

Samedi 5 Juin 15 heures à Vélo sur la Comédie Journée Européenne du Vélo

À cette occasion, VéloCité organise une
réunion sur la place de la Comédie
suivie d'un **défilé à vélo**
à l'issue duquel sont prévus
des rafraîchissements et des discussions.

Quelques « slogans » que nous voudrions faire connaître :

Suite aux États Généraux du Vélo, bravo Monsieur le Maire :

- Merci d'interdire le stationnement sur les pistes cyclables
- Encore merci si vous faites respecter cette interdiction
- Merci pour les pistes et aménagements cyclables que vous avez annoncés
- Merci encore si vous les réalisez
- Merci encore plus si vous ne réalisez pas d'autoroute urbaine

Suite des États Généraux du Vélo : Mais que fait la Mairie ?

Suite à un courrier de notre association, soucieuse de « ne rien voir venir », VéloCité (M. Julier, J. Lafontaine, J.F. Vilarem) a été reçue le par les services techniques : M.Robequain, directeur et M.Barberan, correspondant désigné pour le vélo.

Nous nous inquiétons de ne rien voir venir: ni piste cyclable, ni aménagement de la ligne de tramway semblant aller dans le bon sens, ni même les réunions périodiques promises par le maire.

La lettre envoyée à la mairie par l'association avant cette rencontre a été bien reçue: nos interlocuteurs

en ont des copies largement annotées, et nous aborderons tous les points de cette lettre. Une preuve de plus qu'il est important et efficace d'écrire, et que ce n'est pas à prendre à la légère.

M.Robequain attaque directement sur les couloirs de bus: lui serait plutôt pour en autoriser certains aux vélos, sachant que d'autres (comme Jeu de Paume à contresens) ne sont pas utilisables.

Réponse de la SMTU: on ne peut pas autoriser certains et pas d'autres, ce serait peu "lisible", et donc non respecté. Ce problème n'est pas propre à Montpellier, et M.Robequain nous demande de lui montrer des panneaux "officiels" permettant de distinguer les 2 types de couloirs. Nous parlons de panneaux ronds et bleu "bus" avec un pictogramme rectangulaire "vélo" en-dessous.

Note de J. Lafontaine Tout en étant hostiles à une autorisation générale, nos interlocuteurs font état de la tolérance de fait Bd Gambetta. Ils sont réticents à transformer cette tolérance en autorisation officielle, évoquant le manque de lisibilité d'une autorisation partielle.

La piste du bord du Lez est bien décidée, mais n'ira dans un premier temps qu'à la limite de la commune, ce qui nous amène juste au gros point noir de la route de Carnon: les boîtes de nuit (Pincho-Pingo, Soleil, et Palladium). Là, le département construit un giratoire qui devrait résoudre des problèmes. M. Robequain explique que l'on peut continuer vers Palavas par la route "tranquille".

Note de M. Julier: il y a sur cette route un trafic parfois important et rapide, suivant les heures (c'est entre autre l'itinéraire entre les boîtes et Montpellier!). De plus, elle est à sens unique.

On aborde ensuite le problème délicat de la connexion Comédie-Antigone. Là, les avis sont variés:

-Robequain: même si on ne peut pas le dire officiellement, les trottoirs le long du tram sur gare-Antigone seront larges: les vélos pourront passer par le passage de l'horloge (le long de Go-Sport) et du tram, au milieu des piétons, ou même par la rue Maguelone et le long du tram (comme avant le tram). La mairie fermera les yeux si les cyclistes ne tiennent bien.

-M. Julier: vu le nombre de piétons, cette option semble difficile et pas souhaitable, et de toute façon impossible à certaines heures.

-Barberan: on peut passer devant la mairie (grâce à la rampe à gauche du Polygone), descendre le petit escalier, et atteindre ainsi Antigone.

-M. Julier: là aussi, c'est problématique à certaines heures à cause des piétons.

-J.F. Vilarem: on peut faire un détour par le sud: Av. du Pont-Juvénal et rue Jeanne-d'Arc (ou voisine). C'est utilisable, mais impossible à trouver sans se perdre pour l'instant faute de balisage.

-M. Julier: je propose de passer par l'avenue F.Mistral (devant l'office de tourisme) et à gauche et l'hôtel sur le trottoir.

-Barberan: dans le même esprit: par l'avenue F.Mistral et à droite de l'hôtel. Il y a moins de problème de continuité de trottoir, mais par contre il y a un escalier (la mairie installerait des gouttières pour permettre aux cyclistes de passer plus facilement).

- Conclusion: nous sommes conviés à choisir une solution que la mairie balisera.

Note : cette discussion témoigne de la bonne volonté de nos interlocuteurs. Donnez votre avis pour le choix de la solution sachant qu'un seul itinéraire sera choisi avec un balisage « léger ».

Problème du stationnement à la gare: aucun problème à rajouter des arceaux, devant la gare et en-haut. M. Robequain voudrait attirer plus de gens en haut et trouve que la gare serait mieux si elle se déplaçait vers la gare de marchandises actuelle. Possible, mais ce problème nous dépasse.

Lien entre l'écusson et la piste du faubourg St-Jaumes: difficile de mettre des panneaux devant le Peyrou, ainsi que de conseiller de passer par un couloir de bus en théorie interdit. Un marquage au sol sera néanmoins fait. La fin de la piste du Bd Henri IV est embêtante aussi: on arrive dans un virage où il n'y a aucune visibilité. Par ailleurs, le feu rouge à vélo en bas du Fbg St-Jaumes, actuellement mal orienté, sera réparé.

La piste des 2 moulins (ou du moulin de Sémalen): elle est coupée par un chantier, M. Robequain nous conseille de rester attentifs à ce genre de problème, trop fréquent. Cela dit, le chantier se termine mi-juillet, et le chemin sera rouvert avant cette date.

Où est le plan cyclable de la ville? Certes, rien n'a été fait pour l'instant, mais 3 projets sont déjà terminés (Bd de la Perruque, rue gauche du Lez, et avenue St-Lazare), et la procédure est engagée. Ça prend du temps, on nous demande d'être compréhensifs. Nous le sommes, si on nous l'explique.

On nous demande des propositions entre le rond-point du haut de l'Av St-Lazare et l'Av de la Justice de Castelnaud. Il nous semble que cette avenue restera encore longtemps une coupure gênante pour les cyclistes.

Stationnement sur les pistes cyclables: apparemment, la mairie a du mal à faire appliquer l'interdiction.

Ndlr : Il semble que la police municipale mette des PV, peut-être pas en appliquant à la lettre les déclarations tonitruantes du Maire. Mais quand les automobilistes fautifs ne payent pas, la responsabilité de poursuivre ou non est celle du Commissaire de Police qui n'a pas nécessairement les mêmes vues que celles de la Mairie. Affaire à suivre.

Notons l'arrivée prochaine (rue Léon Blum, à Antigone) d'une piste cyclable séparée de la circulation. Une voie auto est remplacée par une

piste vélo et une séparation. On aura le trottoir à gauche, la séparation et les voitures garées à gauche. Ce type d'aménagement sera nouveau à Montpellier, on pourrait donc voir ce que ça donne (ceci existe à Paris vers la place de la Bastille entre autre).

Enfin, sur le tramway: nos interlocuteurs ne sont pas spécialistes. Il y aura une piste le long de l'Av du mondial. Sur le pont Zuccarelli, c'est hélas moins clair. Pour le reste, par d'information.

En conclusion, ce fut une réunion très constructive. L'accueil fut chaleureux; nos interlocuteurs sont ouverts, et leurs affirmations sont étayées par de solides arguments. Par ailleurs, notre avis semble pris en compte dans une certaine mesure (limitée aux pistes cyclables... alors que nous aurions bien des choses à dire sur les 2x2 voies construites par la ville, entre autres). Problème: sommes-nous devenus pour la mairie un bureau d'étude pour le vélo, moins professionnel que d'autres mais connaissant mieux les cyclistes? Nous ne devons pas être seulement cela.

À vélo en Italie

Un témoignage de Michel Julier.

On prétend que les Latins sont attachés à leur voiture, et on dit les Italiens particulièrement amoureux, entre autre, des belles voitures: Ferrari, Bugatti,... Et 2 vélo? Une enquête, 2 Florence principalement, pour vérifier.

1 Florence, la circulation automobile est interdite sur presque toute la commune... **sauf aux résidents!** Certaines villes ont vraiment cherché 2 restreindre l'usage de la voiture (comme Pise ou Bologne). Au centre de Milan, avec un système genre 1pastille verte 1 2 la Voynet vous oblige 2 posséder une voiture récente. Et 2 Turin, pays de Fiat, ne cherchez par 2 faire du vélo, 2 marcher, ou 2 respirer! 1 Florence, la circulation est intense même dans des petites rues, et les trottoirs y sont minuscules et monopolisés par des voitures, plus encore qu'à Montpellier, et encore moins souvent sanctionnés.

Cependant, en ville, la voiture est peu pratique, et la plupart des gens préfèrent les deux-roues, vélo ou scooter. Le scooter est une spécialité italienne (Vespa, Piaggio,...), toujours équipé d'un pare-brise en plastique, d'un moteur 50cm³, d'un Klaxon puissant, et d'un(e) conducteur(trice) téméraire. Mais le nombre de vélo est impressionnant lui aussi: le parking 2 vélo de la gare, immense, est encore très insuffisant. Les vélos n'y sont pas abandonnés: la veille du jour de nettoyage de la rue, presque tous étaient partis. Ce sont des vélos de ville, en général en assez mauvais état: vrai vélo de ville, dans ce

sens qu'il est inutilisable en-dehors de la ville! Ici le vélo est un vraiment un véhicule utilitaire, pas un jouet.

Ici comme ailleurs, on circule à vélo comme on peut, sans se soucier des règles. Un jour de pluie 2 Bologne, la moitié des cyclistes a une cape, et l'autre tient le parapluie 2 la main. Et on se gare n'importe où, y compris sur la route, perpendiculairement 2 la circulation. Au mieux, les vélos ont un râtelier type *Itord-boyaux* 1 pour mettre la roue avant. 1 Florence, les antivols sont ridiculement fragiles, et dans des petites villes, ils peuvent être inexistantes. 1 Milan, par contre, l'antivol en U est de rigueur.

Le service *11001 vélos* 1 de la ville de Florence, loue des vélos en une vingtaine de lieux différents. Les vélos sont soit 2 l'air libre (devant la gare, entre autres), soit dans des parkings souterrains. Le soir, ils sont simplement enchaînés et recouverts d'une bâche. Ils sont dans un état approximatif, et le personnel n'a aucun outil: même pas une pompe. Avec ces vélos monovitesse, impossible pour moi d'atteindre mon laboratoire, situ 2 sur une colline 2 3km de la ville! Cependant, le prix (4F par jour, et 80F par an) et la facilité d'emprunt défient toute concurrence.

En conclusion: le vélo fait partie des habitudes italiennes, mais jusque 12 rien n'a 2t2 fait pour l'aider, tandis que les *autostade* (autoroutes) sont nombreuses (et ce depuis Mussolini: les régimes dictatoriaux, un peu comme les énarques, aiment les grands projets et ne s'inquiètent pas de la vie quotidienne de la majorité des gens).

Le vélo électrique existe : je l'ai rencontré

Ndlr : Son vélo est réellement impressionnant. Si vous rencontrez Jacques Lafontaine avec l'« objet », demandez une démonstration.

Quelques précisions : il s'agit pas d'une mobylette avec moteur électrique, mais d'un vélo à assistance électrique. Cette assistance ne joue que si l'on pédale, et cesse si l'on dépasse 22 km à l'heure sur le plat.

Etant parfois fatigué par la bonne petite montée qui m'attend tous les soirs en rentrant du travail (j'habite le haut de Castelnaud), j'ai voulu essayer.

J'ai fait l'achat d'un "Vélectron" Gitane. A noter que les marchands de vélo de Montpellier connaissent ce "produit", et que certains l'ont en stock. J'ai fait le choix de le commander chez mon marchand habituel : en tant que cycliste urbain j'attache beaucoup d'importance aux services de proximité.

Première impression : un beau vélo de type hollandais, panier à l'avant, porte-bagages à l'arrière, béquille et système de blocage de la roue avant en cas de stationnement. Le vélo est pourvu d'un antivol par blocage de la roue arrière très ergonomique, et suffisant pour les arrêts pas trop long. La batterie est également très facile à enlever (pour la recharge, si l'on ne dispose pas de garage avec prise électrique) et à remettre. La notice fournie est extrêmement claire.

Habitué à la position haute et aux braquets de mon VTC, j'ai un peu tiqué au départ. En fait, malgré une position "pépère", le démarrage est impressionnant. C'est un gros facteur de sécurité pour le démarrage aux feux rouges : le vélo est stabilisé d'emblée. Ensuite, inutile de forcer (alors la batterie se déconnecte), on va à une allure très correcte en pédalant tranquillement. Contre le vent ou dans les faux plats, c'est particulièrement agréable. Dans les pentes vraiment fortes, le changement de vitesse (quatre vitesses avec commandes à la poignée) est quand même utile. Finalement, je ne vais pas plus vite qu'avec mon VTC, mais je fatigue beaucoup moins, c'était bien le but cherché.

En tant que moyen de transport en ville, c'est presque parfait. Le fait que l'effort soit réduit permet de se concentrer sur la sécurité. On va peut-être un peu moins vite qu'un cycliste sportif utilisant un vélo de course ou un VTC, mais, au niveau du temps de trajet, on s'y retrouve tout à fait. On peut même rouler en costume trois pièces si l'on en a vraiment envie.

L'autonomie annoncée par le constructeur est de 35 km sur le plat. Elle est sensiblement moindre dès qu'il y a des montées, il n'y a pas de miracles. Un avertisseur lumineux signale que la batterie va s'épuiser. Si l'on fait régulièrement les mêmes trajets, c'est facile d'attraper un rythme optimal de recharge.

Inconvénients : le prix d'abord, 7 500 F. Mais, si l'on se trouve comme moi dans une situation où l'alternative, pour un temps de transport raisonnable (un quart d'heure contre trois quarts d'heure avec les transports en commun) est entre l'automobile et le vélo, pas d'hésitation. Autant un beau vélo qu'une voiture, qui, même minable, revient à 40 000 F par an.

Le poids ensuite : 26,6 kg avec la batterie. Quand on roule, même sans batterie, cela peut aller quand même. Mais il vaut mieux attacher l'engin avec un bon antivol que le monter dans son bureau.

Ce que l'on pourrait souhaiter : un prix moins élevé bien sûr. Un modèle avec des pneus plus gros pour le passage sur les trottoirs, parfois nécessaire. Par contre, même si l'on peut rêver d'un modèle genre VTC avec vitesse non bridée, cela ne me paraît pas souhaitable : ce serait plus dangereux qu'une mobylette.

Tout compte fait, je suis ravi de cette acquisition, qui remporte d'ailleurs un réel succès de curiosité, et devrait gagner au vélo urbain de nouveaux adeptes.

Et si on nous menait en bateau ?

Des promesses, toujours des promesses, ou plutôt, ENFIN des promesses !!!

Puisque l'heure est aux propositions, en voici une : je veux des bateaux partout où je roule avec mon petit vélo de ville. Pour aller d'une piste à l'autre, je veux pouvoir traverser, passer, accéder, me faufiler tranquillement sans forcément pratiquer le vélo-cross sportif.

Alors, avis aux techniciens, concepteurs et autres décideurs : il ne suffit pas de mettre de la peinture, encore faut-il penser que la roue d'un vélo ne peut escalader 15 cm de trottoir sans dommage (pour le nez du propriétaire du vélo), si celui-ci, nez en l'air (justement), regarde les hirondelles !

Ou alors, il faut interdire les hirondelles.

Contribution de Claude Monod-Farcy

Ndlr : les passages pistes sur trottoir vers chaussée, et inversement, sont prévus par les services techniques de la mairie. En cas de problème ponctuel, il suffit de nous le signaler, nous transmettrons.

Mon vélo dans le train : c'est possible ?

Contribution de Jean-François Vilarem

Il y a 2 ans, voulant faire une randonnée à VTT de Clermond-Ferrand à Montpellier, je me suis adressé à la SNCF pour le transport de mes précieuses montures. Au bout de quelques heures d'effort - renseignements, guichets, SERNAM - il a fallu se rendre à l'évidence, un vélo dans votre train afin de l'avoir disponible à l'arrivée : ce n'était pas possible à l'époque.

Les choses ont un peu changé. Actuellement, dans certains TER on peut emmener son vélo. Mais la transformation la plus intéressante est celle des TGV et wagons type « corail ». Deux wagons (au moins) par train ont un accès transformé, avec sur la plate-forme d'accès un espace d'environ 2 mètres sur 1 mètre aménagé pour y déposer des vélos, **à la condition qu'ils soient dans une housse de transport**. Ces wagons sont signalés par un pictogramme à l'extérieur.

Les housses de transport, disponibles dans les magasins spécialisés ou sur commande chez vos marchands de cycle sont assez chères : entre 400 et 1000F. Elles se

présentent sous la forme d'une valise en toile très épaisse de type sac à dos de taille 1m10 x 0m80, avec deux poignées de transport. **On doit démonter son vélo : les deux roues ainsi que les pédales.** Les roues trouvent place dans de grandes poches. Le vélo est relativement protégé.

La manipulation de l'objet reste très « sportive », votre vélo ne pesant pas moins de 11 kilos et la housse formant un bagage très grand ... en tout cas impossible à caser dans un compartiment normal, même dans les cases à valise en bout de wagon TGV. Mais le service rendu est réel, et dans le cadre d'une randonnée sportive qui ne se déroule pas en boucle, c'est un moyen d'éviter la séquence : voiture portant les vélos à l'aller + randonnée + train pour récupérer la voiture + voiture au retour !

Un dernier conseil (que je n'ai pas suivi !) : demandez à votre vendeur de tester le rangement de votre vélo dans la housse avant l'achat. J'ai eu une mauvaise surprise, et il m'a fallu faire un peu de couture pour aménager la housse.

Itinéraires « cyclables »

1. Et vous, comment faites vous pour aller du bas du Corum au quartier Boutonnet ?

Contribution de Gérard Daurat

On peut tenter d'emprunter les quais du Verdanson. Mais sur les 3 ou 4 voies, les automobilistes se croient sur une piste de vitesse. Beaucoup profitent de la synchronisation des feux pour battre leur record personnel pour aller de l'embouteillage du Corum à celui de la place Albert Premier.

Quel cycliste raisonnable se risquerait à affronter une telle différence de vitesse ?

Pour lever toute équivoque, la mairie a effacé les illusoires bandes vertes. Au moins, c'est clair.

D'ailleurs il n'y a pas que les vélos qui ont été oubliés par les « décideurs ». Même les bus n'ont plus droit à un couloir de circulation et doivent affronter, eux, les embouteillages interminables.

Des fois que vous n'auriez pas bien compris, la bagnole est reine et vous vous n'êtes que sur une petite reine.

Reste l'autre itinéraire par la rue Bernard Délicieux à travers le quartier des Beaux Arts (ou des abattoirs pour les nostalgiques). Jusqu'à la place Emile Combes, les museaux des voitures venant de droite et de gauche, freinent un peu les ardeurs des Fangios en herbe et on se sent à peu près à l'aise. Mais passé la place et surtout les archives départementales, les choses se gâtent sérieusement. Les tigres qui sont dans leurs moteurs se mettent à rugir et... place devant !! Rue du 81 RI, il n'y a pas de trottoir assez large pour servir de refuge aux

pauvres cyclistes ; devant leur école, on voit même des militaires apeurés envoyer le planton en éclaireur avant de tenter une sortie.

Rue Saint Vincent de Paul, vous croyez trouver un peu de réconfort, et bien non ! La voie devient de plus en plus étroite et il n'y a plus qu'une solution pour survivre, se mettre bien au milieu. C'est tout un art de résister à la fureur rentrée des moteurs et aux coups de klaxon. A la bonne saison, par les vitres ouvertes, vous recevrez un florilège d'encouragements choisis de la part de messieurs et dames bien mis et très respectables.

En débouchant enfin sur la bande cyclable plus ou moins défraîchie, vous vous dites que le parcours du combattant, le vrai, n'est pas dans le terrain militaire que vous avez longé, mais dans cette longue enfilade de rues sillonnées par de vraies fusées.

Alors que faire ?

Un ami m'a affirmé que le Code de la Route prévoit des limites de vitesse et des distances de sécurité, mais il m'a demandé de ne pas citer son nom de crainte qu'on le croit un peu dérangé.

En tout cas si vous connaissez un itinéraire plus sûr, répondez moi vite ça m'intéresse vraiment.

Le saviez-vous ?

Les villes de France (plus de 100 000 habitants) où il y a le plus de voitures par foyer ?

1. Toulouse 2. Montpellier

2. Du centre-ville à la salle Victoire-2 (Saint-Jean-de-Védas)

Contribution de Michel Julier

Situation du problème: vous voulez aller ce soir à ce concert de hard-metal-flamenco, mais vos amis motorisés ne sont guère intéressés, et à cette heure tardive, il n'y a plus de bus (logique: y a-t-il une vie nocturne à Montpellier?). À vélo alors? Ce serait rapide, 15 à 20 minutes, mais vous aimez trop la vie pour passer de nuit sur les RN 113 et 112. Voici donc un itinéraire que j'ai trouvé satisfaisant.

Avertissement: **plus encore que d'habitude, l'éclairage est obligatoire!** Certaines portions ne sont pas éclairées, et sans phare vous arriverez directement dans un fossé, si la lune s'est cachée.

Tout d'abord, il faut rejoindre la rue Villeneuve d'Angoulême. C'est tout droit en venant de la Poste centrale Rondelet, par la rue Ernest Michel (en passant devant le Sax'Aphone), mais je pars du Plan Cabannes. Il suffit alors de longer la bande cyclable du boulevard Renouvier, sans l'emprunter car elle sert de parking, ce qui n'a pas changé malgré les promesses fracassantes de

Frêche (que fait la police? Ah oui, elle installe des caméras plus dangereuses qu'autre chose, et arrête des Arabes... sauf ceux qui se garent ici bien sûr). Rendu à la place du 8 mai 45, ne pas manquer la rue du Mas-Lemasson après 50m sur l'avenue de Toulouse, et on retrouve la rue Villeneuve d'Angoulême.

Avant-dernière rue à gauche avant la rocade, vous raterez sans doute la rue Gaston Bachelard, minuscule. Prenez-la sans la perdre, et croisez le boulevard Paul-Valéry, qui n'est ici qu'un petit chemin. Vous êtes à la Croix d'Argent, mais on se croirait à la campagne. La dernière portion de la rue Gaston Bachelard, étroite et non éclairée, vous amène à la rocade. Traversez-la prudemment et prenez le chemin minuscule qui est juste en face. Au bout d'un moment, vous êtes à côté d'une voie ferrée désaffectée, qu'il vous faut traverser à pied, pour arriver dans l'avenue Étienne Méhul, qui vous mène au rond-point des magasins Métro. Vous n'avez plus que 800m pas très agréables à faire sur la RD132, à droite, dès la grande pancarte "Victoire-2", vous pouvez rejoindre la salle grâce à grillage opportunément cassé, sans faire tout le tour imposé aux voitures. Là, l'absence de place pour votre vélo (malgré le grand parking) vous montre que personne ne pensait que vous alliez y arriver. C'est un comble pour cet endroit dédié également à l'environnement (une *écothèque* y est indiquée).

Ne croyez pas les plans qui disent qu'on peut éviter la RD132 en longeant la voie ferrée: la route est coupée par un fossé et la pompe à merde "*mas d'Artis*". D'ailleurs, tous les raccourcis possibles butent sur des routes allègrement coupées par les propriétaires privés des riches villas qui se trouvent entre les installations industrielles et commerciales.

NB: C'ici le sud de Saint-Jean-de-Védas. Pour aller au Nord, le mieux est de passer par un chemin de terre qui prolonge le chemin de Bugarel, qui démarre dans l'avenue de Toulouse, et arrive au Chai du Terral, où un panneau indique une piste cyclable vers Montpellier (mais que la ville de Montpellier n'a jamais construite de son côté). Par contre, l'accès direct au centre de Saint-Jean-de-Védas par la RN113 est à fuir absolument. Cette ville, si proche de Montpellier, n'est donc accessible à vélo que par des chemins détournés et non balisés. Le moins que l'on puisse dire est que c'est une honte.

Une manifestation originale à Bordeaux :

Compte rendu d'une opération « commando » menée par l'association VéloCité de Bordeaux contre le stationnement sur bande cyclable :

SJB... Mais que se cachait-il derrière ce nom de code ? SJB comme Saint Jean Baptiste... Oui, mais encore ?

Le jour de la Saint Jean Baptiste, Vélo-Cité s'est réunie, aux environs de midi, place de Stalingrad. Comme d'habitude, stationnaient quelques voitures

La nouvelle politique cyclable de la mairie et du département. :

Bravo

La mairie consulte VéloCité pour avoir un point de vue des cyclistes sur les aménagements à réaliser. Les services techniques prennent en compte certaines de nos remarques.

Peut mieux faire

Le projet d'aménagement d'une piste Montpellier-Palavas le long des rives du Lez s'arrête en bordure de la commune de Montpellier. Pourquoi pas une continuité Montpellier-Lattes-Palavas ? Visiblement cette piste n'est pas une priorité pour la Mairie de Lattes qui semble plus préoccupée de bétonner les alentours de sont Port Ariane. Dommage.

Toujours la piste cyclable sur la route de la mer : le retour Carnon-Montpellier est à déconseiller totalement aux cyclistes inexpérimentés (enfants). L'accès à la piste se fait dans la circulation et par une bretelle dangereuse. Avant le croisement du centre commercial Auchan, la piste n'est pas séparée de la route : 100 km/h et plus à quelques dizaines de centimètres de vos vélos : ça décoiffe. Le maire nous a promis que les pistes cyclables ne serviraient plus de parking. On allait voir ce qu'on allait voir : PV à 800F (??) à partir du 2 Avril. On n'a rien vu. Il faut sans doute « donner du temps au temps » suivi les préceptes d'un *ami* de notre maire.

sur les parkings.. euh non.. bandes cyclables de l'avenue Thiers. Une petite équipe s'est formée: l'équipe de sécurité, équipée de plots oranges. Une autre, avec quelques paires de bras musclés: l'équipe d'action. Après installation des plots autour d'une des voitures garées sur la bande cyclable, l'équipe d'action a démarré l'opération SJB: la voiture s'est retrouvée sur une voie de la chaussée de l'avenue, soulevée par les gros bras de Vélo-Cité ! La voie était enfin libre pour les vélos. Mais nous n'en sommes pas restés là ! Après avoir retiré les plots, nous avons gaiement traversé la voie jusqu'à l'autre côté. Et là, on réinstalle les plots, mais sur la voie des voitures (le couloir des bus a

été préservé), cette fois. Une fois un espace bien délimité, nous y avons tous garé nos vélos, encadrés par des pancartes "Nous n'en avons que pour cinq minutes !". Pendant ce temps, nous avons pu donner quelques interviews aux médias en place, distribuer des tracts explicatifs, boire un pot pour certains, etc. etc.

Bilan:

- L'opération était couverte par plusieurs médias: télévisions, radios, et bien entendu Sud Ouest. Ce qui a engendré deux points positifs: notre association et ses actions se font connaître, et le message aux automobilistes est passé.

- La police (présente durant l'opération) a été assez coopérative: elle a sécurisé l'action. Mais a-t-elle pris conscience du danger que représentent les voitures mal garées, et va-t-elle enfin les verbaliser?

- Les voitures spectatrices ont en général bien reçu cette action: ils étaient d'accord pour la plupart, mais alors pourquoi en trouve-t-on encore sur les pistes ?

- Les commerçants, par contre, étaient vivement opposés à notre action, puisqu'ils pensent qu'elle va empêcher les automobilistes de se rendre à leur magasin. Mais n'est-il pas raisonnable de penser que le petit commerce est plutôt détruit par l'auto qui va faire un "plein" à une grande surface, que par le vélo qui, lui, entretient le commerce de proximité ? En somme, ce genre d'action est très positif, et mérite d'être renouvelé sous plusieurs formes.

Hugues Romain, Association Vélo-Cité
<http://bxvelo.citeweb.net/>

Ndlr : On aimerait bien en faire autant à Montpellier ! Ce qui nous manque malheureusement, c'est le potentiel militant. Que tous ceux qui pestent contre le stationnement sur les pistes cyclables se manifestent et fassent des propositions d'action !

VéloCité en promenade sur les bords du Lez

L'annonce dans le dernier bulletin a été reprise dans la Gazette de Montpellier. Entre 20 et 30 cyclistes se sont retrouvés sur la place du Nombre d'Or: direction la mer via les berges du Lez. Ce fut l'occasion de découvrir un itinéraire à l'écart des voitures, assez agréable par temps sec, et qui permet de rejoindre la plage de Palavas en 1 heure à allure modérée. Dommage que cet itinéraire ne soit pas encore balisé, ni mieux aménagé quant au revêtement.

Lors du pique-nique à Palavas, nous avons pu bavarder entre adhérents et sympathisants de nombreux problèmes qui se posent aux cyclistes urbains. Conclusion : Toutes vos remarques sont intéressantes, et, comme la mairie semble nous écouter, profitez-en : faites connaître vos préoccupations en nous envoyant un courrier.

Une sortie à refaire sur un autre itinéraire cyclable.

Avis du trésorier

Suite à mon appel aux cotisations, j'ai reçu un certain nombre de chèques. C'est bien. Mais je suis sûr que vous pouvez faire mieux. Donc, les oublieux peuvent profiter du beau temps pour régulariser leur cotisation annuelle. Voir ci-dessous les modalités de la piqûre de rappel.

Par ailleurs, certains d'entre vous se sont, semble-t-il étonnés que je me contente d'encaisser leur chèque sans manifester la moindre forme de reconnaissance ! Si vous le désirez, je peux vous envoyer une attestation de cotisation au tarif suivant : une petite lettre me demandant de m'exécuter, avec une enveloppe timbrée pour le retour. C'est simple, je me sens pousser des ailes d'administratif.

Vous noterez que la date de règlement de votre dernière cotisation figure sur l'étiquette d'expédition. Si ça peut suffire à vous rassurer.

Jean-François Vilarem

Appel aux cotisations :

Chers adhérents,

Pour être ou rester membre de l'association, il faut avoir réglé sa cotisation chaque année. Cette cotisation modique est utilisée en frais de timbres, en frais de reproduction (bulletins, lettres, affiches), en cotisation à la Fubicy, en achat de petit matériel (foire aux associations, manifestations).

Les tarifs ont été fixés par le Conseil d'Administration à :
normal (50F) étudiant, chômeur (30F) soutien (100F et plus)

La date de règlement de votre dernière cotisation à l'association figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, date antérieure à avril 98, veuillez envoyer vos chèques libellés à l'ordre de VéloCité Languedoc, Maison de l'Environnement, 16 rue Ferdinand Fabre, 34090 Montpellier.

1. Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert. Envoyez toutes vos contributions, de préférence sur disquette PC (format Word ou RTF accentué) ou par courrier électronique :

vilarem@lirmm.fr

Si vous avez une adresse email : envoyez un courrier à **vilarem@lirmm.fr** de façon à constituer une liste d'emails pour les adhérents. Ceci facilite la communication rapide. Vous recevrez des nouvelles fraîches de votre association.

Venez à nos réunions: certains vendredi soirs à 18h, à la Maison de l'Environnement. (Téléphonez avant pour confirmation de la tenue d'une réunion). Entrez par la petite porte du 16 rue Ferdinand Fabre (à côté de la rue Lakanal), et c'est le premier bureau à gauche, au rez-de-chaussée. Frappez à la fenêtre si jamais la porte est fermée!

Consultez le site internet : vous aurez les informations les plus récentes sur notre site : <http://www.chez.com/velocite>

Marchands de vélos accordant une remise aux adhérents de Vélocité Languedoc, et VéloCité 34 sur présentation de la carte (vélocistes: nous ajoutons votre magasin gratuitement sur simple demande):

Nom	adresse	remise
Bernabeu	29, rue du Faubourg Figueroles Montpellier	-10%
Sibade	7, route de Lodève, Celleneuve	-10%
Cyclomotsp ort Moison	30 rte de Toulouse Montpellier	-10% pièces -8% vélos
RS Tour de France	10, av de Maurin Montpellier	-10%

Dernière minute

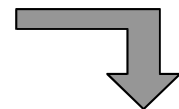
VéloCité participera aux **Journées de l'Environnement** qui auront lieu sur l'Esplanade. Nous serons présents les Vendredi 18 Juin après midi, et Samedi 19 Juin.

Notre stand sera situé dans la partie réservée à la Maison de l'Environnement.

Si vous voulez nous rencontrer ou, mieux, participer, joignez nous par mail ou téléphone.

Expéditeur :

Vélo-Cité Languedoc
Maison de l'Environnement
16 rue Ferdinand Fabre
34090 Montpellier.

Destinataire :**Bulletin d'adhésion**

A découper ou à recopier, et à envoyer à
Vélo-Cité Languedoc
Maison de l'Environnement
16 rue Ferdinand Fabre
34090 Montpellier.

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Tél : _____

Email : _____

Adhère à VÉLOCITÉ LANGUEDOC
au tarif

normal (50F)

étudiant, chômeur (30F)

soutien (100F et plus)

Ci-joint un chèque à l'ordre de
VÉLOCITÉ LANGUEDOC