

1 Éditorial

Quoi de neuf pour le vélo à Montpellier ? Les bonnes nouvelles sont rares : Saluons la qualité de certains aménagements nouveaux comme la piste bidirectionnelle en site propre de la rue de Nazareth/avenue de Castelnaud. Espérons que le schéma directeur des pistes cyclables de Montpellier, dont l'étude préalable est commencée, aboutira à des réalisations de qualité. On se rappelle qu'un tel schéma a connu son heure de gloire à Montpellier, avant d'être abandonné au profit d'une désignation vague et peu contraignante d'« axes structurants » qui n'engageaient personne.

L'agglomération est aux abonnés absents, et communique sur une éventuelle copie de VéloV, la location de vélo de la ville de Lyon.

La ville communique toujours autant, et ajoute ses kilomètres de pistes ou bandes cyclables aux kilomètres réalisés. On en serait à 150 kilomètres. Ce chiffre nous paraît bien optimiste, mais pour pouvoir le contredire il faudra bien que nous réalisions notre propre évaluation des équipements cyclables de la ville. Et bien le projet commence, il est assez informatisé, à l'initiative de Simon Popy. Vous trouverez les renseignements et modes d'emplois à l'adresse :

<http://jfvilarem.free.fr/enquete-web/enquete.html>

Le Conseil Général ne veut pas rester en rade et communique aussi, mais nous trouvons cette communication de fort mauvais goût : on voit un cycliste sportif (équipement avec short et chaussures de vélo) qui répare sa roue crevée au bord d'une route. Pas très incitatif : le vélo serait donc un sport, pas un mode de transport, et technique en plus : on crève et répare au bord de la route. Je vois mal un aménageur utiliser une communication à base de voiture en panne pour inciter à rouler sur son réseau de transport.

Les travaux du tram s'achèvent ; Les pistes coupées le restent depuis le début, sans solution de rechange pour les vélos. Le plan des pistes cyclables distribué par la ville est celui de ... septembre 2004, obsolète et souvent faux. Pas de continuité dans les aménagements, ce qui est un reproche majeur.

Enfin, la saga de l'aménagement d'un séparateur meurtrier avenue de Lodève, s'achève par le dépôt par l'association d'un recours au Tribunal Administratif. C'est dommage d'en arriver là, mais le simple respect de la loi ne semble plus pouvoir se faire dans la concertation. Comme diraient certains « Nous faisons confiance en la Justice de notre pays ».

2 Sur votre agenda : Vélorution Samedi 10 Juin, 10h30

Samedi 10 Juin, 10h30 à Castelnaud le Lez
Rendez-vous au centre ville,
sur la place du marché de Castelnaud
Avec votre vélo. Une première vélorution.

Le principe : On circule de manière festive dans les rues. avec nos pancartes, nos slogans. Mais on ne revendique rien. On affirme simplement la présence des vélos comme moyen de transport. Dans la rue.

Table des matières

1	Éditorial	1
2	Sur votre agenda : Vélorution Samedi 10 Juin, 10h30	1
3	Recours au Tribunal Administratif	1
4	La conquête de l'Ouest	2
5	Le schéma directeur revient à Montpellier	2
6	Réparer son vélo avec VieuxBiclou	3
7	L'agglomération s'intéresserait au vélo ?	3
8	Un plan des pistes de Montpellier	4
9	Inauguration du Viaduc Loubat	4
10	Prendre son vélo dans le train	4
11	Aménagements divers : Rue Artur Young	5

3 Recours au Tribunal Administratif

L'aménagement dangereux de l'avenue de Lodève a été un long conflit avec la Mairie de Montpellier. Ce conflit n'a pu trouver de solution, et la Mairie a laissé ce séparateur en l'état, mettant en danger la vie des cyclistes. Nous avons donc été contraint de déposer un recours au TA. L'historique, par Hélène de Chabert, ci-dessous :

RAPPEL DES FAITS :

L'avenue de Lodève constitue un axe obligatoire de circulation pour tout véhicule arrivant du Cours Gambetta et se dirigeant vers les quartiers nord de la ville.

En avril 2004 la Mairie de Montpellier a construit un axe séparateur médian délimitant la voie montante pour les voitures et la voie descendante pour les bus.

L'association Vélocité a immédiatement prévenu du danger que constituait cet aménagement pour les cyclistes en rappelant que compte tenu de l'axe séparateur médian, les cyclistes se trouvent en danger permanent car les voitures ou les bus ne peuvent plus les dépasser à la distance réglementaire.

vendredi 14 mai 2004 à 18h était organisée une première manifestation.

lundi 17 mai 2004 à 14h10 se produisait un accident mortel : un jeune garçon de 14 ans était renversé par un autobus et écrasé par la roue arrière droite du bus.

Ce même 17 mai 2004 l'association Vélocité demandait à la Mairie un rendez-vous urgent.

mardi 25 mai 2004 à 18h30 était organisée une marche silencieuse. Ce même *25 mai 2004*, l'adjoint au Maire en présence du directeur général des services recevait une délégation de Vélocité pour évoquer cet aménagement.

L'adjoint au Maire leur donnait l'assurance qu'il ferait étudier par ses services les aménagements possibles pour sécuriser au mieux la circulation des vélos dans cette avenue.

vendredi 2 juillet 2004 une deuxième réunion avait lieu à la mairie avec l'adjoint au Maire, discussion qui a porté sur le travail des services techniques.

19 septembre 2004 : l'association Vélocité rappelait au Maire le danger de l'avenue pour les cyclistes et la nécessité d'un réaménagement.

5 octobre 2004 : une lettre adressée par l'adjoint au Maire à l'association Vélocité témoigne des premières tergiversations de l'administration : « je suis prêt à vous rencontrer quand vous aurez mieux défini les objectifs visés par votre association »

26 octobre 2004, une lettre de riverains de l'avenue de Lodève adressée à la Mairie suite aux accidents des 28 et 30 septembre 2004 rappelle de façon « véhémente » l'urgence d'une solution pour les vélos sur l'avenue de Lodève.

Le 17 janvier 2005 une première mise en demeure adressée par Vélocité au Maire lui demandant de prendre des mesures de sécurité publique.

Nouvelle rencontre à la mairie puis sur le terrain avec le Directeur des services techniques.

Le 14 février 2005 : un deuxième accident grave (cycliste blessé).

28 février 2005 : lettre du Maire de Montpellier au Président de Vélocité proposant une nouvelle réunion avec l'adjoint au Maire.

22 mars 2005 : réunion qui n'aboutit à rien, la discussion avec l'adjoint au maire s'étant éloignée des préoccupations de sécurité publique.

22 avril 2005 : réitération de la mise en demeure de mettre en œuvre des mesures de sécurité publique. Fait référence à l'article L228-2 du Code de l'Environnement (ancien article 20 loi sur l'air).

31 mai 2005 : réponse laconique des services de la Mairie « j'ai pris bonne note »

mardi 17 mai 2005 : anniversaire de l'accident mortel : manifestation avenue de Lodève à l'appel de trois associations : Vélocité, Arceaux Vie Active et Drôle de Figue. La presse reparle du sujet. L'adjoint au maire explique sur France-Bleu, France 3, et dans L'Hérault du Jour (du vendredi 27 mai 2005) qu'un réaménagement n'est plus à l'ordre du jour et n'est pas envisagé.

C'est dans ces conditions que Vélocité a adressé le 18 novembre 2005 au Maire de Montpellier une réclamation pré-contentieuse lui demandant de mettre en œuvre au titre des dispositions de l'article L 2212-2 du CGCT, les mesures de sécurité publique qui s'imposent.

Le Maire de Montpellier a, par courrier du 12 janvier 2006, érudé la question en proposant un réaménagement entre la rue Tour Bufel et le boulevard Benjamin Milhau : Par courrier du 7 février 2006 l'association Vélocité a répondu qu'il s'agissait d'une réponse incomplète et inappropriée ne pouvant être prise en compte car elle ne concerne que les deux cents mètres de la partie terminale, qui a une largeur suffisante (deux voies pour les voitures) et où un aménagement n'est pas aussi indispensable.

Aucune disposition d'aucune nature n'étant préconisée ni même envisagée pour la partie montante qui est dangereuse, sa réalisation laissera les cyclistes exposés au danger grave et imminent d'accident dont ils attendent légitimement d'être protégés par des mesures appropriées.

C'est l'objet de la requête qui a été déposée le 10 Mars 2006 auprès du Tribunal administratif de Montpellier.

4 La conquête de l'Ouest

De Michel Julier

Dimanche nous sommes partis à la conquête de l'Ouest. Voici l'histoire :

Ballade à Béziers le Dimanche 21 mai 2006.

Pas d'affluence à cette ballade pourtant prévue depuis assez longtemps. C'est curieux car nombreux sont ceux qui nous demandent si nous organisons des ballades à vélo...

Nous nous retrouvons à 5 à la gare de Béziers : l'un (Jean-Louis) est notre adhérent biterrois, deux étaient venus de Montpellier en train régional (transport gratuit des vélos dans tous les TER de notre région, sous réserve de place disponible : pour nous ce fut parfait), et deux autres étaient venus en Citroën DS break pour transporter leur tandem.

Jean-Louis nous guide d'abord pour un tour de Béziers, fort calme le dimanche, où nous comptons 3 aménagements cyclables (un arceau en inox pour garer 2 vélos, un garage pour 3 vélos devant la DDE, et une dizaine d'arceaux bizarroïdes devant l'ancienne poste qui servent à empêcher les sans-abris de dormir là). L'absence de tout cycliste à Béziers est telle que même devant le campus universitaire, personne n'a envisagé d'installer un parking à vélos, par contre les parkings pour autos sont nombreux. Pour être honnête, il y a aussi un parking à vélos à la gare, mais on ne peut pas vraiment y accrocher des vélos.

Côté transports publics, la gare routière située en plein centre-ville devant la sous-préfecture, et donc assez éloignée (en distance et en altitude) de la gare SNCF, est une curiosité locale. Idem pour l'absence d'indications pour les voyageurs descendant du train et qui voudraient prendre un bus urbain. Mais ceci est hélas courant en France.

Nous allons ensuite au canal du Midi. Le côté Est permet, via un embranchement cyclable, d'aller à la mer (une boucle est même possible, en saison, avec une traversée par bac). Pour notre part, nous partons vers l'Ouest, par le pont-canal et les écluses de Fontseranes, jusqu'au Malpas où nous profitons des belles installations de la Maison du Malpas (genre d'office de tourisme intercommunal) pour casser la croute. Puis nous montons à l'Opidum d'Enserune, site archéologique d'où l'on admire la curiosité du lieu : l'ancien étang de Montady avec sa structure en roue de vélo, et le Malpas où s'empilent au même endroit la galerie d'assèchement de Montady, la voie ferrée, le canal du midi, et la route.

Puis nous rentrons par un chemin un peu plus rapide qu'à l'aller, non sans faire étape au port de Colombiers, puis à Fontseranes où nous observons la pente d'eau qui jouxte les 7 écluses. Puis nous nous séparons, chacun vers sa maison, son auto, ou son train.

Bilan de la journée : temps superbe, température idéale, parcours tranquille mais demandant un peu d'attention à cause des racines, et transport facile des vélos dans le train.

5 Le schéma directeur revient à Montpellier

Un schéma directeur des aménagements cyclables à Montpellier. Abandonné il y a quelques années, il revient :

la ville de Montpellier se dote d'un schéma directeur des aménagements cyclables, et c'est le CETE (service décentralisé dépendant du ministère de l'équipement) qui a été sélectionné pour réaliser l'étude préalable.

La ville de Montpellier a lancé une étude pour l'établissement d'un schéma directeur des itinéraires cyclables.

Le lancement de cette étude correspond à une vraie préoccupation de la municipalité qui sent bien qu'elle est en retard sur les équipements cyclables. À force de dénoncer l'immobilisme dont fait preuve la mairie en la matière, voici enfin une avancée concrète, même si les réalisations ne sont pas pour demain et sans préjuger des arbitrages politiques finaux.

Cette étude a été confiée à un organisme indépendant après appel d'offre, et c'est le CETE (service décentralisé dépendant du minis-

rière de l'équipement) qui a été sélectionné. Nous avons rencontré les maîtres d'œuvre de cette étude, et nous pouvons affirmer qu'ils sont sérieux et motivés. C'est pourquoi le bureau de Vélocité Languedoc a décidé de collaborer pleinement à cette étude.

Ci-dessous un compte-rendu rapide de la réunion avec le CETE :
 - un groupe de 3 personnes (Chantal, Luc, Michel) a rencontré les 3 personnes du CETE chargées d'élaborer le schéma Vélo de la ville de Montpellier (Jérôme Cassagnes, Yann Lemartret, et un stagiaire). Il s'agit de 3 personnes motivées, qui ont parcouru à vélo tout ce qui existe d'aménagements cyclables en ville. La rencontre a été assez longue.

- le délai est court : pour la première étape (élaboration du diagnostic), ils ont jusqu'à fin juin.

- participation de l'association : le CETE serait intéressé par la collaboration des adhérents, concrètement en remplissant un questionnaire. C'est très utile car les projets futurs peuvent en dépendre en partie. Nous attendons que le CETE nous fournisse un questionnaire que nous pourrions mettre sur le web en invitant les adhérents et sympathisants à y répondre. (NDLR Le questionnaire est disponible sur le site de l'association. Remplissez le et faites nous une copie.)

- la discussion a porté entre autres sur l'évaluation des pistes cyclables, sur nos priorités que nous voyons (plusieurs points signalés, dont les liaisons Montpellier-banlieue comme St-Jean-de-Védas, la traversée de l'avenue de la Liberté, le carrefour du Corum, la liaison centre-facs), et sur le stationnement (en particulier résidentiel).

- à noter que la mairie semble vraiment vouloir se sortir d'une situation gênante où la mettent les mauvaises conditions de la circulation à vélo

- cependant le vélo passe encore et toujours en dernier : pour le tram ligne 2, les itinéraires cyclables ont été dessinés au début, mais à chaque problème technique (propriétaires refusant de se faire exproprier,...), c'est l'espace cyclable qui a été sacrifié, alors que nous aurions bien accepté le regroupement vélos+voitures dans un espace ponctuellement réduit à 30 km/h. Bref, il reste du boulot !

- pas mieux pour les piétons : la plupart des feux rouges, connectés au réseau informatique "Gertrude", sont odieux pour les piétons. Quand on appuie sur le bouton, il faut attendre que toutes les phases prévues se déroulent, avant que les piétons ne puissent passer. Ils apprennent avec surprise que certains boutons piétons sont quasi-immédiats (exemple : Rd-pt Ernest Granier, celui de Richter avec les armoiries de Paris : panneaux bleus et rouges avec un bateau).

6 Réparer son vélo avec VieuxBiclou

Je reprends la présentation de cette association sur leur site. « Le Vieux Biclou est un atelier associatif de réparation de vélo.

Les membres de l'association peuvent venir réparer eux-même leur vélo à l'atelier.

L'association met à leur disposition un local, des établis de travail et les outils nécessaires à leur réparation.

Ils peuvent également acheter sur place des pièces détachées d'occasion.

Ils bénéficient, pour les aider, des conseils et de la bonne humeur des autres membres et de l'animateur, ainsi que de fiches techniques détaillées. »

Les vélocistes de Montpellier sont de moins en moins nombreux, et, aux dires de Laurent Ness (On Avance), la réparation de vieux vélos leur pose un gros problème : Comment faire comprendre au propriétaire d'un vélo dont la valeur marchande est de quelques

dizaines d'euros, qu'une remise en état sérieuse de leur vélo prendra du temps (entre 20 minutes et une heure d'un mécano qualifié), mobilisera de l'énergie (commande de pièces), de l'espace, et coûtera donc au final assez cher (au moins 30 euros sans les pièces). Une association qui prend en charge ce type de service est donc très précieuse, et nous conseillons fortement aux membres de VéloCité de prendre contact avec VieuxBiclou pour réparer eux-mêmes leur moyen de transport.

Le site de l'association est <http://vieuxbiclou.free.fr/joomla/>

L'adresse : 22 rue Lamartine, Montpellier. L'atelier est ouvert Samedi de 14h 17h, et Jeudi de 17h30 20h30.

7 L'agglomération s'intéresserait au vélo ?

Le 20 Février, un article du Midi Libre nous signale que l'agglomération s'intéresse à la location de vélo, style VéloV de Lyon. Dans l'article, le promoteur de ce service a quelques phrases malheureuses comme : « La clientèle visée est celle de l'hyper-centre, même si la mentalité sudiste n'est pas très portée sur le vélo. » ou encore « Mêle me s'il n'y a pas forcément une culture vélo, c'est plus facile de mettre en place ce dispositif dans une ville où il y a une complémentarité bus et tram que dans une autre avec un système mono-transport »

En réponse à cette annonce citée sur la liste de diffusion de la FuB, Michel Julier apporte les réponses qui suivent :

- Que l'Agglo de Montpellier s'intéresse au vélo est un événement, ce n'était **jamais** arrivé. Sauf l'été dernier pour tenter de détourner le flux de baigneurs de Palavas (pour raisons politiques) vers une autre commune non joignable en bus : l'intermodalité bus+vélo avait alors été utilisée en désespoir de cause.

- Le service me semble utile. Il y a bien le service de location actuel de TAM-vélo (Transdev, pour le compte de la ville), intéressant et très utilisé surtout en été pour les ballades : vélos urbains, bien entretenus, prix intéressant (voire gratuit). Mais c'est long pour louer un vélo, s'il y avait des vélos en libre-service ce ne serait pas en concurrence. Il n'y a pas de loueur de vélo en ville, à part une tentative de vélos gratuits financés par la publicité qui me semble être tombée à l'eau faute d'annonceurs.

- "pas de culture vélo", "mentalité sudiste pas très portée sur le vélo" ? Si le promoteur du service n'y croit pas, où va-t-on ? Déjà, il y a ici peu de gens du sud. Il y a plein de vélos partout où on ne peut pas aller en voiture, presque aucun partout où c'est conçu pour la voiture et dangereux pour les vélos. La culture a bon dos, les gens sont pragmatiques. Si l'Agglo-Mairie de Montpellier (quand Frêche était encore maire) n'avait pas construit dernièrement des tonnes d'immeubles avec 1 ou 2 places de parking voiture par logement mais totalement dépourvus de parking à vélo, il y aurait beaucoup plus d'usagers du vélo dans les nouveaux quartiers !

- "clientèle visée dans l'hyper-centre" ? Le centre historique se traverse à pied en moins de 5mn, le vélo y est plus gênant qu'autre chose, je me demande si l'auteur de cette déclaration sait de quoi il parle.

- on sent la motivation marketing genre "nous aussi on est modernes". J'espère que ce sera quand même fait sérieusement et pas seulement pour dire que ça existe. J'ai peut-être l'air médisant, mais toute la France sait aujourd'hui comment se comporte Frêche, et ici ça fait 30 ans qu'il est au pouvoir (il est encore président de l'Agglo de Montpellier) et qu'il a les mêmes méthodes. Ça peut faire comprendre pourquoi bien des choses

ont du mal à tourner rond, l'injure et le clientélisme c'est un peu juste pour résoudre les problèmes complexes, et pourtant dans cette ville (et Agglo) aucune décision n'est prise qui ne soit pas, soit clientéliste, soit pour nuire politiquement à quelqu'un. *NDLR : un peu polémique, le qualificatif aucune est un peu fort, quoique...*

8 Un plan des pistes de Montpellier

J'ai été chercher au syndicat d'initiative de la ville un plan des pistes cyclables. Ayant cru à une erreur, j'en ai pris un autre à la TAM devant la gare. Ils sont identiques.

J'ai retrouvé dans mes cartons, un plan des pistes cyclables datant de ... septembre 2004. C'est le même ! Celui de Septembre 2004 a été "mis à jour" par les membres de l'Association, sur le stand de la Foire aux associations en septembre 2005.

L'expérience est assez instructive : prenez un feutre rouge et, ajoutez les nouvelles pistes qui n'y figurent pas (av de l'Europe, rue de Nazareth, ...)

Rayez les pistes détruites ou inexistantes : av Jean Mermoz, le long du Lez, derrière le lycée Jean Mermoz, rue de Montasinos, Av St Lazare, ...

Rayez aussi les bandes perpétuellement occupées par des voitures en stationnement (route de Mende hors vacances scolaires).

Entourez d'un rond les discontinuités aux croisements dangereux (Place Albert 1er,...)

Hachurez les discontinuités.

Et vous obtenez une carte assez significative de l'état actuel des aménagements cyclables.

9 Inauguration du Viaduc Loubat

Nous y étions !

Cet ouvrage symbolise parfaitement l'urbanisme des années 60, où l'automobile était triomphante jusqu'au cœur des villes.

Vélocité Languedoc a assuré à l'inauguration une présence remarquable. Avec calme et dignité, nous avons déployé une magnifique banderole "Non à l'autopont, Non au tout-voiture". Nous avons ramené quelques anecdotes, à relater dans notre journal (les vigiles, le 1er adjoint qui prend au premier degré notre demande de faire une piste cyclable sur ce pont...)

Cette banderole a retenu l'attention de la presse, et nous a permis de poser des questions fondamentales :

- quelle est la place de l'automobile en ville ?
- quels sont les paris urbanistiques faits par l'équipe dirigeante ?
- quelle est l'attitude des autorités vis à vis des motorisés, comment cela influence sa régulation ?
- quels sont les moyens techniques mis en œuvre pour réduire les flux motorisés (objectifs légaux d'un PDU) ?

Notre opinion sur ces questions, bien entendu, vous les connaissez :

- nous soulignons les contradictions de la mairie, de l'agglomération, du département et de l'état, dont les investissements routiers (considérables) sont lourds de conséquence pour la vie urbaine ;
- nous dénonçons en regard la faible lisibilité de la politique "vélo" (mais aussi piétons et les limites en matière de transports en communs).

Quelle que soit, la présence d'une association manifestant une opposition à un projet permet de (commencer à) se poser des questions, sur un sujet où "tout allait de soi". Et au public de faire la relation entre "pas de voitures garées sur le trottoir devant chez

moi" ou "pas d'excès de vitesse devant ma porte", et l'organisation globale des transports.

Luc Nourigat

10 Prendre son vélo dans le train

Oui c'est possible et c'est même pas mal du tout.

Croyez en mon expérience personnelle Par Gérard Daurat

Ma profession m'amène à me déplacer beaucoup dans la région Languedoc Roussillon. Ces voyages répétés et longs sont, en voiture, source de bien des désagréments.

Essayons de les lister : Perte de temps, le temps passé au volant (à rouler ou dans les embouteillages) est réellement perdu, il n'y a aucune possibilité de travailler, de se former, de communiquer. Fatigue, rouler 3 heures ou plus par jour, sur des autoroutes saturées de camions n'est pas de tout repos, particulièrement avec des véhicules de service diesels donc bruyants. Danger : le risque d'accident est bien réel, dans ma boîte au moins une personne a un accident sérieux chaque année lors d'un déplacement professionnel. Pollution et consommation de ressources non renouvelables : un aller retour à Perpignan détruit le même poids de matière organique (20 Kg, fossile et non renouvelable) que n'en contient un corps humain. Quant à l'émission de gaz polluants, elle doit friser les 45 Kg (150 g CO² /Km en moyenne + NO + particules fines du diesel etc...), pas mal, n'est ce pas, pour déplacer un bonhomme de 70 Kg ! Il faut que le déplacement soit réellement important ! Retard : le moindre accrochage, afflux de touristes provoque des retards professionnellement inacceptables.

Arrivé dans la ville distante il faut, en plus, patienter dans les embouteillages en polluant bien les habitants du cru et enfin trouver à stationner.

Avec un peu de réflexion je me suis dit que le train résolvait pas mal de ces problèmes sauf un : comment, arrivé sur place, me rendre de la gare à ma destination finale.

L'utilisation des transports en commun de ville est délicate dans la région. Les réseaux de bus sont comme ceux de Montpellier, peu fréquents, englués dans les embouteillages donc lents.

Le mieux était de disposer sur place d'un vélo mais comment ?

C'est lors d'un séjour en Suisse que la réponse m'est apparue : tout simplement en le prenant dans le train avec moi ! Là bas c'est une pratique courante.

Passons à la pratique. Et là il vaut mieux faire profiter les adhérents de Vélocité de mon expérience.

Primo quels trains peut on prendre ?

Tous les TER sont accessibles aux vélos « en bagage à main » sans supplément, c'est le contrat Région/SNCF qui le dit depuis plusieurs années.

Les trains Grandes Lignes était jusqu'à ces derniers mois pour la plupart prévus pour les vélos dans les mêmes conditions, sauf quelques exceptions. Mais la SNCF, qui comme chacun ne le sait pas est un grand ami du vélo et des déplacements non polluants, vient de changer les choses. Il n'y a plus de trains Corail. On les a repeints et appelé TEOZ. A part ça rien de nouveau, il n'y en a pas plus, ils ne vont pas plus vite et ne sont pas plus à l'heure. Il faut bien que quelque chose ait changé : réservation obligatoire quelle que soit la distance et restrictions tous azimut pour les cartes de réduction de la région (pas de via loisirs, via pro avec résa seulement etc...). L'utilisateur doit payer nettement plus cher et en plus il est embêté par la réservation obligatoire. Et le clou rouillé : dans les TEOZ c'est 10 € pour prendre son vélo, prix record d'Europe (il faut bien qu'on soit premier en quelque chose pour le vélo).

Dans les TGV, pour les vélos c'est : pas question ! c'est le PV assuré.

Voilà le vélo dans le train c'est simple ; dans tous sauf dans ceux de la SNCF ! La SNCF est allergique aux vélos dans toute son offre « commerciale ». Le vieux clou rouillé de la Fubicy à la SNCF en 2004 était amplement mérité.

C'est la Région, et depuis longtemps maintenant, qui est à l'origine de la possibilité de prendre son vélo dans le train et qui a bien du mal à faire respecter son choix bien qu'elle paye le prix fort.

Secundo : est ce que ces trains sont fréquents ?

Sur l'axe principal Nîmes Perpignan, il y a souvent un TER par heure (parfois plus, parfois moins, on est loin du cadencement pratiqué chez presque tous nos voisins). Si on vise Carcassonne, Alès ou les petites villes (Lézignan...) c'est plus dur, mais on arrive à trouver son bonheur. Sur Mende il y a peu de trains et ce n'est pas toujours simple d'ajuster ses horaires, mais le parcours est tellement beau et l'autorail tellement confortable que la partie de tourisme compense à elle seule ce désagrément.

Tertio : et comment fait-on en pratique ?

Pour les TER

Il faut prendre son vélo sur le quai. Mais on se trouve un peu comme les personnes sur fauteuil roulant : les gares ne sont pas conçues pour ça. Seule la gare de Nîmes est équipée d'ascenseurs dans lesquels on peut mettre un vélo. A titre de comparaison, c'est la règle en Suisse, même dans les petites gares de village. Alors on en est réduit à porter son vélo. Comme j'ai un vélo léger et que je suis sportif (mais oui, mais oui !!), je m'en accommode fort bien. Première règle donc allégez votre vélo (ça servira aussi pour la suite). Le mien fait dans les 13-14 Kg antivol compris.

Puis il faut monter dans le train. Suivant le type de train c'est plus ou moins facile. Le mieux ce sont les nouveaux autorails avec plancher au niveau du quai, on fait rouler le vélo à l'intérieur, et là, près de l'entrée se trouvent les crochets pour suspendre le vélo par la roue avant. Dans tous les cas les manivelles sont plus faciles avec un vélo léger. Un conseil : comme partout il est de règle de mettre l'antivol avant d'aller s'asseoir.

Pour les trains de la SNCF Pour prendre les trains de la SNCF, il existe une quand même une solution. C'est une adhérente de Vélocité qui me l'a faite connaître : le vélo pliant. J'en ai acheté un excellent, de marque Brompton, qui, replié, devient plus petit qu'une valise. Une fois déplié il roule au moins aussi bien qu'un vélo de ville. Avec, je fais la nique à la SNCF, m'installe dans les TéoZ, les TGV et même le Talgo. Je n'ai jamais de difficulté pour monter ni trouver un emplacement pour ranger mon vélo. C'est vraiment une excellente solution, zen et classe ! Le seul côté négatif c'est qu'on ne passe pas inaperçu.

Avec ou sans vélo pliant, le train + vélo a tout pour plaire, dans le train on peut travailler, lire, rêvasser (faut pas le dire mais c'est vrai) ou discuter le coup avec les voisins, surtout ceux qui ont pris leur vélo.

Lorsqu'on se déplace pour le travail, le gain de temps est considérable, on transforme le temps perdu en temps gagné, la fatigue et le stress sont bien moindres, et le danger quasi nul. On arrive sur place, en général à l'heure, détendu, bien préparé et tout se passe mieux. On a en plus la satisfaction de ne pas polluer ni consommer d'énergie fossile (ou si peu).

Et pour couronner le tout on apprend à connaître les autres villes de la région par le menu.

Ca m'a permis de me rendre compte que Montpellier tient le pompon de l'agressivité et de l'incivisme des automobilistes en Languedoc Roussillon. Nulle part, on ne trouve une telle proportion de mufles et de fous furieux. Il y a même des villes, comme Narbonne, où les gens sont globalement calmes. Du coup, l'absence

d'équipement cyclable n'y est pas du tout gênante. Je me suis aperçu qu'à Perpignan les couloirs de bus sont autorisés aux vélos. Il n'y a pas qu'à Paris donc ! Toutefois, l'usage du vélo dans ces villes est beaucoup moins répandu qu'à Montpellier, bien qu'il soit nettement plus facile de l'utiliser. Peut être le tout-voiture n'y est pas encore dans l'impasse totale, peut être aussi parce qu'en l'absence d'équipement cyclable visible, les habitants n'imaginent pas prendre leur vélo. Je pense souvent à nos amis de PEU (Perpignan) ou Croco Vélo (Nîmes) dans ces déplacements.

En conclusion, prenez votre vélo dans le train. Moyennant quelques précautions, vous vous y habituerez si bien que les trajets en voiture deviendront pour vous une punition.

11 Aménagements divers : Rue Artur Young

En écho à l'article du précédent numéro où nous indiquions

Si l'avis de notre association avait été demandé, nous aurions, par exemple, pu proposer d'ouvrir à cet endroit un cheminement piétonnier et une piste cyclable en terre à condition qu'elle soit reliée à des grands axes cyclables proches existants (ex. la piste qui part de Clapiers vers Montpellier mais s'arrête 500 m. après ; la piste de la route de Mende vers le CNRS) ou à créer (ex : vers le lycée agricole, vers le zoo, vers tous les lieux de travail cités plus haut, dans l'av. du val de Monferrand, vers le plan des 4 seigneurs et l'UFR- STAPS).

Ouf, je rejoins la rue Artur Young. Un grand trottoir partagé, comme d'hab. Revêtement ... rugueux. Mais bon, tout va bien jusqu'au croisement avec la D17E (av d'Agropolis). Là l'aménageur s'est pris les pieds dans le pinceau et les poteaux : impossible de négocier le virage à angle droit qu'il nous a concocté.

À part ce point très faible, jusque là ça va. Ensuite on peut remonter vers la patinoire : pas d'aménagement, voitures à fond, ou continuer vers le rond point d'Agropolis. Et là on touche le fond : un pont avec un unique trottoir (pas de chaque côté hein) protégé par une bordure ciment, et sur lequel un vélo passe en raclant les cotés avec les pédales. Poussettes, handicapés s'abstenir.

On passe le CIRAD, on arrive sur la fin de la piste, comme d'habitude sur un rond-point très dangereux. Et là, plus rien. Débrouille toi. C'est assez extraordinaire : des passages dits protégés qui arrivent dans une zone bordée par des glissières de sécurité qui vont bien comprendre qu'ici c'est la zone de la voiture.

Je remonte par la route de Mende qui passe devant le lycée Agropolis. Je n'avais pas compris la prose de Luc, et j'ai fait une photo : la piste qui passe un pont est en bois sur le pont, bordée de chaque côté par une zone d'environ 5 mètres de long qui est réalisée en ... lisse, du genre marbre de la comédie. On imagine les gadins en série par temps humide. Il y a des marques magnifiques au sol. À mon avis un poste de secours s'impose à cet endroit.

Cette piste est bidirectionnelle, protégée des voitures, mais pas des scooters qui la descendent à fond ! Elle dure environ 400 mètres jusqu'au lycée Agropolis. Ensuite, un magnifique panneau sens interdit accompagné du classique axe partagé piétons et cycles permet d'emprunter à contresens l'axe des bus, pour se retrouver au carrefour avec A. Young. Carrefour très difficile à franchir dans ce sens puisqu'il n'y a rien de prévu pour les vélos remontant. Il faut y aller à l'arrache, et s'insérer dans le flot des voitures qui tournent à gauche en vous coupant la route, puis traverser la voie de ceux qui foncent dans la route de Mende. Vraiment très sportif.

Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Dernier numéro 85 Avril 2006 : Jeu-concours « À vélo, c'est la santé ». Tests d'antivols.

5 numéros par an, 14 €.

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 au local de l'association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, Montpellier (rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble) en général le Vendredi soir à 18h30. 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 :

Nom	Adresse	Remise
On Avance	7 bis quai des Tanneurs, Montpellier	7% sur accessoires.
Sibade	7 rte de Lodève, Celle-neuve	10%
Pinol	110, rue Fg Boutonnet, Montpellier	10%
Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier	pas de remise

L'association qui vous aide à réparer un vélo

VieuxBiclou	22 rue Lamartine, Montpellier	voir site
-------------	-------------------------------	-----------

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
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

LANGUEDOC

VÉLOCITÉ

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).