

1 Éditorial

Le vélo à Montpellier a le vent dans le dos. Malgré les retards dans les aménagements, les suppressions de pistes cyclables, travaux et obstacles en tous genres. Les adhésions à notre association en sont le reflet : elles continuent à affluer.

Le questionnaire que nous avons communiqué pour connaître votre pratique quotidienne du vélo a eu un succès retentissant (voir encadré).

Mais que fait cette association pour le vélo ? Récriminer, manifester, encourager, conseiller, communiquer et faire communiquer... rappeler sans cesse aux aménageurs que le vélo en ville, c'est sérieux, que la loi "LAURE" (sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) fête ses dix ans.

VéloCité Languedoc se donne aussi pour mission d'intervenir dans le débat sur l'aménagement du territoire, et il est important de faire connaître à tous les adhérents la teneur des propos tenus.

Il est très souhaitable que l'augmentation du nombre d'adhérents s'accompagne par une augmentation du nombre de personnes présentes aux réunions.

Ceci pour rester représentatifs de l'ensemble des cyclistes urbains, et en nourrissant les controverses, qui font toujours progresser les points de vue.

Rappel : les réunions de l'association se tiennent (si possible) les 1er et 3e vendredis du mois à 18h30, au local de l'association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique (au rez-de-chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble, frappez à la fenêtre si jamais la porte est fermée, ou bien sonnez "Association de quartier"), à Montpellier. Tout le monde est bienvenu.

Pour plus de précisions, l'indispensable site de Vélocité :

web : <http://montpellier.fubicy.org> où nous indiquons la prochaine réunion le **Vendredi 15 Septembre à 18h30**.

MONTPELLIER va se doter d'un schéma des aménagements cyclables. La ville a eu recours à un prestataire indépendant pour en réaliser les études (le CETE Méditerranée), qui avait mission de consulter le public et les associations. C'est dans ce cadre, en qualité d'intermédiaire, que nous avons contribué à la diffusion du questionnaire, qui est exploité par le CETE en vue de remettre son étude à la mairie.

2 Sur votre agenda : Antigone des Associations Dimanche 10 Septembre

Dimanche 10 Septembre, Place de Thessalie

Nous vous attendons sur le stand de VéloCité
Numéro d'emplacement : 656.

C'est un moment privilégié pour communiquer entre nous : vos remarques, vos idées, vos itinéraires,...

3 Sur votre agenda : Véloration de la rentrée samedi 7 octobre 14h30

Départ place de la Comédie 14h30.

Le rythme va reprendre : le premier samedi de chaque mois, c'est « Véloration »

4 Les avis donnés par l'association en 2005-2006

VéloCité Languedoc a pris un certain nombre de positions sur des dossiers soumis à enquête publique, d'une portée assez générale :

- le SCOT ou Schéma de Cohérence Territoriale, document supérieur aux PLU (ex POS) Plan Locaux d'Urbanisme ;
- l'aménagement à 4 voies du RD 65 (route des ronds-points Le Crès-Clapiers)
- le doublement de l'autoroute A9
- et accessoirement (participation en pointillés), citons aussi le grand débat public dit du VRAL, organisation des transports en Vallée du Rhône et Arc Languedocien.

A la louche, nous avons exprimé une question commune sur tous ces dossiers (mais chacun intéressant un territoire différent) :

Faut-il continuer à investir massivement dans le routier, alors que le pétrole est devenu rare, que l'énergie est de plus en plus chère, que la pollution est avérée, que l'environnement est un enjeu dont le public prend conscience ?

La réponse n'est pas évidente, car il faut poser la question de la mobilité (souhaitons-nous moins nous déplacer ?) en même temps que celle du moyen de transport.

4.1 le SCOT et le PLU de Montpellier

Deux documents d'urbanisme, le premier au niveau de l'agglomération (stricto sensu) s'impose aux communes, qui doivent déposer un PLU en conformité : rappelons que le PLU est opposable aux tiers.

Ces documents présentent un affichage propre à séduire des défenseurs de l'environnement (la loi oblige à présenter un "plan d'aménagement et de développement durable") ; densification de l'urbanisation à proximité des axes de transport en commun, nécessité de limiter le trafic motorisé induit par la croissance démographique de l'agglomération... Sa réalisation soignée tend à faire croire que l'environnement et la qualité de vie sont au centre des préoccupations. S'ils sont bien au centre du discours (et c'est déjà une avancée en soi), ce n'est pas toujours le cas lors de la phase de réalisation :

- les gros aménagements prévus sont, outre le tramway, le doublement de l'A9, le prolongement de l'A750, le doublement de l'avenue du Colonel Pavelet (rocade ouest), le contournement est ... investissements routiers accompagnant la spécialisation spatiale (zones industrielles, zones de chalandise, zone de bureau, zones résidentielles, zones de loisirs, zones vertes...) générant des besoins supplémentaires de déplacements.
- Ces aménagements impactent un territoire beaucoup plus large que les frontières administratives de l'agglomération, où les prescriptions quand même restrictives du SCOT

(contrainte de l'urbanisation en fonction des équipements collectifs et de transport) ne s'appliquent pas.

- Si la couleur verte, synonyme d'espaces verts, domine sur le plan, ce n'est pas grâce à une politique volontariste de préserver les espaces naturels ! Il s'agit tout simplement des zones inondables et des grandes trouées destinées à recevoir l'A9 doublée, les contournements est et ouest, le prolongement de l'A750...
- Les remarques sur le PLU de Montpellier sont du même ordre, nous regrettons qu'il n'ouvre pas la porte aux nouvelles formes d'urbanisme dont nous rêvons, articulé non plus autour de la voiture, mais autour d'un réseau vert (piétons, vélos...). Nous tenons quand même à féliciter la mairie de Montpellier d'avoir élargi le périmètre où il est fait obligation aux constructeurs de prévoir des garages à vélos dans les immeubles, prenant en compte nos remarques réitérées : en effet, comment développer l'usage du vélo si au préalable chacun n'a pas la possibilité de le laisser en sécurité chez soi ?

4.2 le RD65

En cohérence avec ce qui précède, nous dénonçons l'effet "aspirateur" qui induit une urbanisation (et un trafic) même à l'extérieur de l'agglomération.

Autre raison de la saturation de cet axe : la concurrence à la voiture est inexistante (ou la dépendance à la voiture est totale, organisée et entretenue !) : il faudrait commencer par organiser des transports en communs performants (rapides et cadencés) sans "élargir les tuyaux" pour la voiture (auxquels cas les TC resteront vides !).

Nous sommes aussi scandalisés du développement de cités-dortoir dans ces secteurs sans la moindre liaison cyclable avec la métropole : exemple St Gely et sa route à 4 voies, Clapiers où vous avez le choix entre le rond-point de Montferrier et le rond-point Ch. De Gaulle si vous passez par Castelnaud ! On a donc créé ainsi toute une population dépendante de la voiture individuelle.

Nous avons fait des propositions explicites de pistes cyclables en zone verte (la coulée du Lez), permettant aux résidents de cette zone nord-est de délaissier leur voiture pour goûter aux joies du vélo quotidien en environnement privilégié.

4.3 l'autoroute A9

Mêmes remarques sur les conséquences structurantes. De plus, d'intérêt européen, ce projet menace les investissements ferroviaires qui permettrait le développement du feroutage (projet ferroviaire Nîmes-Perpignan : il passe après ?), génère de la pollution atmosphérique et sonore, gèle une grande superficie de terrains, et offre des contraintes de traversée pour les cyclistes.

Ce dossier, suite à l'avis négatif de la commission d'enquête, a suscité une grosse campagne d'intox, dont la presse s'est fait complaisamment le relais : est-ce que les encombrements quelques jours en été sont à ce point insupportables et méritent un tel investissement ? Ne peut-on pas les réduire en limitant la vitesse et répartissant les catégories de trafic, en élargissant les péages ?

Le doublement accentuerait l'effet "aspirateur" (voir plus haut) que nous dénonçons, déjà responsable des files de voitures sur l'autoroute tous les matins de semaine, dues non pas à l'étroitesse de l'autoroute, mais au fait que les portes de Montpellier sont saturées, parce qu'il y a trop de voitures (occupées par un seul individu), et qu'elles sont mal conçues (ronds-points de grand diamètre bloquant le trafic afférent).

4.4 le débat VRAL

Plusieurs réunions publiques ont eu lieu à Montpellier, à l'instigation de la commission nationale de débat public. VéloCité y a participé ; mais n'a pas répondu de manière active ; en effet, nous n'avions pas un groupe assez motivé sur ces grands débats à caractère national, voir européen, et des associations y ont particulièrement mis en avant les arguments que nous aurions souhaité développer :

La nécessité de favoriser le transport collectif de voyageurs, de permettre une meilleure intermodalité (bus et trains, transports nationaux, régionaux avec les transports locaux (départementaux ou urbains), mais aussi avec le vélo, le développement du feroutage pour les marchandises, la taxation de la pollution ("taxe carbone") ? Malheureusement, les politiques ont une large tribune dans les médias, et détournent le débat à grand coup de langue de bois ("le plus gros bouchon d'Europe doit sauter"...). Tout en déclarant bien haut qu'il faut en finir avec le "tout routier", ils demandent en fait que l'Etat finance les élargissements de toutes nationales, et termine les projets en cours, doublement de l'A7, de l'A9, et autre autoroute du piémont cévenol pourquoi pas..., contre l'avis des populations qui s'est exprimé à chaque fois lors des débats (ou enquêtes) publics. La tactique est de faire semblant de prendre en compte l'avis des populations, de noyer le poisson avec le protocole de Kyoto, et d'élargir les autoroutes en pensant que tout le monde sera content.

Et la politique suivie actuellement par le gouvernement (et les partis de l'opposition surenchérisent) nous éloigne considérablement de l'instauration un jour d'une éco-taxe, n'y prépare pas les mentalités : chèque-essence (ou déplacements), crédit d'impôts pour l'achat d'un véhicule neuf ? A grand renfort de médias, alors que la vérité, c'est que le coût du carburant a baissé de moitié entre 1970 et aujourd'hui !

5 Réflexion après des vacances aux Pays Bas : les déplacements urbains, interurbains et de loisir.

Par Gérald DAURAT

Les Pays Bas ont une densité de population moyenne de 350 habitants au Km², soit plus du double de celle du département de l'Hérault, mais dans l'agglomération de Montpellier (au sens large), cette densité est bien plus forte. Il est intéressant d'examiner la manière dont l'organisation de la ville, de l'habitat et des déplacements y est traitée pour comprendre ce qui cloche chez nous et rend notre environnement insupportable.

C'est un lieu commun de dire que les Pays Bas sont le pays du vélo, et il est vrai que dans tous les quartiers de toutes les villes et villages, c'est LE mode de déplacement, ici pas d'embouteillages ni de mer de voitures.

Mais qu'est ce qui rend les Hollandais si vertueux, si respectueux du calme de leurs villes et villages, si préoccupés de l'économie d'espace et de la préservation de leur pays ? Seraient ils frappés par la grâce ou atteints de masochisme dans ce pays venté et pluvieux ? Serait-ce leur calvinisme (mais alors pourquoi Bush est il différent) ?

Et bien non, c'est beaucoup plus simple et prosaïque que cela. Tout est organisé pour qu'on n'ait pas besoin de voiture. En ville il y a place pour les humains pas pour la voiture et à la campagne, au lieu d'élargir les routes on les a doublées par une voie cyclable. La recette ? L'investissement en faveur de l'automobile est faible depuis longtemps et partout, la place de la voiture est réduite au minimum.

Un exemple, dans Amsterdam des quartiers neufs de plusieurs

milliers de logements ont été construits sur des îles de docks désaffectés. Un pont récent y conduit avec deux pistes cyclables, deux trottoirs larges de deux mètres et seulement deux voies étroites pour les voitures ; l'exact opposé de l'autopont Loubat. On y croise plein de piétons et de vélos, mais pas de voiture. En arrivant sur l'île, autre surprise, les immeubles sont assez hauts mais on n'aperçoit pas la moindre voiture, tout l'espace non construit est réservé à des jardins publics, des aires de jeux, des cheminements piétons et vélos et quelques rares petites rues. Chaque hall d'entrée comporte un vaste local à vélos et poussettes. Sous les immeubles ont été installées quelques places de parking, mais leur nombre est réduit. Ici pas de portails automatiques, hautes clôtures, visiophones pour interdire l'accès aux hideux parkings qui entourent les immeubles chez nous. Je n'avais jamais remarqué combien la disparition de tout espace vert et la multiplication des «murs de Berlin» sont liés à l'envahissement par l'automobile et pas à la petite délinquance. A Amsterdam, celle ci est pourtant bien présente et le nombre et la qualité exceptionnelle des antivols sur tous les vélos en témoignent largement, au point que la valeur des antivols dépasse couramment celle du vélo.

Dans tous les quartiers, là où en France on ferait passer une six voies, à Amsterdam il y a deux voies de tram, deux pistes cyclables, une seule voie (à sens unique donc) pour les voitures, vraiment limitée à 30, et le reste en larges trottoirs. Quant au stationnement automobile, si on n'est pas résident, c'est 3,90 € l'heure 24h/24 et pas seulement en centre ville. Dans les quartiers périphériques, seuls le tram et le vélo ont été choisis et tous deux rivalisent de vitesse, de sécurité et de fréquentation. Les tickets de transports en communs sont les mêmes pour tout le pays et moins onéreux qu'en France. Quant au dessin des lignes de tram, pas de circonvolutions à la Frêche : c'est tout droit et ça fonce. L'étalement urbain, cher à nos élus, n'est pas vraiment à la mode dans ce pays (ni dans aucun autre en Europe d'ailleurs) : pas de marée de lotissements rivalisant d'uniformité et de laideur, pas de voirie sans fin, pas de destruction d'un précieux espace. Si des quartiers moins denses sont aussi construits, on chercherait vainement les voies surdimensionnées, les parkings etc.. mais on trouve toujours la jonction avec les transports publics et le réseau cyclable.

A l'utilisation, dans toutes les villes, le réseau cyclable est très simple et facile, tout est pensé à la perfection, voies communes, séparation des flux, jonctions tout est évident et naturel. Ceux qui

sévisent dans la conception des déplacements à Montpellier pourraient aller là bas apprendre le b-a-ba de leur métier !

Pour les déplacements interurbains, l'organisation est aussi totalement différente de chez nous, le train a été privilégié bien qu'il existe beaucoup d'autoroutes. Entre Amsterdam et les autres villes, ils sont cadencés toutes les 15 ou 20 minutes, c'est encore mieux qu'en Suisse et, là où le train ne va pas, il y a des bus fréquents et rapides. Il n'est pas interdit de prendre sa voiture, mais il faut alors accepter des temps de parcours deux à trois fois plus long et payer des sommes élevées pour stationner. Nous l'avons rapidement compris et utilisé les transports publics et le vélo pour visiter d'autres villes. Une comparaison avec les TGV et TER de notre région est vraiment instructive ; mais il faut dire que le Languedoc Roussillon est classé bon dernier pour les TER.

Les mouvements pendulaires entre agglomérations semblent importants et comme il serait impossible de charger des centaines de vélos dans un train, chacun a deux vélos : un luxueux sur son lieu de résidence, un basique sur son lieu de travail. Il n'existe que rarement des parkings voiture près des gares (chers bien sûr) mais toutes ont des parcs à vélos réellement impressionnants : 2500 places à Amsterdam qui ne suffisent pas à absorber la moitié des vélos, le reste envahit les environs jusqu'à l'insupportable ; c'est pareil dans la moindre bourgade.

Pour aller à la mer ou à la campagne le vélo est vraiment le meilleur moyen. On peut y aller en voiture aussi, mais le parking est toujours petit, cher et éloigné, alors que les pistes cyclables sont magnifiques et les parcs à vélos immenses et bondés comme on le voit sur la photo (immenses à l'échelle du vélo, car ça consomme toujours moins d'espace que le parc à voiture le plus riquiqui). Une petite visite de nos élus du côté de Haarlem pourrait leur donner des idées sur la manière d'organiser l'accès à nos plages.

Le résultat peut être synthétisé dans une petite comparaison, alors qu'au mois d'Aout Montpellier n'était qu'un embouteillage, sujet de toutes les préoccupations, je n'ai vu à Amsterdam aucun embouteillage alors que la population y est plus que triple et l'afflux touristique autrement plus important. On ne peut pas mieux visualiser l'impasse dans laquelle les politiques ont enfoncé et continuent d'enfoncer notre pays.

Avec la fin prochaine de l'essence quasi gratuite, rira bien qui rira le dernier !



Pays Bas : parking de gare.



Pays Bas : parking de la plage.



Pays Bas : un magasin de cycle dans une ville de 5000 habitants.

La revue nécessaire de la Fédération des Usagers de la Bicyclette :

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Dernier numéro 86 Juin 2006 : Les contresens cyclables. Vélos et piétons même combat.

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

La ville sans contraintes.

Nom(s): Prénom(s):
 Adresse:
 Code postal: Ville:
 E-mail:
 Téléphone:

Ne pas jeter sur la voie publique.

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).