

## 1 Éditorial

Après cet été hyper pollué et avant une rentrée bien embouteillée, il est à craindre ceux qui ne sont pas convaincus que le vélo en agglomération est une nécessité, ne le soient jamais. Pratiquement pas de réaction ni de réflexion des élus ni des médias face à une pollution atmosphérique record en niveau et en durée. Tout ce que les « décideurs » ont su faire c'est essayer de cacher les informations. Ainsi on a vu le Préfet de l'Hérault refuser d'informer la population aux alentours du 11 Août, par crainte de gêner les touristes (Le Monde du 12/08/03). Car comprenez bien, les vacances c'est pas fait pour laisser sa bagnole se reposer ! Personne n'a même osé interdire la circulation des véhicules dépourvus de la, ridicule, vignette verte. Et partout les diesels ont répandu leurs nuages noirs et nauséabonds.

La cécité des élus et autres « décideurs » laisse pantois, alors que plus personne n'ose nier les méfaits du tout voiture, même pas les revues automobiles. Peut-être, égoïstement, pensent-ils que finalement, eux, s'accommodent bien de cette situation-voilà pour le présent- et que comme ils seront bientôt morts, le futur ne les concerne pas.

Alors un peu d'audace Messieurs et (quelques) Dames ! Annoncez de grands objectifs de réduction de la circulation automobile ! Pour commencer, chiche, faites du 22 septembre une « aggro de Montpellier sans ma voiture ». L'étendue des zones interdites aux voitures, dans TOUTE l'agglomération, sera un bon indicateur de votre niveau de conscience.

En attendant, nous les cyclistes urbains, nous continuerons à nous déplacer à vélo pour le plus grand bien de tous.

### Table des matières

1 Éditorial	1
2 Sur votre agenda	1
2.1 « En ville sans ma voiture »	1
3 Jugement : les itinéraires cyclistes deviennent obligatoires	1
4 Quoi de neuf pour les vélos ?	1
4.1 Les réalisations nouvelles.	1
4.2 Les projets annoncés.	2
5 Et les piétons ?	2
6 Compte rendu	3

## 2 Sur votre agenda

### 2.1 « En ville sans ma voiture »

Le Lundi 22 Septembre  
De 7 heures à 19 heures

La ville de Montpellier décide de mettre l'accent sur le vélo : Stand de la Ville avec exposition sur le plan quadriennal de réalisation des pistes cyclables, 130 km de pistes cyclables. Prêt de vélos par le service n° Vill' à Vélo z.  
Ne boudons pas notre plaisir. Participons.

## 3 Jugement : les itinéraires cyclistes deviennent obligatoires

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, votée en 1996 par Corinne Lepage, est un texte important : elle a rendu les PDU obligatoires dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants, elle prévoit la mesure de la pollution et permet des restrictions de circulation en cas de dépassement (jamais appliquées car les seuils fixés par décrets sont trop hauts et la volonté du gouvernement est absente). À l'époque, sous Juppé, la droite a voté ce texte les yeux fermés, et la gauche a prétendu (à tort !) que c'était une coquille vide.

Depuis, l'article 20 de la Loi sur l'Air intéresse tous les cyclistes, car il dit ceci :

*A compter du premier janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.*

*L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.*

Après des expériences malheureuses, en particulier au tribunal de Lille qui avait estimé l'article 20 inapplicable car imprécis et mal écrit (!), tout a aujourd'hui changé. L'ex-article 20, qui est maintenant l'article L228-2 du Code de l'Environnement, a enfin été appliqué en cour administrative d'appel, ce qui doit faire jurisprudence auprès des tribunaux administratifs. En 1998, l'association REVV de Valence a attaqué la mairie de Valence pour une rénovation de rue sans aménagement cyclable ; en 1999, le Tribunal Administratif de Grenoble a débouté l'association ; mais le 31/07/2003, la Cour Administrative d'Appel de Lyon a donné raison à l'association. La situation s'est retournée, et les conséquences futures sont pour l'instant impossibles à prévoir.

Localement, la ville de Montpellier et le département de l'Hérault créent en général des pistes cyclables sur les nouveaux axes : la loi est déjà globalement appliquée (d'ailleurs cela fait plusieurs années que nous avons menacé la mairie de Montpellier de déposer des recours). Peu de changements sont donc à attendre. Mais à défaut de garantir un futur bon réseau cyclable, c'est toujours une assurance complémentaire contre un nouvel aménagement scandaleux : le Pont Juvénal par exemple, aurait sans doute du mal à justifier l'absence de piste cyclable s'il était réalisé aujourd'hui, les aménagements « tout voiture » de l'avenue de Lironde ou du rond point de la Lyre aussi.

## 4 Quoi de neuf pour les vélos ?

Essayons de recenser les réalisations nouvelles et les projets marquants annoncés récemment.

### 4.1 Les réalisations nouvelles.

**La rue Saint Vincent de Paul** est désormais réaménagée. Elle relie le quartier des Beaux arts à la route de Mende (fac des lettres). Une piste cyclable à double sens y est installée, conformément à la loi sur l'air et c'est bien ainsi. Elle est bien séparée

des voitures, roulante, Malheureusement, elle comporte des erreurs techniques manifestes dans la cohabitation avec les voitures. Le raccordement aux deux extrémités à la voie de circulation se fait à 90 degrés. Ceci est dangereux car oblige le vélo à réduire sa vitesse et à faire un écart à gauche pour pouvoir tourner assez court. De plus le ralentissement oblige à un effort d'accélération supplémentaire sur la piste.

La piste est installée sur le côté Ouest de la rue, elle est en son milieu coupée par le départ de la rue Abbé de l'Épée. Les voitures tournent sans entrave, bien sûr sans regarder ni respecter la priorité au vélos. Un feu tricolore est installé à cette bifurcation, mais immédiatement APRÈS, ce qui incite les voitures à ne respecter aucune priorité. Il faut installer ce feu immédiatement AVANT bien sûr. Il est clair que ceux qui ont fait la réalisation finale ont donné la priorité à la vitesse du flux des voitures et pas à la sécurité des vélos.

Dernier détail cocasse. En descendant la piste, on arrive à un croisement avec trois autres rues. Devinez quoi ! on est en face de 3 sens interdits ! La seule manœuvre autorisée est le demi tour !

Gageons que ces erreurs sont liées à un problème de coordination entre services municipaux, car il est probable que ceux chargés de la réalisation sur le terrain n'ont pas, mais vraiment pas, la moindre compétence en circulation cycliste. J'ai pu (NDLR) vérifier ce point en discutant avec des personnels en train d'installer une borne escamotable à l'entrée de la piste qui conduit à la passerelle du moulin de l'évêque. Ils n'avaient même pas pris en compte l'écartement entre les obstacles pour permettre le passage d'un vélo. Ils ont reconnu leur erreur, mais comme ils avaient fini leur « travail », ils n'ont rien modifié.

Au total, cette piste n'aura d'intérêt que si une continuité est assurée dans toutes les directions. Dans le prolongement vers le Nord, route de Mende, une bande longe les voitures en stationnement, c'est mieux que rien et beaucoup emprunté par les cyclistes. En venant de l'Est par la rue de Nazareth, elle complète le trajet entre Castelnaud et les facs sans passer par la terrifiante avenue de la Justice. C'est nettement plus long, mais plus sûr aussi.

Depuis le Sud, quartier des Beaux Arts, la **rue de la 81<sup>ème</sup>** reste le champ de course des voitures, pas de progrès de ce côté là. Quant à la voie descendante, pour l'instant on ne voit aucun débouché, mais il paraît que la rue de Nazareth va recevoir prochainement une piste cyclable, ce qui assurera la continuité vers Castelnaud.

Toujours dans le même quartier, la **rue colonel Marchand** est en travaux et devrait être équipée aussi en pistes cyclables. Dans ce cas les prolongements ne sont pas évidents. D'un côté, la rue du faubourg Boutonnet est un piège même pour les vélos, de l'autre on se retrouve avenue Charles Flahault, essayez là vous n'en reviendrez pas !

On nous a expliqué que chaque rénovation était l'occasion de faire des pistes et qu'à la longue on arriverait à faire ainsi un réseau. Cette politique des petits pas est déjà un progrès, mais elle marque les limites de l'action des techniciens en l'absence d'une véritable politique décidée en faveur du vélo.

## 4.2 Les projets annoncés.

**Gare SNCF** : le parking de 9 arceaux (contre quelques centaines voire milliers dans les gares équivalentes des pays Nordiques) est toujours vaillamment en service devant la gare. La SNCF assure aussi la surveillance d'un parking en bout de quai 1, mais il est d'accès malaisé puisqu'il faut remonter tout le quai, ou venir par la gare routière. La mairie annonce des arceaux sur la dalle supérieure. C'est bien, mais cette dalle est difficile d'accès pour les vélos qui risquent donc de bouder ce parking. Nous pensons toujours que Montpellier devrait se doter d'un parc à vélos de taille

convenable devant la gare.

Lattes : Lu dans la Gazette du 1<sup>er</sup> Août ; le maire de Lattes annonce la création prochaine d'**une vraie piste cyclable le long du Lez jusqu'à Palavas**. Elle se ferait en partenariat avec le Conseil Général qui n'est sans doute pas pour rien dans l'introduction d'une bretelle reliant le collège de Lattes à Maurin dans ce projet.

Nous nous félicitons d'autant plus de cette annonce que nous avons rencontré deux conseillères municipales de Lattes à ce sujet il y a maintenant presque deux ans. L'entretien avait été positif, mais depuis, rien. Il semble que cette fois ce soit du solide, début en 2004, fin en 2006 (serait-ce plus long d'aménager une piste cyclable que de faire une route ?). En tout cas ce sera la première réalisation de jonction de communes de l'agglomération. Vélocité demande, rappelons le, un véritable réseau de pistes couvrant toute l'agglomération et pas seulement la commune de Montpellier.

Des progrès modestes, des projets plus significatifs en vue, lentement (mais sûrement ?) les choses avancent.

Du côté de l'usage du vélo dans Montpellier, est-ce un effet d'auto persuasion ou bien une réalité, j'ai l'impression que le nombre de cyclistes urbains a sérieusement augmenté cette dernière année. Avez vous le même sentiment ?

## 5 Et les piétons ?

*Nous avons reçu cette contribution sur la liste de diffusion de Vélocité, Elle est reproduite ici car c'est une bonne illustration de ce que ressentent les piétons. Vélocité considère depuis longtemps qu'il ne faut pas que le vélo prenne de la place aux piétons, ils en ont déjà si peu ! Mais que cette place doit être récupérée sur celle, trop importante, occupée par la voiture. Nous avons fait plusieurs actions sur ce thème, notamment dans la rue Saint Louis pour de véritables trottoirs et une piste cyclable pris sur la chaussée des voitures, et le 13 juin une manifestation sur le thème « place au vélo ». Voici donc cette contribution.*

D'eux, on parle bien peu. Je suis piétonne et fière de l'être.

J'aime la ville. Je la goûte en marchant.

Je marche surtout dans deux villes : Montpellier et Paris.

A Paris, marcher sur le trottoir est un plaisir et je m'y sens presque toujours en totale sécurité. A Montpellier, heureusement qu'il y a des zones totalement ou presque totalement vides de circulation mais en dehors de ces zones, et toujours sur le trottoir, je me sens bien souvent en danger. Descendre le boulevard du Jeu de Paume sur la droite est un risque.

Il est rare que l'on ne soit pas suivi par un deux-roues. Que ce soit à Paris ou à Montpellier, il y a, depuis longtemps déjà, de nombreux kilomètres de pistes cyclables. Ce que je vais dire est forcément une simplification mais n'est pas pour autant complètement faux.

A Paris, les pistes cyclables « Tibéri » servaient essentiellement à la propagande électorale du maire mais pratiquement jamais aux cyclistes. Ceux-ci y craignaient pour leur vie et on les comprend. Avec les nouvelles portions de rues réservées aux bus et vélos, espérons que la nouvelle municipalité va faire évoluer les choses. A Montpellier, les cyclistes ont décidé que les trottoirs étaient à eux, qu'ils soient ou non pistes cyclables. Et ce sont les piétons qui sont en danger. Je rêve d'une ville réservée aux piétons mais je sais que ce n'est, aujourd'hui, qu'un rêve. La ville est à tous : aux cyclistes, aux usagers de deux-roues à moteur, aux voitures, aux piétons parmi lesquels il faut compter les enfants, les vieux, les poussettes.

La solution n'est pas de donner aux cyclistes la possibilité de rouler n'importe où comme on en a trop souvent l'impression à Montpellier mais de permettre à tous de cohabiter sans que personne ne courre de risque.

La nouvelle municipalité de Paris fait des efforts dans ce sens. Il est encore trop tôt pour faire un bilan et puis ils doivent affronter une forte opposition.

Je suis allée, récemment, en Allemagne où j'ai vu des villes qui ont organisé la circulation de façon tellement plus intelligente que nous. Il y aurait des leçons à prendre là-bas et peut-être ailleurs.

## 6 Compte rendu

Réunion le 16 mai avec les Associations de quartier des Aubes, des Beaux-Arts-Pierre Rouge et de Boutonnet

Le 16 mai dernier, Vélocité, l'Association du quartier des Aubes, l'Association de quartier Beaux-Arts Pierre Rouge et l'Association de quartier de Boutonnet se rencontraient pour mettre en commun leurs expériences en ce qui concerne les problèmes de la circulation en vélo dans les quartiers, pour avoir une démarche construite et commune de demande d'information et de « revendication » auprès des instances ad hoc (municipalité, conseil de quartier, etc.). Globalement, il n'existe pas réellement de schéma directeur d'aménagement cyclable au niveau de la ville. Il y a des axes structurants qui font l'objet de « d'attentions particulières » en matière d'aménagements cyclables (il est à remarquer que ces axes ne sont pas nécessairement de grands axes « entrée/sortie » de la ville, par exemple, l'avenue de Toulouse ne constitue pas un axe structurant cyclable). Pour nos quartiers va être mise en service la piste cyclable double sens et protégée de la rue St Vincent de Paul. Les associations concernées resteront vigilantes sur la piste cyclable de la rue de Nazareth qui va être réaménagée sans que nous ayons pu prendre connaissance des plans envisagés. L'Interlocutrice efficace à la mairie en matière d'aménagement cyclable : Sophie Bienvenu

Le tour de table, quartier par quartier, a mis en évidence les aménagements qu'il semble urgent de proposer à la mairie. Nous présentons ci-dessous les principaux projets qui concernent notre quartier et les liaisons avec les quartiers voisins.

1. Place Albert 1<sup>er</sup> (le passage des quais du Verdanson vers Philipidès ou vers l'avenue Bouisson-Bertrand met en danger le cycliste, à l'arrivée sur la place Albert 1<sup>er</sup> les cyclistes sont littéralement jetés dans la circulation automobile très dense à ce carrefour).
2. Problèmes de la piste cyclable des quais du Verdanson : - elle entraîne un flux plus intense de circulation (et rapide, surtout en heure creuse) sur la partie droite des quais. Il existe un réel danger au niveau du quai des Tanneurs où les trottoir sont très étroits, - une solution pourrait peut-

être consister à placer la piste cyclable sur le côté droit des quais, ce qui limiterait le flux sur ce côté et faciliterait peut-être les connections à réaliser place Albert 1<sup>er</sup> (pour Bouisson-Bertrand, Philipidès, sans oublier le Bd. Henri IV).

3. Route de Nîmes-Corum (amélioration de la piste cyclable qui n'est protégée que d'un côté).
4. Améliorer la liaison Beaux-Arts - les Aubes - Mermoz : problème en particulier du lycée Mermoz (une voie de circulation ne pourrait-elle pas être consacrée aux cyclistes ?)
5. Prévoir la continuité de l'aménagement prévu rue St Vincent de Paul par un aménagement rue du 81<sup>ème</sup> régiment d'infanterie (cela permettrait d'avoir un réel axe partant des Beaux-Arts, via Boutonnet et ensuite vers les facs).
6. Traversée de la route de Nîmes au niveau de l'avenue Saint Lazare vers le boulevard des sports. Prévoir un aménagement qui permette cette traversée tant à pied qu'en vélo en tout sécurité.

Même si nous pouvons considérer que dans les rues étroites de nos quartiers la faiblesse de la circulation et de la vitesse des véhicules permettent le partage de la voirie, la discontinuité du réseau cyclable est un frein important à la pratique du vélo notamment par les enfants. Les parents hésitent à laisser leurs enfants seuls sur des pistes cyclables si discontinues et mal sécurisées à de multiples endroits (carrefours, bandes cyclables non protégées, etc.). La circulation des piétons sur le quai des Tanneurs, entre la rue F. Fabre et la rue Jugan, était déjà difficile et dangereuse. Depuis la construction de la piste cyclable passant sur le côté opposé aux habitations, là où le trottoir emprunté par les piétons est très étroit, le danger s'est amplifié. En effet, le flux important des voitures, circulant très vite sur ce quai, se trouve maintenant mal réparti et déporté du côté des habitations. Ce danger concerne non seulement les riverains du quai, mais aussi de nombreux piétons et notamment beaucoup d'enfants se rendant aux écoles La Fontaine, Condorcet, Louis Blanc et Clémence Royer. L'association de quartier Beaux Arts Pierre Rouge est très sensible à la gravité de ce problème. La situation a été exposée de nombreuses fois lors de réunions avec des membres de la mairie.

Une lettre a été envoyée à Monsieur le Maire le 15 février 2002, lui décrivant la situation et proposant une solution qui permettrait de récupérer une voie de circulation afin de pouvoir élargir le trottoir et ralentir la vitesse des véhicules. L'association Vélocité a elle aussi fait part du problème à la Mairie. Les directrices et délégués des parents d'élèves des écoles La Fontaine, Condorcet et Louis Blanc ont envoyé des lettres exprimant leurs très vives inquiétudes et soutenant la démarche de l'association de quartier des Beaux Arts. Nous attendons une réponse et une action rapide de la mairie avant qu'un drame ne se passe.

## Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. mai/juin : Une histoire du vélo. Réviser son vélo en 3 minutes. Les bricovélos. 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<sup>ème</sup> 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 <a href="http://montpellier.fubicy.org">http://montpellier.fubicy.org</a> e-mail : montpellier@fubicy.org</p> <p><b>VÉLOCITÉ</b> LANGUEDOC</p> <p>La ville sans contraintes.</p>	<p>Ne pas jeter sur la voie publique.</p> <p>Nom: ..... Prénom: ..... Adresse: ..... Code postal: ..... Ville: ..... E-mail: ..... 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>
--	--	--