville de Montpellier. On recherche une signalétique commune.

Dernière minute : les travaux concernant les aménagements cyclables du carrefour de la Lyre devraient être achevés début Mai. Dont acte.

2. Les services techniques de la mairie

3. M. Martin, responsable de la Direction du Génie Urbain à la mairie de Montpellier nous a reçus pour faire un tour d'horizon concernant les différentes propositions de la mairie. En quelque sorte une opération de promotion, visant à la fois à recueillir notre avis concernant un certain nombre de choix, notamment le type de réalisation des séparations entre pistes cyclables et voitures.

Nous avons été impressionnés par l'avalanche des chiffres, en vrac: 200 personnes à la DGU, 900 000 F pour réaliser les marquages pour les sas à vélo, 3 MF / an pour rafraîchir les peintures au sol sur l'étendue de la voirie ... 3,5MF seront consacrés au vélo pour 1999 (plus si on compte les trottoirs

partagés qui seront pris sur d'autres budgets),... J'en oublie certainement.

Evidemment, ce qui gâche un peu la bonne impression laissée par nos interlocuteurs, c'est le niveau très faible des réalisations de ces dernières années. Mais le maire a changé son point de vue sur le vélo en ville, et il l'a bruyamment fait savoir. Seuls quelques élus nostalgiques de la période « tout voiture » n'avaient pas capté ce changement de ton.

Un service responsable du développement des aménagements cyclables a été créé (recréé). Les études et réalisations promises sont engagées. A suivre.

Comme quoi c'est la volonté politique qui prime, mais ça on le savait déjà.

4. Lors de cette réunion, J. Lafontaine a rappelé le point de vue de notre association concernant les couloirs de bus :

Notre association a eu l'an dernier entrevue avec des responsables de la SMTU, dans une atmosphère très cordiale, qui nous a permis de mieux appréhender la situation.

Une remarque incidente : puisque, s'agissant de vélo, le Maire de Montpellier se réfère volontiers à l'exemple allemand, il faut savoir que dans beaucoup de villes d'outre--Rhin, les voies de bus sont autorisées aux vélos quand il passe moins d'un bus toutes les trois minutes. Horaires en main, c'est le cas de la plupart des voies de bus à Montpellier, à l'exception du Jeu de Paume, des rues Maguelonne et Jules Ferry.

Pour revenir à la situation de Montpellier, trois cas sont à distinguer :

- a) Couloir à contresens (Bd du Jeu de Paume par exemple). Il est difficile pour les bus de doubler les vélos, à moins de les frôler. La gêne causée aux conducteurs se double d'un danger particulier pour les cyclistes.
- b) Couloirs de bus en site propre à double sens (Bd Gambetta). Cette difficulté disparaît, les bus peuvent dépasser les vélos sans difficulté. A l'inverse, les voies réservées aux automobiles sont dans ce cas particulièrement périlleuses pour les vélos.
- c) Couloir de bus sur la droite, doublé d'une voie pour les autres usagers dans le même sens. Les cyclistes qui veulent se conformer au Code de la Route sont obligés de se tenir entre les voitures et les bus.

Ils se font rabattre par les conducteurs de voitures particulières vers la voie de bus. Cette situation est très dangereuse. (Pour la petite histoire, elle est à l'origine, dans de nombreuses villes, de la création d'associations de cyclistes urbains).

Nous ne sommes pas convaincus qu'il soit moins gênant pour un conducteur de bus de dépasser un cycliste par la droite plutôt que par la gauche, même si à l'heure actuelle c'est dans le premier cas que le cycliste est dans son droit.

Conclusion : Notre association est prête à assumer auprès de ses adhérents et des cyclistes Montpelliérains l'interdiction d'emprunter les couloirs de bus à contre--

sens. Il faut réfléchir au cas par cas à des itinéraires alternatifs (dans le cas du Jeu de Paume, c'est facile ... surtout si l'on peut utiliser le Boulevard Gambetta).

Nous comprenons beaucoup moins bien le maintien de l'interdiction dans les deux autres cas. La différence de situation est très nette, suffisamment en tous cas pour être perçue clairement par les personnes concernées (conducteurs de bus, cyclistes, taxis), ... et formulée sans confusion possible dans l'éventuelle rédaction d'un Arrêté Municipal.

Les nombreuses réalisations auxquelles s'est engagée la Municipalité de Montpellier en termes d'aménagements cyclables prendront du temps, c'est inévitable. L'autorisation d'utiliser les couloirs de bus à l'**exclusion de ceux qui sont à contre-sens** serait un signal fort, qui serait très bien accueilli par tous les cyclistes de Montpellier.

Je voudrais terminer cette note en saluant les chauffeurs de la SMTU, qui font un métier difficile, et qui prêtent aux cyclistes une attention qui devrait servir d'exemple aux les conducteurs de voitures particulières.

5. Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert. Envoyez toutes vos contributions, de préférence sur disquette PC (format Word ou RTF accentué) ou par courrier électronique :

vilarem@lirmm.fr

Si vous avez une adresse email : envoyez un courrier à **vilarem@lirmm.fr** de façon à constituer une liste d'emails pour les adhérents. Ceci facilite la communication rapide. Vous recevrez des nouvelles fraîches de votre association.

Venez à nos réunions : certains vendredi soirs à 18h, à la Maison de l'Environnement. (Téléphonez avant pour confirmation de la tenue d'une réunion). Entrez par la petite porte du 16 rue Ferdinand Fabre (à côté de la rue Lakanal), et c'est le premier bureau à gauche, au rez-de-chaussée. Frappez à la fenêtre si jamais la porte est fermée!

Consultez le site internet : vous aurez les informations les plus récentes sur notre site : <http://www.chez.com/velocite>

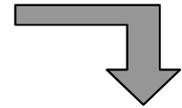
Marchands de vélos accordant une remise aux adhérents de Vélocité Languedoc, et VéloCité 34 sur présentation de la carte (vélocistes: nous ajoutons votre magasin gratuitement sur simple demande):

Nom	adresse	remise
Bernabeu	29, rue du Faubourg Figueroles Montpellier	-10%
Sibade	7, route de Lodève, Celleneuve	-10%
Cyclomotsp ort Moisdon	30 rte de Toulouse Montpellier	-10% pièces -8% vélos
RS Tour de France	10, av de Maurin Montpellier	-10%

Expéditeur :

Vélo-Cité Languedoc
Maison de l'Environnement
16 rue Ferdinand Fabre
34090 Montpellier.

Destinataire :



Bulletin d'adhésion

A découper ou à recopier, et à envoyer à
Vélo-Cité Languedoc
Maison de l'Environnement
16 rue Ferdinand Fabre
34090 Montpellier.

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Tél : _____

Email : _____

Adhère à VÉLOCITÉ LANGUEDOC

au tarif

normal (50F)

étudiant, chômeur (30F)

soutien (100F et plus)

Ci-joint un chèque à l'ordre de
VÉLOCITÉ LANGUEDOC