

## 1 Éditorial

*Du Vice-Président Gérald Daurat* Le journal « Montpellier notre ville » du mois de mars 2004 consacre toute sa Une à une nouvelle de la plus haute importance : 370 places auto supplémentaires au parking Occitanie ! Et d'agrémenter le tout d'une photo de notre tramway devant un parallélépipède de béton façon 1960, censé représenter le nec plus ultra de l'architecture urbaine et de la modernité. Étalaé sur toute la première page, il se veut l'étendard de la politique municipale.

Dans quelle ville sommes nous pour que pareils errements puissent être portés au pinacle ? Vous êtes surpris ! je m'explique. 370 place supplémentaires, certes, mais à un coût affiché de 4 millions d'€ soit 10800€ la place supplémentaire, soit pour 12 m<sup>2</sup> utiles par place, 900€ le m<sup>2</sup>, à peu près le prix du m<sup>2</sup> habitable en HLM. Comme quoi les bagnoles ont droit à des attentions auxquelles les humains pas logés ne peuvent prétendre.

On nous rétorquera que ces 370 voitures n'iront pas polluer la ville, c'est vrai mais ? elles sont déjà venues jusque là et ont déjà pas mal pollué, et ne sont de toute façon que 0,5% des 70000 qui passent chaque jour au démentiel carrefour voisin. Avec un trafic qu'on encourage à augmenter de 2% par an, les effets du parking nouveau seront annulés en 3 mois. Retour à la case départ, on remet ça ?

Ce parc, une fois construit, va coûter très cher à l'usage. Il faut le rembourser, payer les intérêts des emprunts, l'entretenir, le réparer, le mettre régulièrement aux normes de sécurité ? On va nous répondre que le prix du stationnement couvrira tout cela : tout faux ! Lisez bien ceci : pour 3€ on peut laisser sa voiture et obtenir autant de tickets TAM aller retour que de passagers. Je vous rappelle qu'un tel ticket coûte 2,20€. A partir de 1,36 passager par voiture, les automobilistes sont payés pour laisser leur voiture, gardée, sur un emplacement à 900€ le m<sup>2</sup>. Et ce n'est pas tout.

Le parking est gardé, nettoyé et éclairé 24h/24. Même avec des salaires de misère, le gardiennage coûte au moins 12000€ par mois. Le calcul montre que même avec 1,2 passager seulement par voiture et une utilisation très optimiste de 1,5 voiture par place 7/7J, les recettes ne couvrent même pas les billets de tram et le gardiennage, sans parler du coût de la construction des 370 places supplémentaires et du reste. L'exploitation d'un tel parking est un gouffre financier. La preuve ? ô miracle, il n'a pas été privatisé.

Quelques remarques : Si vous venez à 3 vélos est-ce qu'on va vous donner 3 tickets de TAM pour 3€ ? J'ai des doutes.

Vous savez qu'au grand dépit du maire de Montpellier, St Gély et St Clément ont quitté l'Agglo (les mauvaises langues disent que leurs habitants, étant les plus riches, ne voulaient pas payer d'impôts). Devinez qui va se faire subventionner pas l'Agglo pour faire garder sa bagnole et rouler à l'œil en tram ? Les mêmes habitants de ces communes bien sûr. Et Toc, bien joué. J'espère vous avoir convaincu qu'on atteint là le comble de l'absurde et de l'archaïsme. Mais élevons un peu le débat. Ces 4 millions représentent 5 ans de budget « politique cyclable » de la ville (l'agglo ne connaît même pas ce mot). Surtout ils s'insèrent dans la continuité de la politique du tout voiture. La zone avoisinante de ce parking en est un exemple sinistre. Entre ce parking, le gigantesque carrefour de la Lyre et les 4 voies dans 4 directions, ce sont plusieurs dizaines d'hectares de terrains particulièrement bien placés qui ont été sté-

rilisés. Ils auraient pu servir à des équipements publics, à créer un habitat agréable, proche de la ville, bref à réaliser un tissu urbain conçu pour l'homme comme on en trouve dans les autres pays européens. Au lieu de cela on a l'enfer de la bagnole, la laideur, la pollution et en prime le déficit.

Juste quelques questions pour finir. Combien de km de zone 30 véritable ou de pistes cyclables auraient été aménagés avec ces 4 millions ? et de combien auraient-ils fait baisser la circulation automobile. Pour les pistes à 220€ le m ça fait 18 km, pour la zone 30, je ne connais pas les chiffres. Il est certain que 18 km de pistes cyclables, judicieusement pris sur les voies automobiles, auraient fait baisser le trafic de plus de 370 autos par jour, Nantes est là pour le prouver. On est donc en plein archaïsme des années 60 mais aussi en plein désastre de 2003 avec ses 15000 morts par la canicule et un nombre, encore insuffisamment évalué mais probablement plus grand, de décès par la pollution automobile.

Quand on voit ça on est fier d'être un cycliste urbain, et même, modestement, on pense qu'on a une bonne longueur d'avance.

### Table des matières

1	Éditorial	1
2	Humeur	1
3	La ville de Béziers est nominée	2
3.1	L'état des lieux	2
3.2	L'état d'esprit	2
4	Ligne 2 du tramway de Montpellier	3
5	Stationnement : Arceaux et Micro-parcs	3
5.1	Arceaux	3
5.2	Micro-parcs	3
5.3	Parcs à vélo	4
6	Fiche technique : Prévention du vol de vélo	4
7	Fiche technique : Rouler sous la pluie	4

## 2 Humeur

*Du metteur en page, JF Vilarem*

Le bruit court qu'à la Mairie de Montpellier, Majdoul serait l'adjoint, membre des Verts, responsable des aménagements cyclables. Je pense que cette écrasante responsabilité lui laisse du temps libre. Je vous rappelle les termes élogieux de l'éditorial du numéro précédent, je cite : « Évidemment, en cette période d'élections beaucoup de promesses sont de sortie : les promesses en question n'engagent que ceux qui les écoutent, pas ceux qui les énoncent.

Pour preuve, des engagements de la Mairie de Montpellier en ce qui concerne des opérations d'aménagements décidées pour 2003, dont le budget a été voté, dont le calendrier de réalisation a été arrêté, et qui ont été annoncées dans la presse, n'ont pas été réalisées. Mieux, ces opérations n'ont pas été reportées pour des raisons techniques (ou réimputées sur le budget de l'année suivante), non, elles ont purement et simplement disparu. Voir compte-rendu plus loin.

*Et que font nos élus ? Nos adjoints responsables des aménagements cyclables ? de l'écomobilité ? Pas de nouvelles ! Je suppose qu'ils préparent les élections.*

*Après un engouement des élus pour les aménagements cyclables, le soufflé est retombé. Les élections sont régionales : les maires, l'agglomération, voire le département ne sont pas des enjeux proches. On va donc moins parler de déplacement à vélo. On sent un certain désengagement de nos décideurs pour le vélo. »*

Bon, on a écrit à Majdoul pour lui demander un rendez-vous et comprendre comment le type d'« action » que cet élu allait entreprendre pour remédier à ce scandale. Au moins des explications. Résultat, une réponse élaborée par Sophie Bienvenu, la personne très compétente (elle) de la Direction du Génie Urbain qui se charge des réalisations cyclables à la ville.

La réponse élude : « Comme vous le signalez, bla bla bla », poursuit avec « le programme 2004 reste ambitieux avec un budget de 700 000€ ». Là on commence à douter vu que le programme 2003 avait un budget encore plus ambitieux mais n'a pas été réalisé.

Et la lettre termine par cette phrase magnifique que je ne résiste pas à citer intégralement « De plus de nombreuses opérations d'aménagements cyclables sont programmées en intégrant la création de pistes cyclables ».

Tout y est, opérations nombreuses, pistes cyclables. Je suppose qu'on peut remplacer sans peine pistes cyclables par crèches, logements, parkings, postes de polices,... la phrase peut resservir.

C'est à pleurer. Et en plus il faudrait voter pour des adjoints de cet accabit ?

### 3 La ville de Béziers est nommée

Nommée ou nommée ? EN tout cas la ville de Béziers a été distinguée, sur proposition de VéloCité Languedoc pour son (in)action en faveur du vélo.

La FUBicy est la Fédération des Usagers de la Bicyclette qui regroupe l'ensemble des associations qui promeuvent le vélo comme outil de déplacement particulièrement en milieu urbain. Dans le cadre de son prochain congrès à Marseille le 16-17-18 avril 2004 elle choisit d'honorer par un « guidon d'or » et de blâmer par un « vieux clou rouillé » une collectivité particulièrement méritante ou au contraire inefficace pour la promotion du vélo urbain.

L'association Vélo-Cité Languedoc a estimé, au vu des arguments ci-joints, devoir proposer votre ville à la candidature du Vieux Clou Rouillé.

Ci-dessous le bilan dressé par *Jean-Louis Valat, Vice-Président de VéloCité*

Après réflexion, je pense que la ville de Béziers mérite amplement que l'on mette en plein jour son état miséreux actuel pour ce qui a trait au vélo urbain. Cette situation est bien sûr le résultat de décennies d'indifférence et ne saurait être imputée à la seule municipalité en exercice.

Je dis bien la Ville et non l'agglomération de Béziers-Méditerranée (en abrégé la CABEME) créée au 1er janvier 2002 (merci de corriger mon précédent E-mail de ce point de vue) et qui a pris la compétence des transports dont relève la création de pistes cyclables.

Bien entendu, dès la création de cette nouvelle Collectivité, la Ville a récusé toute compétence en matière de vélo, renvoyant ses interlocuteurs à la CABEME et "oubliant" qu'elle conserve la gestion de l'existant, la responsabilité du stationnement et des parcs à vélos et l'initiative de l'expression des besoins auprès de la CABEME.

### 3.1 L'état des lieux

Il est dérisoirement simple à dresser ! Trois pistes cyclables dont deux ont en fait été créées par le Conseil Général de l'Hérault. Pas de bandes cyclables, pas d'itinéraires cyclables, pas de dispositifs ponctuels sur les intersections dangereuses.

Les pistes :

- La piste parallèle au chemin de halage du Canal du Midi, allant du stade de Saucières à la limite communale avec Villeneuve ( C.G.) 3,4 kilomètres. très agréable voie verte, surfréquentée le week-end.
- La piste de la Voie Domitienne, créée à la faveur du réaménagement total de la route départementale 28 en entrée de ville (C.G.) 0,8 kilomètre utile mais fermée au deux bouts ! (bute sur la rocade Est et sur le Bb des Maréchaux)
- La piste de la Devèze -axe Devèze – Foucault - aménagée récemment à la faveur d'un rétrécissement volontaire d'une 2X2 voies en 2 voies à vitesse limitée par la Ville. 2,8 kilomètres. très peu utilisée, elle ne correspond pas à un besoin mais à une opportunité offerte par le rétrécissement de l'emprise routière.

Donc, en tout 7 km de piste pour 70000 habitants et rien à coté.

Le Stationnement : dix-sept arceaux à ce jour dont dix posés à la Vieille Poste (quatre auraient été suffisants) pour empêcher l'occupation d'un trottoir par des clochards , cinq sur les Allées Paul Riquet (absolument inutiles et inadaptés) et deux (également inadaptés) à la Maison de la Vie Associative.

### 3.2 L'état d'esprit

Après l'état des lieux , il faut examiner l'état d'esprit. Alors là, c'est encore plus grave. Loin d'être consciente du retard à combler, la Ville dans ses dernières réalisations fait fi de la bicyclette. Rien pour le vélo tant sur le plan des facilités d'accès (piste sécurisante) que du stationnement (ni arceaux, ni parcs). Un nouveau collège, le collège de Bessou , a été créé il y a un an sans qu'aucun aménagement cycliste soit demandé au département maître d'ouvrage. Une maison des jeunes et de la culture vient d'ouvrir sans le moindre parc à vélos alors qu'elle a été dotée d'un parking motos et scooters. Les rénovations de voirie importantes ( rue de la république , Boulevard Clémenceau , Avenue Saint-Saëns se sont faites sans aucun aménagements "vélo". Trois circuits touristiques pour les vélos avaient été annoncés le vendredi 12 octobre 2001, lors de l'inauguration de la gare routière ( qui d'ailleurs est très médiocre au plan intermodal). Ils sont toujours dans les cartons. Un flot incroyable de touristes issu des bords du canal ou de la navigation fluviale ne trouve aucun aménagement convenant à la sécurité d'utilisation de leurs bicyclettes dans la ville haute.

Enfin, ce qui aggrave encore notre constat , c'est l'analyse du projet d'agglomération qui indique que compte tenu de la topographie de la ville centre de Béziers, la pratique du vélo comme moyen de déplacement domicile-travail a des perspectives limitées et ne voit d'autres perspectives que dans le vélo loisirs et sports ou de découverte touristique. Il faut quand même souligner une double erreur d'appréciation : a) le vélo utilitaire en ville ne se fonde pas sur les seuls trajets domicile-travail et de nombreux déplacements intéressent des zones sans obstacle topographique ( centre-ville , Devèze , quartiers nord ). Une intermodalité bus-vélo pourrait valoriser le réseau bus dont la desserte reste peu dense en périphérie d'agglomération. b) le vélo loisirs et sports s'exerce évidemment plutôt hors de l'agglomération et ne pose que le problème du transit aujourd'hui dangereux entre le point de départ urbain et les zones ludiques de l'arrière-pays biterrois ou du littoral. C'est la "décou-

verte touristique " qui pose le vrai problème car les touristes arrivent par le canal ( voie d'eau ou piste latérale future route verte de l'axe européen sud ) et ils sont en bas , pour aller visiter la ville historique en haut !

Enfin , cerise déconfitée sur ce triste gâteau , force est de constater que les PRU ( plan de rénovation urbaine ) inventoriés dans le projet d'agglo , que ce soit celui du quartier de la Devèze ou ceux des centres anciens des villages , n'accorde aucune place au vélo , hélas.

## 4 Ligne 2 du tramway de Montpellier

*De Michel Julier, secrétaire de VéloCité, mais aussi représentant de notre Association au Collectif Tramway*

La commission d'enquête publique pour la déclaration d'utilité publique de la 2e ligne de tramway a rendu son rapport. Le rapport est public et consultable à l'Agglo et dans les mairies des 5 communes où a eu lieu l'enquête publique. Certains d'entre vous, je le sais, ont déjà eu une copie des 17 pages de conclusions, mais pour les autres, j'ai mis une transcription ici (recoller l'adresse en un seul morceau)

<http://collectiftramway.free.fr/enquete/rapport-ligne2.html>

Pour ce qui est de l'avis lui-même, il est :

- FAVORABLE de St-JdV au centre (Clémenceau tombe donc à l'eau pour de bon).
- FAVORABLE du centre à Jacou, avec 1 recommandation : ré-examiner la rentabilité du terminus à Jacou (visiblement moins utile que vers Castries)
- pour le centre, "NE POURRAIT ÊTRE FAVORABLE QUE SOUS RÉSERVE" d'une étude complémentaire sur la boucle du Lez.

Le préfet a donc demandé à l'agglo de fournir une étude complémentaire dans les 3 mois.

L'interprétation qu'on en fait est très variable :

- pour l'Agglo, l'avis est favorable, et la réserve sera levée par une petite étude de rein du tout, ce qui ne retardera pas le projet.
- pour le Collectif Tramway (pour lequel je suis le représentant de Vélocité), voir le communiqué en bas de cette page
- pour les Verts, le tracé est remis en cause sur Jacou et sur le Lez, et le fait que le tracé par le Jeu de Paume soit lui aussi clairement exclu est remis en cause par le fait que le raisonnement est basé sur des chiffres fantaisistes fournis par l'Agglo.
- pour les vélos, on peut hésiter entre deux opinions : d'un côté aucune réserve n'oblige à revoir le problème des vélos et des piétons ; de l'autre, le rapport est sévère contre l'absence de données sur les aménagements cyclables et piétons, sur des points particulièrement aberrants à St-J-de-V, et sur les doutes de la commission d'enquête sur la compatibilité de ce projet avec le PDU de l'agglomération, entre autres sur ce point-là.
- pour "Rail et transport" (la Vie du Rail), "l'enquête publique recalcule le tracé de la ligne 2"

On peut aussi remarquer un point amusant : le viaduc monstrueux prévu pour les bagnoles au Corum (le grand manitou l'appelle "viaduc Loubat") n'est pas validé, la commission d'enquête refusant strictement de donner un avis là-dessus. Et simultanément, il est précisé que le projet présenté pour le tram est impossible sans ce viaduc. Ça fait encore un argument contre le tracé par l'est, mais formulé de façon discrète.

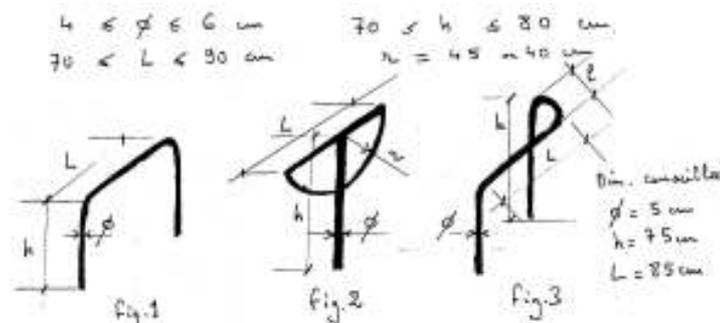
## 5 Stationnement : Arceaux et Micro-parcs

*Un article de Jean-Louis Valat, notre vice-président en charge de Béziers, terre de mission pour l'aménagement cyclable.*

### 5.1 Arceaux

Un arceau de stationnement pour bicyclette est constitué d'une boucle métallique fermée et fixée au sol de manière inamovible. Il permet l'attache d'un ou deux antivols sécurisant le cadre et les deux roues d'un ou deux vélos au dessus de leur centre de gravité en garantissant également leur stabilité en station fixe.

L'arceau le plus simple est constitué d'un fer tubulaire en U inversé ( $\varnothing$  de 4 à 6 centimètres) scellé au béton dans le sol (fig. 1). Certains arceaux ne comportent qu'un scellement et une double boucle en élévation (fig. 2). D'autres, plus élaborés, sont asymétriques et comportent un renvoi d'angle : ils permettent de mieux stabiliser la bicyclette dont la roue arrière s'engage sous le renvoi d'angle de la traverse horizontale (fig. 3). Par contre un arceau de ce type ne supporte en principe qu'une bicyclette. C'est donc une solution plus élégante et luxueuse exécutée avec des matériaux nobles (acier inox) dans les zones où le mobilier urbain est de standing.



Outre les dimensions précisées sur les schémas, il convient de respecter un écartement minimal entre arceaux lorsque ceux-ci sont installés en nombre. Cet écartement est de un mètre et peut être réduit à 0,75 m lorsque l'arceau reçoit un seul vélo.

### 5.2 Micro-parcs

En de nombreux lieux urbains, les cyclistes laissent leur bicyclettes le temps d'une course, d'un achat ou d'une démarche, c'est à dire pour une durée assez brève allant de quelques minutes à une heure. Il y a un turn-over important sur le stationnement et il n'est nullement nécessaire de prévoir un parc à bicyclettes. On se contentera d'un micro-parc constitué d'une série de quatre arceaux. En effet quatre arceaux permettent de recevoir de huit à dix bicyclettes, les arceaux extrêmes pouvant recevoir deux bicyclettes par face externe du micro-parc si celles-ci sont utilisées par un groupe. On pourra alors associer deux, trois ou quatre micro-parcs selon les besoins constatés et s'adapter le cas échéant à l'évolution de la demande en positionnant sur la voirie un premier micro-parc tout en prévoyant une possibilité d'extension.

Pour des raisons esthétiques, nous préconisons une standardisation des micro-parcs sur la base de quatre arceaux distant de 1 mètre chaque, placés perpendiculairement à l'axe de la chaussée quand ils sont sur domaine piétonnier et disposés à 45° avec échappée dans le sens de la circulation quand ils sont sur chaussée.

Il est très important de placer les micro-parcs au plus près de l'entrée des sites qu'ils desservent.

### 5.3 Parcs à vélo

Bien entendu, sur les sites où le stationnement dépasse l'heure et peut être journalier (gares, administrations et entreprises, piscines et installations sportives etc...), il faut des parcs de stationnement spécifiques dont le dimensionnement dépend du nombre d'utilisateurs possibles car il n'y a plus de turn-over notable. Se posent également les questions de l'opportunité de la couverture et de la clôture (enceinte ouverte ou fermée) et de la surveillance (optique ou vidéo ou rien). Chaque réponse est un cas d'espèce fonction de la situation et de l'évaluation des risques.

Avant la construction d'un parc, il peut être judicieux de tester sa pertinence à travers la réalisation à moindre frais de micro-parcs car l'absence de tout dispositif de stationnement pour les vélos empêche leur utilisation et efface leur existence. Elle conduit les observateurs à conclure faussement à l'absence de besoin !

## 6 Fiche technique : Prévention du vol de vélo

*Un article de Gérald Daurat*

### Prévention du vol de vélos, soyons simples et efficaces.

Le vol de vélo est un des freins à son utilisation. Le risque ne peut pas être totalement supprimé, mais peut être ramené à un niveau « supportable », sauf pour ceux qui le subissent bien sûr.

Une étude publiée par la Fubicy montre que ce sont les nouveaux venus au vélo qui ont le plus haut niveau de risque de vol. Il décroît ensuite très vite avec la durée de pratique du vélo, et pour deux raisons : beaucoup de volés abandonnent tout de suite le vélo et les autres acquièrent par l'expérience les gestes efficaces.

Alors autant diffuser cette expérience avant. Il y a quelques règles simples à respecter pour fortement limiter les risques.

1. Toujours attacher son vélo, même pour quelques instants, même et surtout dans les lieux fermés tels que caves, garages, halls d'immeubles, local à vélo. Ces derniers lieux rassemblent plus de la moitié des sinistres.
2. Avoir un bon antivol. D'abord éliminer sans pitié tous les antivols souples, même ceux du type boudin d'acier. Les tests de la Fubicy et l'expérience de terrain prouvent qu'ils ne résistent que quelques secondes à un voleur amateur. Les seuls bons antivols sont les U, et pas n'importe lesquels. Reportez vous aux tests de la Fubicy ci dessous pour connaître ceux qui résistent. Il ne faut pas rêver, seuls les antivols de prix sont de bonne qualité, mais ils restent toujours nettement moins chers que le remplacement d'un vélo.

Marque Type Désignation Référence	Niveau 1	Niveau 2	Commentaire
<b>Prix</b>			
ABUS U Granit plus 51 / 150 HB 77	OUI	OUI	Très résistant
ABUS U Buffo 34 HB 180 48	OUI	OUI	Très résistant
ABUS U Swing 40/90 HB 100 44	OUI	non	-
ABUS U Sinus plus 47/150 HB 40	OUI	OUI	Très résistant
ABUS U Sinus 46/150 HB 36	OUI	OUI	Très résistant
Trelock U Cyclemate - 22	OUI	OUI	Limite
Master Lock U Lock & Load 75	OUI	OUI	Très résistant
Master Lock U - 8181 DPRO 27	OUI	non	Limite
Master Lock U - 8180 DPRO 35	OUI	OUI	-
LUMA U Pro Scoot - 57	OUI	OUI	Très résistant
LUMA U DOGO max - 28	OUI	OUI	Très résistant
LUMA U (Gris et bleu) 35 HU 28	OUI	OUI	-
LUMA U (Noir) 35 HU -	OUI	non	-
Decathlon U U5 26	OUI	OUI	Très résistant
Decathlon U U3 24	OUI	non	Acier doux
Decathlon U U2 - 13	OUI	non	Acier doux
Lock Force U Corsaire 12	OUI	non	-
Lock Force U Hercule - 17	OUI	non	-
Lock Force U Samson - 19	OUI	non	-
BUMPER U - Ref. 34 17	OUI	non	-
BUMPER U - 52 / 110 x 300 14	OUI	non	-
Leclerc U Antivol anse GD Model VTT 11	OUI	non	-
Topbike U Cadena U 701 050 10	OUI	non	-
BUMPER U - 25/110 x 300 -	OUI	non	-
Abus Articulé Steel-o-Flex - 22	OUI	non	-
LUMA Articulé Enduro - 30	non	non	-
Lock Force Articulé Mega Snake 22	non	non	-
BUMPER Articulé - - 22	OUI	non	-
Topbike Articulé - 700 129 11	non	non	-
Topbike Articulé - 700 128 6	non	non	-

1. Toujours attacher le cadre du vélo à un point fixe solide à plus de 50 cm du sol et si possible aussi la roue AV.
2. Accessoirement préférer les endroits éclairés et passants pour attacher son vélo, mais c'est une sécurité toute relative aujourd'hui.
3. Si vous avez deux U prenez les, mais à force, ils finissent par peser lourd.

Pour vous aider à mettre ces recommandations en pratique, la Fubicy a obtenu 20 % de réduction pour des commandes groupées d'antivols de qualité. Leur prix devient raisonnable (20€ pour un U Abus Buffo 34 HB). Si vous êtes intéressés passez votre commande à [gerald.daurat@wanadoo.fr](mailto:gerald.daurat@wanadoo.fr) chargé de les centraliser.

## 7 Fiche technique : Rouler sous la pluie

Rouler à vélo sous la pluie peut paraître incongru.

C'est pourtant les jours de pluie que les embouteillages sont les plus importants, et donc le vélo encore plus nécessaire.

Rouler sous la pluie bien protégé procure pas mal de plaisir, c'est un peu irréel, vraiment original et le gain de temps par rapport aux voitures ou au bus est encore plus grand.

Alors comment procéder si on ne veut pas arrivé trempé(e) jusqu'aux os ?

## Équipement vestimentaire

### Une cape

Une cape de pluie spéciale vélo est nécessaire. Elle doit couvrir le haut du corps et l'éventuel sac à dos, mais surtout elle doit être assez grande pour que le pan avant passe par dessus le guidon.

Les vrais capes pour vélo comportent des rubans qui permettent de les tenir en même temps que le guidon.

Les jambes sont ainsi bien protégées et l'eau s'écoule en avant du guidon.

La capuche doit être transparente sur les cotés, c'est important pour la visibilité. Si vous portez un casque, mettez le sur la capuche pour bien la fixer.

La couleur : choisir de préférence un jaune ou un orange fluo. Les jours de pluie la luminosité est faible et les automobilistes y voient encore moins bien avec leurs vitres embuées.



De bons modèles sont en vente chez certains vélocistes et dans les grandes surfaces de sport. Compter environ 35€ pour un modèle robuste.

### Les pieds

Seul problème, les pieds : ils sont mouillés inévitablement (comme ceux des piétons). Plusieurs solutions existent, chausser des bottes, mais ce n'est pas génial pour pédaler, ou bien enfiler des sur-bottes en plastique, difficiles à se procurer. On peut en acheter sur Internet auprès d'un fabricant toulousain [www.baggers.com](http://www.baggers.com) pour environ

25€. La dernière est moins noble mais pratique et à la portée de tous. Il suffit, comme les motards, de mettre chaque pied dans un sac en plastique et de le serrer à la cheville. Le look est garanti, mais à l'arrivée on peut discrètement jeter les sacs dans une poubelle. En tout cas ça marche très bien, et c'est facile à se procurer.

## Équipement du vélo

### Le freinage

Les jantes en acier sont à proscrire, car sous la pluie on n'a plus de freins. Les jantes en alliage léger montées sur tous les vélos de bonne qualité n'ont pas ce problème, mais il faut se méfier quand même, l'efficacité est un peu moindre. Les freins à disque ou à tambour sont insensibles à la pluie.

### Des gardes boue

Ils sont bien sûr obligatoires, les meilleurs sont fixés par des tringles métalliques. Toutefois ceux en plastique noir, simplement clipsés au cadre ne sont pas si mal en général (la marque Zéfal en fait de bons)

### L'éclairage

De nuit il est encore plus indispensable que par temps sec, mais il est prudent de l'utiliser aussi au crépuscule.

### Quelques conseils de prudence.

Lorsque la chaussée est inondée, il est tentant de se faire plaisir et rouler là où les voitures ne le peuvent, mais attention aux plaques d'égout soulevées et aux obstacles devenus invisibles !

Lorsque vous apercevez une flaque d'eau, méfiez vous des voitures. Parfois quelque chauffard va y rouler dedans plus ou moins volontairement et vous éclabousser.

En suivant ces quelques conseils vous arriverez parfaitement sec et éprouverez une certaine jouissance devant le spectacle des embouteillages. Peut être passerez vous pour un être exceptionnel aux yeux de certains ! Mais en fait ils se trompent car sont exceptionnels ceux qui supportent sans broncher les heures d'embouteillages dans leur voiture.

## Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. mars/avril : Un numéro spécial « Le vélo dans le midi ». On y est ! Lutte contre le vol des vélos et marquage.

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](mailto: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). Attention : il y a de nombreuses exceptions à cette « règle ». Si vous voulez être certain d'assister à une réunion, téléphonez ou consultez le site internet *web* : <http://montpellier.fubicy.org>

Vous y trouverez les informations les plus récentes, ainsi que des documents, des anciens numéros du bulletin, des liens et contacts divers.

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	10%

## 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 .

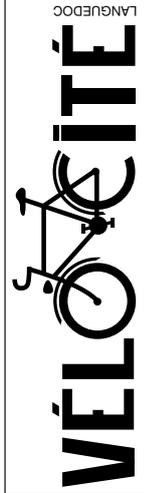
## Expéditeur :

VéloCité Languedoc  
43, Bd des Sports  
34000 Montpellier

## Destinataire :

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](mailto:montpellier@fubicy.org)

Ne pas jeter sur la voie publique.



**VÉLOCITÉ**

La ville sans contraintes.

Nom(s): .....

Adresse: .....

Code postal: .....

E-mail: .....

Téléphone: .....

Prénom(s): .....

Ville: .....

J'adhère à l'association loi 1901 "VéloCité Languedoc" pour un an au tarif:

Normal (8 euros)       Étudiant, chômeur (5 euros)

Couples, mariés ou non (12 euros)       Soutien (16 euros)

Libellez votre chèque au nom de : "Association VéloCité Languedoc". Vous recevrez les derniers numéros de notre bulletin, une carte d'adhérent qui vous permettra d'obtenir des réductions de 5 à 10% chez certains marchands de cycles, et vous serez abonné au bulletin pendant un an (soit 4 numéros).