

## 1 Sur votre agenda

À la rentrée sont prévus : en septembre, la **foire aux associations** et la **semaine européenne de l'éco-mobilité 2007** (troisième semaine)

Bonnes vacances ...

## 2 Éditorial :

### Véломagg, un service prometteur !

*Du président, Luc Nourigat.*

En cette période d'élection, les politiques se montrent. Notre Vélorution réussie du 2 Juin à Castelnau a attiré plusieurs candidats aux législatives.

#### Alors récupération ?

Pas du tout, à mon avis, c'est très favorable pour nous (cyclistes militants). Le vélo n'a jamais été pris au sérieux, ce qui nous vaut des pistes cyclables en pointillés sur lesquelles il faut s'arrêter constamment pour céder le passage aux motorisés.

Alors enfin les politiques s'intéressent aux vélos, et peu importe que certains soient convaincus depuis longtemps ou que d'autres soient de nouveaux convertis.

Le vélo, c'est un virus dont on ne se défait pas ; nous le pratiquons parce c'est pratique ou par conviction écologique, mais avant tout par plaisir. Et si tous les cyclistes ne sont pas des écolos, ils contribuent malgré tout à la sauvegarde de notre environnement, et il est normal que tous ceux qui mettent les préoccupations environnementales dans leur discours se mettent au vélo.

Autre signe de changement en faveur du vélo, l'agglomération de Montpellier lance un service prometteur de vélos publics, **Véломagg**. Ce n'est pas peu dire que c'est la meilleure chose qu'ait réalisée l'agglomération pour le vélo jusqu'à présent ! Rien que la campagne de communication qui va accompagner le lancement de ce service va être plus positive qu'une décennie de pistes alibis.

Bien sûr, ce service ne tient pas lieu de politique cyclable. Il n'y a qu'à imaginer les bénéficiaires de ce nouveau service circulant à vélo sur l'avenue de l'Europe, où nous avons vélorutionné le 2 juin, avenue que cette même agglomération a aménagé avec la ligne 2 de tram de manière à pratiquement l'interdire aux cyclistes ! Si un étranger locataire d'un beau Véломagg s'y faisait casser la figure par un automobiliste irascible parce qu'il ne roule pas assez vite ! Un peu désordre, non !

## 3 Le Lez Vert, un bonheur quotidien

*par Luc Nourigat, président.*

### Motif

Le Lez offre une trouée pratiquement nord-sud qui traverse l'ensemble de l'agglomération de Montpellier sur 35 km. Les bords du Lez comportent d'amont en aval des zones naturelles humides à préserver et à conforter, et des portions endiguées et régulées artificiellement. L'intérêt du projet, tant au point de vue environnement, touristique et circulations, mérite de déclarer d'utilité publique le tracé dans son ensemble.

### Le tracé

Il ne s'agit pas de créer une piste continue sur les berges du fleuve, mais d'établir un tracé qui préserve les éco-systèmes en sachant s'éloigner, changer de rives et revenir pour mettre en valeur le paysage (belvédères, accès piétons). Au départ de Palavas et jusqu'à l'entrée de Montpellier, le Conseil Général de l'Hérault s'est saisi du dossier et réalise actuellement une piste verte suivant à peu près les rives du Lez.

Pour la traversée de Montpellier, une partie est déjà aménagée jusqu'à la rue de la Pépinière ; La solution serait de poursuivre sur des rues à faible circulation aménagées en zone 30, jusqu'à proximité cimetièrè Saint Lazare, traverser la route de Nîmes et prendre la rue (impasse) du Pont de Castelnau. Ensuite, la trouée verte existe, elle a été récemment aménagée coté Montpellier (chemin de la Draye et chemin de Ferran), mais se termine en impasse (les berges du Lez deviennent abruptes et c'est une zone protégée). Il est alors nécessaire de changer de rive avant le domaine de Naviteau. Il faudrait raccorder, au passage, Castelnau le Lez, au niveau de la rue qui descend derrière l'église et arrive à la retenue du Moulin Bleu. Passé le domaine du Martinet, le cheminement est établi à travers le domaine de Lavalette. A noter que dans le cadre du ré-aménagement du RD65, il est tout indiqué de séparer les circulations motorisées et cyclables en faisant passer les vélos sur ce tracé proche du Lez. Après la traversée du RD65, le paysage devient moins urbain, des possibilités de circulation existent parfois sur chaque rive (sentiers des berges, chemins, délaissés de routes), en traversée de Montferrier sur Lez et de Prades le Lez. La remontée vers les sources du Lez pourrait se faire en liaison avec le Conseil Général qui possède un domaine à proximité (Restinclière).

### Les chaînons manquants

À l'aval de Montpellier, les travaux hydrauliques sur les berges du Lez ne permettent pas actuellement d'offrir une piste de qualité. Dans Montpellier, quittant le Lez au niveau du Parc à Ballons, il est possible d'emprunter la rue de la Pépinière, puis l'avenue de St Maur et de franchir la voie ferrée par la rue du Pont de Castelnau. Ensuite, il faut ré-ouvrir à son extrémité la rue du Pont de Castelnau, récemment fermée après les travaux de la ligne 2, pour passer sous le pont de la Concorde. De là, côté Montpellier, tout est maintenant aménagé. Côté Castelnau, c'est la partie la plus délicate, en raison des gorges du Lez. L'association les Berges du Lez a réalisé une étude détaillée ; elle préconise une traversée du Lez sous le Parc de Méric, le contournement du domaine de Naviteau pour rejoindre le Martinet. Les liaisons vers Montferrier, Clapiers, Prades le Lez sont à étudier.

### L'utilisation

L'objectif de cette réalisation est double :

- d'une part il est évident qu'il y a un potentiel touristique important : la liaison entre les stations balnéaires et Montpellier, la possibilité pour des estivants de s'évader de la zone littorale pour découvrir la campagne proche ;
- mais surtout, il s'agit d'un itinéraire quotidien mettant en liaison les zones nord et est de Montpellier avec la zone sud, des-

servant les bassins d'emplois du nord (facultés, hôpitaux) et du sud (Millénaire). Il faut donc veiller à inclure dans ce projet un maillage cyclable et piétonnier efficace entre l'axe principal et les différents quartiers et zones d'intérêt des communes traversées.



Passage sur le pont de la Concorde.



Sur le chemin de la Draye.

## 4 Véloration du 2 juin à Castelnau

par Michel Jullier, secrétaire. Cette manifestation, organisée en collaboration avec l'association «Berges du Lez» de Castelnau, a pour but de promouvoir une grande voie verte traversant l'agglomération en suivant la vallée du Lez, depuis la source jusqu'à la mer (voir l'éditorial dans ce même numéro). Notons qu'elle était prévue avant l'incident survenu récemment à un cycliste sur l'ex-RN113 (incident raconté par le Midi-Libre), agressé par un automobiliste qui n'avait pas la place pour le doubler.

Participation correcte (une soixantaine) pour un samedi matin, jour d'école, mais avec un public différent : moins de jeunes et d'étudiants, plus d'habitants de Castelnau. Présence visible du parti politique «les Verts» : un couple d'élus de l'Agglo, Nicole Stam et Jean-Louis Roumégas et une élue municipale de Mauguio-Carnon, Zina Bourguet (ces deux derniers par ailleurs candidat aux législatives, à Castelnau pour Zina Bourguet), et de quelques militants dont certains avec des affiches cartonées et illustrées opposées au maire de Castelnau.

La manifestation part d'abord sur la berge côté Montpellier (rue

de la Draye), et est ponctuée de quelques arrêts. Ce chemin est très agréable (il constitue un tronçon déjà réalisé, face à la rive de Castelnau), mais peu visible pour une manifestation.

Après le retour à Castelnau par le même chemin, la manifestation emprunte une portion de l'ex-RN113 – aménagement d'autant plus scandaleux qu'il est récent, sur laquelle les cyclistes n'ont aucune place au point de se faire agresser – puis de la rue de la Galline (parallèle à l'ex-RN113), où nous admirons un panneau «piste cyclable» d'autant plus admirable qu'il n'y a aucune piste cyclable.

La manifestation se termine à midi, peu avant la fin du marché, sur les marches de la mairie de Castelnau, où sont prises quelques photos, et où est lu un bref manifeste favorable à un cheminement piéton-vélo continu sur toute la longueur du Lez. Madame Lazerges, candidate du PS aux législatives sur la circonscription, en campagne sur le marché, se joint aux manifestants.

Une militante des Verts en profite pour décerner au maire de Castelnau un titre de menteur sur le plan de l'écologie. L'élus Jean-Louis Roumégas, opposé depuis quelque temps au Président du Conseil Général à cause de certains projets routiers, signale alors opportunément qu'il y a d'autres menteurs sur cette affaire.



Perplexité rue de la Galline à Castelnau.



Mairie de Castelnau.

## 5 Actualités

### 5.1 Animation d'une formation de fonctionnaires territoriaux.

*par Jean-François Vilarem, trésorier.*

L'ENACT est une École Nationale d'Application des Cadres Territoriaux qui fait partie d'un centre national de formation des personnels territoriaux (CNFPT). Cette école propose régulièrement des stages dont l'objectif est de :

- Concevoir des aménagements cyclables
- Intégrer la mise en place d'aménagements cyclables dans un schéma global de déplacements.

Le contenu est défini comme suit :

- notions de base sur les différents types d'aménagements cyclables
- réglementation
- intégration dans un plan de déplacement
- relation avec acteurs externes : autres collectivités, usagers ...

Ce type de stage dure 3 jours et a pour public des responsables de voirie des collectivités territoriales de Languedoc, PACA, Rhône-Alpes, Auvergne et Corse.

Notre association intervient régulièrement pour donner un éclairage sur les relations entre une Association d'Usagers de la Bicyclette (le public visé par les aménagements réalisés). Lors du dernier stage, fin Mai, face à 20 stagiaires, Michel Julier et Jean-François Vilarem ont présenté l'Association, ses objectifs, ses actions, ses relations (ou l'absence de relations...) avec les responsables des différentes collectivités locales.

Suite à cette présentation des questions diverses ont été abordées, par exemple «Signalisation surabondante ou pas ?», «Problèmes posés par la consultation d'Associations sur un aménagement, suivie d'un changement d'avis de l'Association», «Quels sont les "meilleurs" aménagements à réaliser de notre point de vue ? Pistes, bandes, zones 30 ?», ...

Ensuite, nous avons illustré notre propos par une visite de terrain : Nous avons loué 20 vélos à Vill' à Vélo, un service municipal dépendant de la Mairie. Des vélos de qualité convenable sans plus, solides, modérément entretenus car on est à la veille d'un renouvellement du parc de vélos. Comme la pratique – et la motivation – des stagiaires est variée, nous avons partagé en deux groupes.

Chaque groupe de 11 cyclistes, guidé par VéloCité, a pu observer la pertinence des aménagements et des projets de voies cyclables : Quelques aménagements récents et tout à fait remarquables, mais hélas plus souvent le lot habituel des cyclistes urbains à Montpellier : forêts de poteaux mal placés, itinéraires dangereux, problèmes des aménagements de rond-points, terminaison de pistes avec insertions délicates, stationnement de voiture sur les bandes cyclables, parcs à vélos mal placé ou sous-dimensionnés, trottoirs partagés, ...

Pour ma part (JF Vilarem) j'ai choisi un itinéraire assez long mais présentant une grande variété de réalisations : depuis quelques magnifiques pistes bi-directionnelles (par exemple rue du Colonel Marchand, rue du Faubourg St Vincent de Paul, rue de Nazareth, rue Arthur Young) jusqu'à des voies dangereuses ou rond-points infranchissables (exemples : passage devant Agropolis et le Cirad, rond-point d'Agropolis, catastrophique carrefour de la Lyre, tristement célèbre avenue de Lodève, rond point du Près d'Arènes, avenue de Palavas) en passant par des aménagements existants mais en mauvais état, usés, interrompus, etc.

En conclusion, après un retour à l'ENACT, je croyais avoir montré des aménagements variés, plus ou moins réussis, mais avec quand même des réalisations honnêtes et récentes par endroit. La réponse des stagiaires a été très dure :

1. Hétérogénéité des aménagements, qui rend l'ensemble illisible. Peinture verte ici, logos blancs là, panneaux ronds, carrés, blanc, verts. Pas de balisage, pas de franchissement homogène. Pas de charte visible des aménagements.
2. Une très grande partie des aménagements est faite par de la peinture sur trottoirs avec des franchissements difficiles. Les stagiaires ont été "choqués" par cette profusion de trottoirs utilisés dans les aménagements récents.
3. La largeur des voies, souvent jugée trop importante et génératrice de vitesse excessive.

Ces quelques retours, de la part de professionnels des aménagements méritent sans doute un peu d'attention de notre part. À quand une évaluation des aménagements par notre Association ? La campagne pour les municipales va commencer et on risque d'entendre tout le monde se parer des plumes de l'aménageur cyclable. À Montpellier on communique, et on risque d'entendre parler des 170 kms de pistes cyclables (vous avez bien lu 170kms).

PS : plus de plan des pistes distribué par la TAM, la mairie et l'office de tourisme. Il paraîtrait qu'un nouveau plan est en cours. À suivre.

### 5.2 Un adhérent de Vélocité à FR3

*par Eric Boisseau.*

Le vendredi 25 mai, au journal de Montpellier de 19-20, FR3 a diffusé un reportage sur la mise en service prochaine, par la Communauté d'agglomération de Montpellier, du système VéloMagg. Dans ce reportage, M. Robert Subra, Vice Président de l'Agglomération chargé du tramway - et non pas l'adjoint de Montpellier, chargé de l'écomobilité, a été interviewé.

Pour confronter le point de vue de l' élu, FR3 a souhaité filmer puis recueillir l'avis d'un cycliste adhérent de Vélocité. FR3 était en particulier intéressé par la sécurité des déplacements à vélo et Castelnaud a été choisi en référence à l'agression d'un cycliste par un automobiliste. Rendez-vous a donc été pris au rond Point Charles de Gaulle, à la station du tramway. L'idée était de montrer les difficultés à se déplacer vélo sur l'ancienne RN113 depuis qu'elle a fait l'objet d'un ré-aménagement pour y installer le tramway en son centre, d'autant plus que des altercations pouvant tourner au pugilat interviennent régulièrement à l'initiative d'automobilistes courroucés par la lenteur du déplacement des cyclistes. Le reportage a donc commencé par montrer le sort réservé au vélo sur cet axe, confiné dans une voie routière de 3 mètres de large, pris en sandwich entre trottoir (souvent occupés par le stationnement de véhicules motorisés) et large bande de gazon flattant l'ego de certains élus, tout cela au détriment de la sécurité des modes doux de déplacement. L'interview qui a suivi a exprimé la première préoccupation des cyclistes au quotidien, à savoir de disposer d'aménagements rendant plus sûrs les déplacements cyclistes, que ce soit sous la forme de piste cyclables séparé par une bordure ou par la création de zone 30, zone 15 et autres espaces partagés. Enfin, le reportage a montré comment un cycliste pouvait s'insérer dans la circulation au niveau des ronds points, des rétrécissements, et a mis en évidence l'absence de traitement favorable aux cyclistes aux carrefours, où trop souvent les bandes et pistes cyclables s'interrompent plusieurs dizaines de mètres auparavant ! En conclusion, le reportage regrettait que les associations n'aient pas été associées à la conception de VéloMagg ! Mais, à Montpellier, on y est habitué.

## 6 Brèves

*par Jean-Michel Hélaré, rédacteur du bulletin.*



Cette compilation est nécessairement partielle. Surtout en ce qui concerne la presse écrite ou audio-visuelle non directement liée au vélo. Cette rubrique ne vivra que par vos contributions, au fil de vos lectures. Merci de me les communiquer.

## 6.1 Chez nos cousins cyclistes (bulletins, sites web)

**Angers** (*la bicyclette d'Angers, n°36, avril 2007*).

Le club «Angers Cyclisme» (club cycliste formateur labélisé FFC\*\*) mène une action auprès des écoliers de CM1 et CM2, appelée «école à vélo». Dotée d'un budget de 5.400 € (stable depuis 2004) - dont 1500 € de participation DDE (branche sécurité routière) et le soutien de la mairie d'Angers, cette opération a pu toucher, en 2006, 11 classes sur un total de 55 écoles. Ce qui fait un total de 1026 élèves (en 43 classes) touchés depuis le début de l'opération, en 2003. Le rythme est de huit séances d'initiation (vélos et casques fournis), la 8ème étant une sortie en ville sur la voie publique. Malgré l'enthousiasme des enfants, des parents et des enseignants, cette opération est jugée encore trop limitée par ses animateurs, ainsi que par l'association angevine «Place au Vélo» affiliée à la FUBICY.

**Besançon** (*Le Rayon de l'AUB, n°58, avril 2007*).

Dans la revue de l'Ass Usagers de la Bicyclette, un article sous forme questions-réponses sur les pistes et les bandes cyclables. On y apprend la différence entre piste et bande, sur les interdictions/obligations de circulation sur ces équipements, et enfin sur les avantages/inconvénients respectifs. Il ressort de ce dernier point que, en ville, les bandes cyclables (délimitées par une bande de peinture au sol) sont beaucoup moins dangereuses que les pistes (aménagement séparés physiquement des voies automobiles). Par contre, il convient de privilégier les pistes en cas de fort trafic et de vitesse élevée (par exemple en sortie de ville).

**Le Mans** (*Cyclamaine, n°36 mai 2007*).

À l'occasion de son AG, l'association Cyclamaine (affiliée à la FUBICY) a organisé une conférence sur le thème de la pratique du vélo en ville. Deux militants de la FUB sont intervenus. Eléonore Tarlet (DEA psycho sociale) s'intéresse aux représentations que les citadins ont de leur ville. Il ressort de son enquête (Bordeaux, 2000) que, si les pratiques changent les mentalités, ce sont les pratiques "obligées" qui modèlent et déterminent l'idéologie. En d'autres termes, il ne faut pas attendre que les gens changent leurs habitudes pour faire des aménagements vélo, mais au contraire, ce sont les aménagements cyclables qui changent les comportements et modifient les convictions. Et le rôle des associations est aussi de rappeler aux collectivités locales leur responsabilité dans cette démarche. Michel Gerson (médecin et militant cycliste au Havre) a présenté les résultats d'études cliniques sur les relations entre activité physique et santé. Comme on peut s'y attendre, une activité physique modérée (comme la pratique du vélo, tiens donc !) réduit les risques de maladie cardio-vasculaire, de cholestérol, de diabète, d'obésité, de cancers du colon ou du sein, entre autres. Alors, à quand le remboursement d'un vélo par la Sécurité Sociale ?

**Nantes** (*Bicyc'lette, n°63 mai 2007*).

Depuis peu, on peut voir en circulation dans le centre de Nantes le «Cyclopolitain», un nouveau venu dans les vélos-taxis (après CYCLOCAB). Il s'agit d'un tricycle doté d'une assistance électrique (batterie de 250W) destiné aux petits déplacements en centre ville. Deux passagers adultes (plus un enfant de moins de six ans) peuvent prendre place, ainsi qu'une poussette pliante et quelques petits bagages. Les pilotes sont des étudiants embauchés en CDI à temps partiels par une société franchisée de Cyclopolitain-Lyon, le

constructeurs. Coût du trajet : 1€ pour la prise en charge, et autant par km et par passager. Petits bémols : le véhicule est n'est adapté qu'aux terrains plats, et les taxis lui interdisent le stationnement à la gare SNCF...

**Rouen** (*à Vélo dans l'Agglo, n°31 mars 2007*).

Témoignage d'un cycliste : «A l'âge que j'ai je ne peux être présent à l'AG. J'ai toujours fait du vélo depuis l'âge de 12 ans. Mon premier vélo en 1927. Je n'ai pas de voiture. Je vais avoir 92 ans et fais mes courses tous les jours ... ». Quel responsable politique a dit récemment, dans une réunion publique, que le vélo n'était pas une solution pour les déplacements en ville car inadapte pour les personnes âgées ?

**Strasbourg** (*Sur le site <http://cadr67.fubicy.org/>*).

«Le code de la route a été créé pour permettre aux véhicules motorisés de circuler avec une certaine vitesse, à une période où l'on ignorait les embouteillages et les effets négatifs des pollutions sur l'homme et l'environnement. Les villes ont été aménagées en fonction des automobiles : les feux tricolores et les sens uniques ont été mis en place pour améliorer la circulation des seuls véhicules motorisés. Les autres usagers de l'espace public sont donc pénalisés par ces contraintes qui leur sont imposées. Connaissant aujourd'hui les méfaits de la circulation automobile (bruits, accidents, pollutions multiples, effet de serre) il est indispensable de réaménager les villes en tenant compte de tous les usagers, et de réformer le code de la route avec un «code de la rue», code qui redonnerait une place aux enfants, aux piétons, aux cyclistes, aux handicapés. Nous en sommes loin, puisque le code de la route est appliqué à tous les usagers, et assimile un vélo à un véhicule motorisé. Pourtant, l'énergie cinétique (rapport calculé en fonction de la masse et de la vitesse) des véhicules devrait être prise en compte pour établir une hiérarchie des montants des contraventions. Sachant qu'une voiture d'une tonne roulant à 30 Km/h a une énergie cinétique d'au moins 50 fois supérieure à celle d'un cycliste à 15 Km/h, le montant de l'amende infligée au cycliste ne peut, d'évidence, être identique à celui de l'automobiliste. Or, les amendes infligées aux cyclistes sont actuellement tout à fait disproportionnées. Il serait donc équitable de les aligner sur celles infligées aux piétons, marche à pied et usage du vélo étant les seuls modes de déplacement non polluants.»

Madame Fabienne Keller, maire de Strasbourg, est saluée par l'association CADR 67, affiliée à la FUBICY, pour son action dans ce sens.

## 6.2 Dans la presse

**Le Monde, 2 mai 2007.** Article sur le débat en cours dans les grandes villes, concernant le respect du code de la route par les cyclistes (cela rejoint l'article précédent de Strasbourg). Mettant en regard le principe du respect du code de la route par les cyclistes avec l'impunité des automobilistes stationnant sur les voies cyclables ou commettant des imprudences, l'article s'interroge sur les attitudes adoptées par certaines grandes villes face aux cyclistes "contrevenants". Pour la plupart, aucune tolérance n'est consentie. Dans certaines villes toutefois (Lyon, Strasbourg, des arrondissements de Paris) la tolérance est de rigueur. Mais, souligne, entre autres, la FUBICY, la question de fond ne sera réglée que par la création du «code de la rue».

**La Gazette.** Dans le numéro 983 du 19 avril, la Gazette annonce la création du nouveau service de location de vélos VéloMag'. Les principales caractéristiques y sont annoncées (gestion par la TAM, échelonnement et types de location, coût, et photo du vélo).

Deux semaines plus tard, le numéro 985 du 3 mai, reprend le sujet sur une double page (rubrique «L'évènement»), avec un plan des 17 vélostations où seront disponibles, pour commencer en juin, les 300 vélos (600 dès septembre), et un tableau comparatif de ce qui se fait déjà – ou va se faire bientôt – dans d'autres villes (Paris, Bordeaux, Lyon, Marseille, Grenoble). Et surtout, un encadré dans lequel notre cher président Luc Nourigat, décerne les bons et les mauvais points au système mis en place. Que «La Gazette» consacre sa double page «L'Evènement» à cette opération est déjà, en soi, une preuve que l'utilisation du vélo en ville est un sujet qui intéresse de plus en plus, et que notre association y est bien reconnue comme compétente.

**Midi Libre, 31 mai 2007.** Sous le titre «Castelnau : peut-on encore rouler à vélo en périphérie ?», le journal consacre une demi-page (dans son édition «autour de Montpellier») à l'agression dont a été victime un cycliste castelnaudien circulant sur l'ex N113 (le long du tram), frappé au visage et jeté à terre par un automobiliste lui reprochant de ralentir la circulation. Au delà de ce fait divers inacceptable, l'article met le doigt sur les contradictions du discours des élus, et plus précisément à Castelnau où, par exemple, il existe un panneau indicateur de piste cyclable, mais pas la piste. Coïncidence que nous n'aurions pas souhaitée, cette agression s'est produite trois jours avant la Vélorution du 2 juin à Castelnau, que l'article du Midi Libre annonce comme première étape pour que les dangers de circuler en vélo «ne soient pas une fatalité» et pour «éveiller les consciences ... pour éviter les accidents ou les agressions».

**La Gazette, n°989, 31 mai 2007.** Un article annonce que, suite à la construction d'une nouvelle voie urbaine entre le rond-point Charles de Gaulle et le giratoire Benjamin Franklin, l'actuelle route de la Pompignane qui passe sous la voie ferrée sera entièrement réservée aux piétons et cyclistes. En 2009... Wait and see, comme disent nos amis... Sur la même page, un article beaucoup plus gros, consacré au LIEN et autres équipements routiers (dont le doublement de l'A9 qui, selon le directeur des routes au Conseil Général, «est acquis»). Bien sûr, aucune mention d'équipements cyclables de quelque nature que ce soit !

## 7 Bientôt les vacances

### Des vacances à vélo : la Loire à Vélo

Ceci n'est pas un récit de vacances, ni une description d'itinéraires. Il s'agit plutôt de donner des idées de voyages et de pointer les difficultés qui attendent le cycliste.

#### La Loire à vélo en cyclo-camping

La Loire à Vélo a été ouverte en 2005, et à terme doit rejoindre Cuffly (Cher) à Saint-Brévin-les-Pins (au bord de l'océan, sur un itinéraire de 800 km). C'est une partie de l'EuroVéloRoute des fleuves, de Nantes à Budapest, sur 6000 km. Pour quand ? L'EuroVeloRoute sera une réalité cette année, avec un lancement inaugural de la portion ouest France-Suisse-Allemagne. La Loire à Vélo, c'est déjà 300 km d'itinéraire en service entre Orléans et Ancenis.

#### Caractéristiques de l'itinéraire : Description

Il ne s'agit pas de piste en site propre, mais d'un itinéraire jalonné et sécurisé. Le site propre représente environ 20%, la plupart du temps il s'agit d'itinéraire partagé sur routes sans transit (accessibles aux riverains), et quelques tronçons sur routes faiblement

fréquentées, sécurisées et vitesse limitée à 70 km/h, avec des équipements simples, (que l'on aimerait voir ici) du genre rétrécissement occupant la moitié de la chaussée, avec sas cycliste sur la droite.

#### Revêtements

Les tronçons définitifs sont revêtus, soit ciment, soit bitume, les tronçons provisoires ne le sont pas, mais sont correctement stabilisés pour permettre le passage d'un vélo de ville. Il n'y a qu'un tronçon qui est pavé, du genre pavés historiques, et c'est absolument atroce (tout se démonte sur le vélo à cause des vibrations) : du côté de Villandry à la confluence du Cher.

#### Signalisation

Parfois mal placés (comme toujours lorsque ce ne sont pas des pratiquants qui mettent les panneaux) ; les panneaux indicateurs sont repérables, de type unifié ; le repérage est facile d'un bout à l'autre du trajet.

#### Hébergements

Ils sont repérés sur la plaquette d'information (carnet de route) et sont nombreux à proximité de l'itinéraire. Nous avons été déçus par un camping signalé "vélo" : pas du tout adapté, grand, style camping-car caravanes, très cher, il n'y a pas de zone réservée même pour une petite tente. Nous avons préféré les petits campings municipaux. Important : il faut signaler qu'à Orléans il n'y a qu'un petit camping pour toute l'agglomération ! que nous avons atteint en empruntant une rocade à 4 voies. Heureusement que le gérant, sympa, nous a trouvé une petite place dans un coin. Il vaut mieux ne pas y débarquer le soir comme nous, surtout qu'il n'y a pas de restaurant à proximité.

#### Accès

Nous avons abandonné notre voiture à Angers. L'itinéraire est rejoint à Pont-de-Cé. Entre Tours et Orléans, nous avons pris le train : presque tous acceptent les vélos, nous avons pu rentrer (juste) le tandem dans le compartiment vélos d'un train Aqualys (corail rénové faisant le trajet Val de Loire-Orléans-Paris), où nous avons rencontré un couple de parisiens rentrant chez eux après un dimanche passé à faire du vélo au bord de la Loire. Nous avons fait ensuite Orléans-Angers en vélo. Il faut signaler que l'itinéraire s'interrompt entre Blois et Tours ; il faut utiliser les routes. C'est dommage car il s'agit d'une partie très intéressante (du point de vue châteaux). Autour de Blois, il y a des itinéraires vélos (châteaux et vélos), mais conçus en boucles, ils ne permettent pas de traverser et ne couvrent pas le territoire jusqu'à Tours (Azay-le-Rideau est par exemple isolé).

#### Conclusion

Cet itinéraire est déjà un axe majeur pour les randonnées en vélos. La formule cyclo-camping nous a plu : on part en autonomie «avec sa maison sur son vélo» ; on s'arrête quand on veut. On se restaure ou se ravitaille au fur et à mesure dans les villages traversés sans trop de mal, restaurants, épiceries, et en achetant aux producteurs locaux (fruits vers Angers, vins de Loire et de Touraine, demander s'il y a un rosé au frais), malheureusement pour eux en petite quantité, juste pour le repas suivant. Nous avons rencontré un nombre impressionnant de cyclistes, surtout le week-end ; parmi eux, un certain nombre de randonneurs au long court, des nordiques, mais aussi des italiens et espagnols. L'itinéraire est déjà coté ! Citons un couple de belges faisant l'aller-retour Belgique-Loire tout en vélo, ou un autre qui faisait Valencia (España) à Ostende en vélo pliant ! Et une famille avec cinq enfants randonnant en cyclo-camping, le plus petit n'ayant que guère plus d'un an (mais les autres adolescents). La plupart dispose d'un matériel adapté, les français (ou espagnols) confient qu'ils ont du mal à trouver ce qu'il faut chez les détaillants.

**Repères :** <http://www.loire-a-velo.com>

[http://www.visaloire.com/images/LAVCR\\_FR1118678378\\_8CR\\_FR\\_06.pdf](http://www.visaloire.com/images/LAVCR_FR1118678378_8CR_FR_06.pdf)

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 90. Avril 2007 : Comment faire pour organiser une balade à vélo. Créer un garage à vélo dans une copropriété. Dossier : Code de la rue ; aménagements ; enjeux ; expérience belge. 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 simple, évitez si possible les formats propriétaires du genre word ou autre) à l'adresse : [montpellier@fubicy.org](mailto:montpellier@fubicy.org)

Une liste de diffusion permet de communiquer entre adhérents par mail. La procédure d'inscription est souple (nombreuses options, par exemple annuler la réception des mails émis, tout en conservant la possibilité de consulter et d'émettre). Pour s'inscrire ou consulter les messages de la liste utilisez un butineur (netscape, internet explorer,...) avec l'adresse <http://maretmanu.org/mailman/listinfo/velocite>

Venez à nos réunions qui ont lieu 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

La ville sans contraintes.

Vélocité Languedoc  
8 rue des Orchidées  
34000 Montpellier FRANCE  
Tél. : 04 34 00 71 10 ou 04 67 58 47 59  
<http://montpellier.fubicy.org>  
e-mail : [montpellier@fubicy.org](mailto:montpellier@fubicy.org)

---

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).