

1 Éditorial : La dure réalité de la rentrée :

Après des vacances où pour certains le vélo a occupé une place centrale (*lire les témoignages ci-après*), la foire aux associations de Montpellier marquait la reprise.

Journée agréable et qui est passée très vite, ce rendez-vous est l'occasion très attendue de rencontrer d'autres personnes qui partagent les mêmes préoccupations que nous. Beaucoup de monde à notre stand, des discussions fertiles... et de mémoire de *vélocitiste*, nous n'avons jamais enregistré autant de nouvelles adhésions !

Vous êtes nombreux à être venu témoigner de votre expérience cycliste !

Un grand merci à tous ceux qui sont venus nous apporter leur soutien !

Les adhérents, c'est le nerf de la guerre ! un grand nombre d'adhérents nous permettra d'être considérés, par les media et par les autorités, comme interlocuteurs valables, apportera du crédit à nos écrits, et nous permettra d'approcher un peu mieux nos objectifs (lire ci-après)

Mais savez-vous que parmi les personnes que nous avons rencontrées, un grand nombre déplorent de ne pouvoir se déplacer en vélo : « j'irai bien travailler en vélo, mais j'ai peur... »

Et cette ritournelle, cela fait des années que nous l'entendons !

Je pensais que c'était normal, après tant d'années d'adaptation de la ville à la voiture, que la situation ne se retourne pas instantanément, que le vélo retrouvera petit à petit sa place.

Mais après avoir fait le constat de la rentrée :

- la place faite à Montpellier aux piétons, rollers et vélos, s'amenuise ;

- certaines grandes villes, de droite ou de gauche, progressent de manière spectaculaire en ce domaine, et rendent la ville à ses habitants, piétons, cyclistes, patineurs, coureurs...

Il ne faut pas se cacher la réalité : nous nous éloignons de nos objectifs. Toutes ces personnes qui se déclarent dissuadées de prendre le vélo, sont les victimes d'une volonté d'abord politique, de la part de nos élus : refuser de faire la moindre place au vélo (sauf aux endroits où cela ne pose aucun problème de partage d'espace). Et nos politiques sont efficacement secondés par un aréopage de techniciens, de fonctionnaires, d'aménageurs et de promoteurs.

Au mépris de toute la propagande pré-électorale, nos aménageurs ne vont pas chercher exemple en Suisse ou en Allemagne, mais à Los-Angeles ou une banlieue des années 60 : Euromédecine, Odysseomme,..., autant de quartiers bénis par les cyclistes et les piétons ! Pourtant les circonstances sont favorables au vélo, vous avez d'ailleurs été nombreux à nous faire remarquer la hausse du prix des carburants et la raréfaction du pétrole. Eh oui, vous avez compris qu'il n'y en aura bientôt plus ! Il faudrait en parler à nos dirigeants.

Table des matières

1	Éditorial : La dure réalité de la rentrée :	1
2	Sur votre agenda : Assemblée Générale le Vendredi 18 Novembre 2005, 18h30	1
3	Enquêtes publiques en cours	2
4	Bilan de rentrée	2
5	Nos adhérents prennent le train	3
5.1	Expérience de Emmanuel Chantréau	3
5.2	Expérience de Christian Mercat	3
5.3	Expérience de Chantal Pendélieu	4
6	Pedibus et Vélobus : le réseau des MillePattes de l'Hérault	4
6.1	Le concept des Pédibus et Vélobus	4
6.2	Des pédibus et vélobus, Quesako ?	4
6.3	Aller en voiture à l'école, une évidence... pourquoi lutter contre ?	4
6.4	Les raisons de ces dégradations sont multiples.	5
6.5	Le pédibus : un système qui n'a que des avantages	5
7	Brève(s)	5
7.1	Un vélociste ouvre	5

Le problème n'est pas politique : dans l'imaginaire des français (et européens), Montpellier symbolise la qualité de la vie, et c'est un moteur du développement de l'agglomération.

Nous rêvons de quartiers sans voitures, de coulées vertes traversant en toute l'agglomération, des corridors à vélos et à rollers..., aménagements faciles à vendre. La réponse est auto-ponts, 2 x 2 voies, suppression de piste, rétrécissement des trottoirs (voir bilan de rentrée plus loin). Quel décalage !

Peut être nous devons envisager d'autres modes d'actions pour porter nos revendications : actions juridiques, sensibilisation des politiques, collectifs avec d'autres associations pour informer le public et intervenir sur les documents d'urbanisme, qui sont soumis actuellement à enquête publique.

2 Sur votre agenda : Assemblée Générale le Vendredi 18 Novembre 2005, 18h30

Assemblée Générale de Vélocité
Vendredi 19 Novembre 2005, 18h30
Local de l'association des Beaux-Arts,
12 esplanade de la Musique, Montpellier
(rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble).

- L'activité de votre association : Rapports moraux et financiers
- Renouvellement d'une partie du Conseil d'Administration
Si vous ne pouvez être présent, vous pouvez vous faire représenter en utilisant une procuration que vous donnez à un membre de VéloCité ou que vous envoyez à notre adresse. Cet avis tient lieu de convocation.

3 Enquêtes publiques en cours

Le PLU (ex POS) Plan Local d'Urbanisme de Montpellier :

Nous devons être tous vigilants à ce que ce document prenne en compte les divers aspects du déplacement du cycliste :

- l'alignement des voies et les prospectifs : nous sommes parfois ahuris de constater qu'aujourd'hui, des immeubles poussent encore au ras de trottoirs de 40 cm de large ! en bordure de voies où un bus n'a pas la place de dépasser un cycliste ! comment est-ce possible ?

- l'article 12 de chaque zone définit les règles de stationnement : chaque collectif doit avoir des garages à vélos privatifs (comme actuellement le POS impose des places de stationnement pour les voitures) ; chaque établissement recevant du public et chaque entreprise devrait être dotés de la même manière d'un quota de stationnement vélos.

Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de l'agglomération de Montpellier (d'après Fabrice Massé, Président de l'association « les chemins de Castelnaud »)

Du 27 octobre au 29 novembre, dans les 31 mairies de l'agglomération et dans les 8 "maisons de l'agglomération", chacun peut donner son avis sur ce qui va déterminer les orientations de la politique urbaine et environnementale de notre agglomération, et ceci, pour les années à venir. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération de Montpellier est en consultation dans toutes les mairies de l'agglomération, depuis le 21/07/2005.

Or, même si ce document planificateur représente une quasi révolution dans la manière et les moyens d'aborder l'urbanisme, avec des ambitions très favorables à l'environnement, il ne va pas aussi loin qu'il le pourrait, et même, qu'il le devrait. De l'humble et honorable aveu de son concepteur, Bernard Reichen, pourtant Grand Prix International de l'Urbanisme 2005, ni l'effet de serre ni le dérèglement climatique qu'il engendre, n'ont été intégrés comme une donnée essentielle lors de son élaboration. Alors que le transport et l'habitat représentent à eux deux près de 50% des émissions de gaz à effet de serre, ni dans le diagnostic, ni dans les objectifs, n'apparaît donc clairement la volonté de se prémunir contre la catastrophe unanimement annoncée.

La considération environnementale est certes, bien au cœur du projet : la limitation de l'étalement urbain, qui impactera directement sur le climat ; la réduction des temps et des modes de transports polluants que cela engendre ; de même pour la protection des espaces naturels, qui apparaît comme un enjeu essentiel...

Mais les ambitions restent très ethnocentriques. L'environnement est présenté comme un capital local à préserver, ne dépassant pas les limites de l'agglomération et non comme une ressource commune de l'humanité.

Aujourd'hui, les problèmes de démocratie locale, de pressions économiques et les règlements d'urbanisme désuets, empêchent ou au mieux dissuadent de construire et d'aménager avec le souci d'économiser l'énergie. Des rocades sont prévues et continueront de scarifier nos villes et villages. L'habitat devra encore trop souvent « se conformer à la typologie de l'habitat ancien », selon « des règles absurdes, héritées pour la plupart, du gouvernement de Vichy »¹.

Si le Scot se fixait comme objectif de réduire la consommation d'énergie par m², nous nous doterions d'un outil efficace pour favoriser un aménagement du territoire plus respectueux de l'environnement.

Les tractations

politiciennes auxquelles donnent lieu l'urbanisation et le système politique actuels ne se dresseraient plus comme des obstacles injustes mais incontournables.

Le SCOT de Montpellier agglomération sera l'un des tout premiers à être adoptés. En cela, il aura valeur d'exemple pour ceux à venir, partout en France (et ailleurs ?). L'opportunité d'impulser une action déterminante pour la prochaine génération est à saisir. Les catastrophes « naturelles », dont nous sommes de plus en plus souvent victimes ne nous permettent plus d'hésiter.

Chacun d'entre nous, dans son association, son collectif de quartier ; chaque usager de l'agglomération de Montpellier, a aujourd'hui le pouvoir d'user d'un levier formidable.

Dans les registres de l'enquête publique du SCOT, demandons que soit intégré clairement un objectif de réduction des gaz à effet de serre.

Pour nos enfants, et pour nous même.

4 Bilan de rentrée

- mise à jour du plan des pistes cyclables : de multiples pistes ont été coupées, sacrifiées : vers St-Lazare, le Verdanson, ... (autres), rendant la ville impraticable au cycliste non expérimenté ;
- des revendications (très) anciennes toujours insatisfaites : Rues St-Louis et Pellicer : 2 voies voitures, trottoirs ridicules, quartiers sinistrés ;
Axe voie Domitienne-Avenue de la Justice de Castelnaud : nous y avons tracé une piste il y a quelques années, c'est toujours une rocade urbaine !
les points de stationnement sécurisant son vélo : ce n'est pas qu'ils n'y en a pas, mais ils apparaissent ou disparaissent sans logique vraiment cycliste, et ne sont pas toujours utilisables ;
- le stationnement sur les trottoirs, pistes cyclables... « j'en ai pour une minute ! » ; c'est la plaie de cette ville. Il faut dire que l'automobiliste y est bien accueilli et qu'il aurait tort de se gêner : pas de fourrière, campagnes de verbalisation peu dissuasives et aléatoires en dehors des zones de stationnement payant,
- avenue de Lodève au départ du plan Cabanne : la municipalité est sourde à tout aménagement (cyclistes allez rouler ailleurs – dans une autre ville ?)
- pour l'avenir, rien n'est rose en consultant les documents officiels d'orientation de l'urbanisme : un P.D.U. (plan de déplacement urbain) bidon, dont la seule mesure concrète est le tramway (en l'attente du doublement de l'autoroute A9 !); Allez voir ce que prévoient le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) et le PLU (Plan Local d'Urbanisme ex POS), mis à l'enquête publique jusqu'au 21 Octobre !

Bien sûr, on nous répondra que c'est temporaire, les travaux sont nécessaires à l'amélioration, qu'il faut être patient, que la seconde ligne de tramway va tout arranger... Alors que la plus grande attention est portée aux flux automobiles, au stationnement, aux bouillons... qui se soucie de la grand-mère qui allait voir ses petits-enfants en vélo, de ces petits-enfants qui ne peuvent plus aller à pied à l'école, faute de trottoirs encombrés par des travaux ou du stationnement sauvage non réprimé ?

¹Référence : Françoise Hamon, Professeure d'histoire du patrimoine à la Sorbonne



Piste du Verdansson : Travaux, interdite aux cycles et aux piétons. Passez par la voie du tram.



Fin de piste du Verdansson, dans les poubelles.

5 Nos adhérents prennent le train

Nos adhérents partent en vacances, et ils sont nombreux à utiliser leur vélo pendant ces vacances. Le problème qui se pose est évidemment le suivant : Comment transporter ces vélos ? Le train est-il le bon moyen ? Quelques éléments de réponse.

5.1 Expérience de Emmanuel Chantréau

Nous sommes un couple avec un petit enfant et nous n'aimons pas la voiture. Il y a deux ans, nous sommes allés en vacances en train puis nous avons loué une voiture sur place. Le problème est que l'on a fait trop de voiture pendant les vacances. L'année suivante, nous avons loué une voiture pour aller en vacance puis une autre pour en revenir. Nous avons emmené nos vélos. Là, le problème est que la location n'est pas très fiable, qu'il faut pas mal d'allées et venues pour prendre et remmener la voiture ; plus les bouchons sur la route avec l'enfant qui veut revenir à la maison parce qu'une heure de voiture c'est très marrant mais huit ça amuse moins.

Cette année, nous avons essayé train plus vélo, d'où cet article. On a envisagé deux solutions :

1. On fait expédier les vélos par la SNCF et on vient avec nos bagages.
2. On fait expédier nos bagages par la SNCF et on vient avec nos vélos.

Comme le prix d'envoi d'un vélo est de 40 euros, donc 160 euros au total, on a choisi la deuxième : 44 euros d'expédition bagages au total. Le problème est alors de trouver des trains acceptant les vélos. Notre destination était Sarlat (Dordogne), sans vélo il faut faire deux changements avec une durée de trajet d'environ 8h. Pour trouver un trajet acceptable avec vélo, il nous a fallu de nombreuses heures de travail, plusieurs visites à la SNCF et une grosse recherche par le site web de la SNCF. Le seul trajet trouvé est sur deux jours avec 3 changements pour l'aller et 4 pour le retour. Il faut savoir que la SNCF se vante d'au moins un train par jour acceptant les vélos sur les grandes lignes, mais dans notre cas le train en question était soit très tôt soit très tard. En définitive, on a utilisé pratiquement que des TERs qui eux acceptent bien plus souvent les vélos. Il faut savoir que certaines régions (dont la nôtre et l'Aquitaine) acceptent toujours les vélos dans les TERs. Mais il y a deux problèmes : certains trains indiqués comme TER sont en fait des TIR (trains inter-régionaux), et pour ceux là les règles régionales ne s'appliquent pas. De plus, le site web SNCF national ainsi que le logiciel des agents aux guichet indiquent pour l'acceptation des vélos des informations différentes de celles des sites des trains régionaux ; quand on a pu vérifier c'était les sites des trains régionaux qui étaient justes.

Un autre problème est le stress quand on doit monter les vélos, le meilleur exemple est notre premier train : le Montpellier Toulouse : On se trouve sur le dernier quai qui est très étroit avec beaucoup de monde, donc pas facile de caser les vélos. On va voir la composition du train : on voit que le train est immense mais il n'y a rien d'indiqué pour savoir où monter les vélos. Je parcours alors le quai à la recherche d'un agent mais je n'en trouve pas. Le train arrive, je vois passer un fourgon, j'essaye d'amener les deux vélos près du fourgon mais pendant ce temps pratiquement tout le monde est monté. Le fourgon est fermé, que faire ? Là un agent de la SNCF apparaît et nous propose d'ouvrir le fourgon, OUF ! J'ai dû perdre un litre de sueur en un quart d'heure.

Le gros problème est donc l'absence d'indication du ou des compartiments vélo. En revenant, nous avons demandé des informations à un agent de la SNCF s'occupant du garage des trains, il avait un listing avec la composition des trains dont la précieuse information des voitures acceptant les vélos. Cette information existe donc, mais il est pratiquement impossible de l'avoir.

Sinon, nous avons aussi rencontré le cas d'un train acceptant les vélos et n'ayant rien pour. Le contrôleur nous a alors recommandé de mettre les vélos en tête du premier wagon pour ne pas gêner, le train étant pratiquement vide cela n'a pas gêné, mais je n'ose pas imaginer avec un train plein de monde.

En conclusion, malgré le stress au moment de monter les vélos, je pense que c'est une bonne solution, car au moins le reste du temps on peut être relax, l'enfant peut courir dans les couloirs et on peut passer des vacances à vélo.

Autre sujet, le périgord noir (vers Sarlat) et le vélo :

Nous avons vu que le relief était peu élevé mais par contre les pentes sont très fortes, donc c'était un peu dur. Il y a plein de petites routes très belles, quand aux départementales, une sur deux est très chargée en été par les touristes en voiture, ça limite donc les possibilités surtout si l'on n'est pas adepte des fortes pentes. La région a une piste cyclable merveilleuse, un vrai rêve de cycliste. C'est une ancienne voie de chemin de fer convertie qui va de Sarlat à la Dordogne (la rivière), c'est en pente douce et elle passe en pleine forêt, le revêtement est très bon, un régal.

5.2 Expérience de Christian Mercat

Nous avons fait des vacances en vélo et utilisé le train pour revenir. Moi et mes deux filles (5 ans 1/2 et 6 ans 1/2), ça fait 3 vélos, nous avons eu la chance d'avoir une place dans un TGV, ce sont des espaces bien aménagés en début de rame, où on suspend son vélo. C'est (seulement) 10 € par vélo, la guichetière ne m'a pas fait payer les petits vélos des filles, ce qui a un peu énervé le contrôleur mais bon. Les places assises étaient à l'autre bout du train alors nous sommes restés sur des strapontins, c'était plus simple.

J'ai eu un vraiment gros stress à la descente : je me prépare avec les 2 vélos des filles, elles-même descendant toutes seules, je leur confie leurs vélos et leur dit de ne pas bouger, un peu à l'écart (2m) du flux de voyageurs. Impossible bien-sûr de remonter dans le train avant que le dernier voyageur ne soit descendu. Je grimpe, j'empoigne mon vélo et Bzzzz, la sonnerie retentit, malgré mes demandes explicites de faire attention à nous, le contrôleur faisait repartir le train. Je lâche mon vélo (pédalier incrusté dans le mollet d'ailleurs), bondis sur le quai et fais des grands signes, le départ est repoussé, et je peux descendre mon vélo, avec encore le cœur à 180... Mais bon, avec en plus de belles rampes pour monter et descendre sur les quais plutôt que des escaliers, je trouve que c'était objectivement bien plus pratique et rapide que la voiture.

5.3 Expérience de Chantal Pendélieu

Chantal Pendélieu fait référence à l'expérience de Christian Mercat Vous ne pouvez pas imaginer à quel point je me sens concernée par votre message. Nous avons vécu les mêmes mésaventures cet été, notamment le train annoncé comme acceptant les vélos mais n'ayant absolument aucun fourgon prévu pour les accueillir. En ce qui me concerne, j'ai eu du mal à garder mon calme face à un agent de la SNCF incapable de nous dire où mettre notre vélo. En fait, dès que je vois un agent, je lui fais part des soucis que nous rencontrons pratiquement à chaque fois avec nos vélos, en espérant qu'il fera remonter l'information. Je précise que cet été nous avons voyagé en tandem + carriole car nous aussi sommes un couple avec un enfant de 16 mois aujourd'hui. Je vous laisse imaginer le stress pour faire entrer ces véhicules plutôt encombrants dans un train (tout ça en deux minutes...).

La seule différence avec vous, c'est que nous avons choisi de limiter les trajets en train et de pratiquement tout faire à vélo, avec nos bagages. Je vous conseille cette formule, elle offre encore plus de liberté, limite le stress (c'est vous qui décidez de votre rythme, de vos heures de départ...). Bien sûr, il faut pouvoir consacrer pas mal de temps pour aller et revenir de l'endroit choisi pour vos vacances. Je vous décris un peu ce que nous avons fait : Créteil - Montargis en RER, pour éviter toute la banlieue parisienne (et là, je dis merci le RER parce que ça nous a fait gagner une journée qui aurait été plutôt désagréable vu le charme de la banlieue parisienne), puis Montargis - Allègre (Haute-Loire) en tandem, avec étapes de maximum 100 km par jour (en suivant le rythme du bébé et de ses siestes). Pour le retour, Allègre - Auxerre en tandem, et Auxerre - Paris en TER (dans le fameux train annoncé avec vélos mais sans rien pour les accueillir).

Je suis comme vous, je n'aime pas la voiture (elle m'endort et d'ailleurs, nous n'en avons pas et je n'ai pas le permis...), et la formule train + vélo est pour moi la meilleure pour se déplacer. Et malgré toutes les difficultés que l'on rencontre et le stress que ça provoque, il faut persévérer et monter dans les trains avec nos vélos, ça fera peut-être changer les choses...

6 Pedibus et Vélobus : le réseau des Mille-Pattes de l'Hérault

Bien souvent les enfants sont accompagnés à l'école en voiture sur des distances très courtes. L'idée est de fournir une logistique encadrant les enfants qui vont alors à l'école/collège à pied ou à vélo. Le réseau des MillePattes de l'Hérault a démarré les opérations suivantes :

– *Opération déjà lancées : Jacou (03/2005), quartier St Clément - Montpellier et Poussan (06/2005)*

– *Opérations en réflexion assez mures : Vendargues, Castelnaud-le-les, St Jean de Védas, Prades-le-les, Montpellier près d'Arènes, les Aubes, Celleneuve...*

– *En réflexion débutante : Assas, Vailauquès*

– *Ailleurs que Montpellier : Sète, Bédarieux, Pézenas, Béziers, Narbonne, Argelès-sur-mer...*

J'ai repiqué des informations sur leur site :

<http://millepattes34.free.fr> pour vous présenter un résumé de leurs activités. Si des adhérents sont intéressés par le montage d'un VéloBus dans son quartier, sa commune...

6.1 Le concept des Pédibus et Vélobus

De quoi parle-t-on exactement ?

D'un véritable système de ramassage scolaire fonctionnant comme de véritables lignes de bus mais à pied ou en vélo et desservant les écoles primaires ou maternelles, donc non polluant. Ce système est basé sur la participation volontaire d'enfants et de parents.

La particule « bus » a été conservée car ce système conduit à la création de véritables lignes de transport avec des arrêts à des horaires fixes, entre lesquels les enfants marchent ou pédalent, en groupe, encadrés par des adultes bénévoles, parents ou autres accompagnateurs.

Il vise à réduire l'utilisation de la voiture sur les trajets courts que sont les liaisons domicile - école et éviter le phénomène des « parents-taxi ». La promotion de déplacements non polluants permet d'introduire auprès des enfants une réflexion sur le respect de l'environnement dans une démarche quotidienne.

C'est l'occasion d'accroître la sensibilité des enfants (et des parents !) sur les alternatives à l'usage systématique de l'automobile.

6.2 Des pédibus et vélobus, Quesako ?

Aller à l'école à pied ou à vélo : saugrenue comme idée, non ? Il est devenu si pratique et si rapide de faire tous nos déplacements en voiture !!!

Appelez cette activité pédibus, mettez des chasubles fluos aux parents encadrant des groupes d'enfants allant à pied ou à vélo à l'école, et vous comprendrez mieux ce qui se passe dans nos communes depuis quelques mois !

Faites de même à vélo et ça devient un vélobus... Un peu plus de logistique mais très pratique pour les distances un peu supérieures.

6.3 Aller en voiture à l'école, une évidence... pourquoi lutter contre ?

La voiture est prédominante, même pour des trajets courts et gagne du terrain par rapport à la marche et au vélo. En France, plus de la moitié des déplacements de moins de 3 km sont faits en voiture. Ce phénomène est encore plus marqué pour des communes dites périphériques comme St Gély du Fesc... Malgré des distances relativement courtes entre la plupart des quartiers d'habitations et les établissements scolaires, une très forte part des déplacements vers les écoles primaires se fait en voiture. 85% des enfants de Saint Gély venaient en voiture avant le démarrage du Pédibus.

Nous sous estimons fréquemment l'ampleur du phénomène et les conséquences en terme de trafic, de pollution, de santé... Ce facteur est extrêmement perturbateur de la qualité de vie sur des périodes clés de la journée.

Un recul inquiétant des « modes doux » : Sur une période de 10 ans (1982 et 1993), nous constatons que la part de l'automobile ne fait que s'amplifier avec une croissance relative de 31% alors que la marche ou le vélo ont réduit d'une amplitude équivalente.

Les jeunes restent une des populations qui pratique le plus la marche ou le vélo mais subit également le taux de chute le plus marqué. D'autres analyses indiquent qu'une personne n'ayant pas pratiqué le vélo en étant jeune sera d'autant moins encline à le pratiquer à l'âge adulte... « L'addiction » à la voiture serait donc irrémédiable ?! La voiture ne serait plus à remettre en cause, la pression de la publicité automobile rajoutant ses arguments parfois paradoxaux...

6.4 Les raisons de ces dégradations sont multiples.

- L'étalement urbain caractéristique du développement d'un habitat « horizontal » : Les lotissements, parfois en quartiers fermés, ou en impasse favorisent les déplacements en voiture. Les liaisons à pied vers les quartiers voisins et notamment les écoles sont difficiles. Les aménagements piétonniers sont parfois inexistantes et la marche devient inconfortable.

- Les modes de vie et de travail ont évolué : Le travail est devenu plus flexible, les distances domicile - travail se sont accrues considérablement, l'automobile est longtemps apparue et continue à l'être, comme un mode de déplacement souple et confortable.

- Un cercle vicieux s'établit : Un accompagnement scolaire en voiture de plus en plus important entraîne une augmentation du trafic automobile et donc une dégradation de la sécurité des rues du village. De ce fait, de moins en moins d'enfants vont à l'école à pied ou à vélo car la perception de l'insécurité devient de plus en plus évidente. Les déposes automobiles dites de « parents taxi » vers l'école augmentent encore plus.

L'utilisation de l'automobile est devenue une habitude de déplacement quasi « naturelle » qu'il devient incongru de questionner.

Devoir même dépenser de l'énergie pour mettre en place un système collectif de pédibus ou vélobus, système simple et naturel par excellence, insiste sur le fait que nous « marchons parfois sur la tête ».

- Dégradation de la qualité de vie : Les diverses pollutions augmentent au sein des quartiers (pollution sonore, visuelle et atmosphérique), avec une augmentation du sentiment d'insécurité et de l'insécurité réelle (augmentation des accidents). Les constructeurs créés des voitures dites « propres » mais qui demeurent encore polluantes.

- Diminution de l'activité physique et risque pour la santé : Nous sommes dans un contexte national d'accroissement important des cas d'obésité chez les enfants. Ces problèmes de santé publique sont reconnus comme prioritaires. La pratique d'une activité physique quotidienne et régulière est l'un des éléments de lutte mis en avant. L'accompagnement régulier vers l'école en voiture ne fait qu'aggraver le manque d'activité physique chez les enfants.

Dans une optique évolutive de nos modes de vie, la sensibilisation des enfants aux problématiques environnementales est capitale. Si un enfant a toujours été transporté en voiture et qu'il n'a pas pris l'habitude de marcher ou de faire du vélo, quand il sera adulte, il sera trop tard. Il sera devenu un individu totalement dépendant de l'automobile. Les actions pour le développement des circulations douces envers les enfants sont primordiales, il s'agit de la cible principale de tout programme de promotion.

6.5 Le pédibus : un système qui n'a que des avantages

Les avantages évidents du ramassage scolaire à pied et à vélo La mise en place de ligne de ramassage scolaire à pied (ou à vélo) ap-

porte de nombreux avantages réellement indiscutables. Les commentaires des enfants sont révélateurs... :

- C'est amusant et anti-stress !
- Ça crée de la convivialité !
- C'est bon pour la forme !
- C'est zéro pollution !
- Ça améliore la sécurité !
- C'est éducatif !
- C'est autonome
- C'est festif !

7 Brève(s)

7.1 Un vélociste ouvre

Note du rédacteur : Laurent Ness est un pratiquant convaincu du vélo en ville. Vous l'avez sans doute rencontré sur son drole d'engin : un tricycle pas banal qui va bien vite dans la circulation avec son petit drapeau qui dépasse des capots des voitures. Sa boutique a ouvert récemment. Ce type de boutique intéressera nos adhérents : Elle est située en ville, elle a un atelier de réparation compétent pour les vélos de ville (contrairement à certains spécialistes de vtt), elle soutient l'association et propose une remise aux adhérents comme les vélocistes dont nous donnons les coordonnées en fin de bulletin.

Mais, à mon avis personnel, ce qui la distingue des vélocistes que nous connaissons dans l'agglomération, c'est la diversité et la qualité des accessoires et vélos proposés pour le cycliste urbain : On y trouve les vêtements de pluie, les paniers, les éclairages, les écarteurs de danger, les antivols ... bien adaptés à notre pratique quotidienne de cyclistes urbains.

C'est vrai qu'en cherchant sur le web, en faisant le tour des grandes surfaces (à vélo ?), on peut récolter les informations et trouver son bonheur, mais c'est tellement plus simple en y allant à vélo en ville.

La suite de cette brève a été rédigée par Laurent NESS le vélociste lui-même. « ON AVANCE » propose une large gamme de produits destinés à l'écomobilité. Des vélos de ville de qualité, des vélos électriques, des vélos pliants, des vélos de randonnée, des vélos couchés, des vélos tricycle, des remorques bagagères et à passagers. Quelque soit votre besoin « ON AVANCE » se décarrassera pour trouver une solution à vos objectifs de mobilité douce. La gamme d'accessoires spécialisée ville et randonnée est particulièrement étoffée bien-sûr. « ON AVANCE » accorde une remise de 7% sur les accessoires aux membres de Vélocité et leur famille directe. Marques principales de vélos : Cannondale, Scott, Giant, Arcade, Brompton, Catrike, Greenspeed, KMX, Optima, Azub, Anthrotech... Marques d'accessoires : bagagerie Ortlieb, cadenas Abus, portes-bébés hamax, remorques Chariot CTS, Bob, casques Met, BBB, Cateye, Zéfal, Chaussures de vélos au look urbain Norhwave (mais aussi Shimano, Scott), protection contre les intempéries : Jantex... Les pièces d'usures : pneus Schwalbe et Hutchinson, équipement Shimano, Sram... L'atelier de réparation multi-marques complète harmonieusement l'ensemble de la boutique. Vos amis peuvent s'inscrire à Vélocité chez « ON AVANCE », les formulaires d'inscription y sont présents.

*« ON AVANCE » Ecologie & Ecomobilité
phone : 33 4 67 100 777 7 bis quai des Tanneurs 34 090 Montpellier FRANCE www.on-avance.fr Horaires : du Mardi au Samedi de 10 à 12h et 14h30 à 19h*

Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Dernier numéro (Mai/Juin) : Rétrécissements, danger pour les cyclistes (illustration de ce qui se passe av de Lodève). Vélo et TC : agir.

5 numéros par an, 12,5 €.

Règlement par chèque à l'ordre de : FUBicy. À renvoyer, avec vos coordonnées à : FUBicy 12 rue des Bouchers 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 actuellement les **premier et troisième Vendredi de chaque mois à 18h30**. Le lieu de rendez-vous est fixé **au local des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, à Montpellier**.

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.

Expéditeur :

VéloCité Languedoc
8 rue des Orchidées
34000 Montpellier

Destinataire :

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
On Avance	7bis quai des Tanneurs, Montpellier	7% pièces
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%

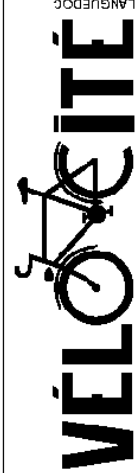
Appel aux cotisations

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, 8 rue des Orchidées, 34000 Montpellier .



VÉLOCITÉ
LANGUEDOC

Vélocité Languedoc
8 rue des Orchidées
34000 Montpellier FRANCE
Tél. : 04 67 40 15 50 ou 04 67 58 47 59
<http://montpellier.fubicy.org>
e-mail: montpellier@fubicy.org

La ville sans contraintes.

Ne pas jeter sur la voie publique.

Nom(s) : Prénom(s) :

Adresse :

Code postal : Ville :

E-mail :

Téléphone :

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).

Formulaire d'adhésion individuelle