

1 Sur votre agenda

Vélorution le samedi 6 octobre 14h30

Départ place de la Comédie

Que ce soit à vélo, à trottinette, en skate ou en roller, retrouvons nous comme par hasard à la même heure et au même endroit et partons en manifestive dans la ville.

2 Éditorial

Du président, Luc Nourigat.

Une nouvelle saison a débuté. Au retour de vacances (cyclopediques car même si ce n'est pas vrai pour tous, l'idée de passer une partie de ses loisirs en vélo, à longer nos grands fleuves Loire, Garonne ou d'autres monuments comme le canal du Midi, paraît de moins en moins incongrue), une nouvelle saison a commencé. Car c'est à cette époque de l'année où on remet en cause certains choix

Comment expliquer en effet que chaque automne, il nous semble qu'il y a de plus en plus de vélos ? Cette fois-ci, j'ai bien l'impression que la tendance est réelle et irréversible. Les témoignages affluent, de brefs voyages à Paris le confirment. Le vélo, c'est tendance ! Paris est couvert de Vélib', la campagne de com qui a accompagné l'opération a un retentissement national. Il faut dire que la municipalité de Paris a joué dans le massif ! Paris est couvert de vélos, et les Vélib' assurent peut-être 30% du trafic. Premiers enseignements :

- l'image du vélo s'en trouve changée ; ce n'est plus un objet ringard comme autrefois, réservé aux désargentés ou aux ayatollahs de l'environnement.
- Une bonne campagne de com, associée à un service bien étudié, ça paie ;
- un tel service lève un obstacle majeur : la peur de ne pas retrouver son vélo après l'avoir laissé à l'occasion d'une course, déplacement ou journée de travail ; là, pas de souci, le vélo est abandonné dans une vélostation et on ne s'en préoccupe plus.

Il suffit de lever les obstacles faits à l'usage du vélo pour que la population l'adopte en masse : c'est bien ce que nous prétendions depuis des années, mais les élus n'y croyaient pas (n'étant pas demandeurs eux-mêmes sans doute). Qu'est-ce que ça serait si on levait un autre obstacle majeur, le fait que les voitures occupent trop de place sur la chaussée !

Certes le système avouera rapidement ses limites, mais nous ne ferons que l'évoquer pour le moment

- le coût du système (et dans le cas de Paris et de beaucoup de grandes villes, c'est une nébuleuse complète, puisque c'est un troc vélos contre publicité). Qu'est-ce qui a empêché depuis 30 ans, les communes de se lancer dans une politique de parcs à vélos sécurisés et d'intermodalité transports en commun, qui auraient eu petit à petit le même effet !
- Réduit-on vraiment le trafic auto, ou simplement s'agit-il d'un transfert de la périphérie vers le centre ? Les usagers de ce type de services ne sont-ils pas des usagers des transports en commun qui se reconvertisent (comme le montrent des études à Lyon) ? En résumé, le gagnant est-il vraiment l'environnement ?

- Qu'en est-il de l'inter-opérabilité du service (comment font les banlieusards rentrant chez eux hors de Paris) ?

Les grands media nationaux ne s'y trompent pas ; après la phase de dénigrement complet qui a précédé l'annonce de Vélib' (les cyclistes sont des écervelés, il va y avoir une recrudescence des accidents...), finissent par aborder le sujet des déplacements à vélo avec plus d'objectivité. Est-il trop tard pour rappeler que le vélo est le grand oublié du «Grenelle» de l'environnement, voulu par le gouvernement ?

Les élus de droite ou de gauche en ont besoin pour leur campagne aux municipales : enfin un moyen de dépenser visiblement l'argent du contribuable pour le vélo, jusqu'à présent, comme le vélo c'était pas cher, un peu de peinture verte sur le bord des chaussées, ça s'intéressait personne !

Et à Montpellier ? Nous ne serons pas critiques envers l'agglomération, qui nous a concocté un service vertueux et bien ficelé. Vertueux, car l'agglomération l'a défini comme un véritable service public, non adossé à un support publicitaire, ce qui garantit pérennité, transparence des coûts, et indépendance vis à vis d'un opérateur. Bien ficelé, car Montpellier n'a pas les caractéristiques de métropoles comme Lyon ou Paris ; la nature des déplacements ainsi que le zonage de la ville y sont complètement différents. Montpellier a sagement opté pour un service à plusieurs volets, un service à la carte de courte durée, et un service de location de longue durée, ciblant chacun une catégorie de public bien différente. C'est pour cela que VéloMAGg n'a pas l'effet masse de Vélib' (et la voirie de Montpellier l'aurait elle supportée ?). Attendons simplement que le service soit complété, avec la mise en service d'un système de libre-service automatique, et des vélostations plus nombreuses, en particulier aux endroits non desservis par le tram, pour émettre un jugement définitif.

Ne boudons pas notre plaisir, le vélo, c'est la joie de rouler, c'est la satisfaction d'utiliser sa propre énergie en totale autonomie, c'est la liberté alliée à l'aspect pratique. Dans les formules VeloMagg-Vélib'-Vélo'v, c'est le vélo qui marque des points.

3 Vélos à Assistance Électrique : points de vue

Récemment, sur notre liste de diffusion, un échange de messages a permis de confronter différents points de vue sur le Vélo à Assistance Électrique (VAE). A partir d'une simple demande d'information sur ce type de véhicule, la réaction d'Elisa ne s'est pas fait attendre : *«le vélo-électrique est un vélo qui pollue !!! en effet les batteries c'est pas écolo !!! En bref c'est de l'anti-vélo !!! (...) les côtes c'est un faux problème !!! car plus on en monte et plus c'est*

facile CQFD (l'inverse est vrai aussi!!!) cela s'appelle avoir de l'entraînement! Plutôt que de se payer la salle de muscu après le boulot... quelques tours de pédale sportive... c'est naturel, gratis et tout aussi efficace! En plus pour cela... le bon vieux vélo de papa 15Kg, fabriqué à St Étienne, est suffisant... Alors qu'un giant de 27Kg, fabriqué à l'autre bout du monde dans des conditions sociales assurément lamentables et vendu 1900€!!! en Europe!!! Imaginez un peu : son empreinte écologique et... comparer son rendement : 27Kg!!! J'vous laisse juge... Pour moi y a pas photo (...) Et je me demande pourquoi de nos jours on ne pourrait plus pédaler qu'avec assistance électrique, presser des oranges qu'avec assistance électrique, trouver l'alter ego qu'avec assistance informatique... (j'en passe et des meilleures) elle est bien là la société des assistés, non? On nous crée de toute pièce des désirs que nous prenons pour des besoins!!! Je ne crois pas que le VAE diminuera les ventes de bagnoles!!! ... un zeste de radicalité ça décolonise les imaginaires ... ;o) ».

Ce point de vue radical a suscité plusieurs réactions, notamment celle de Sylvie Marcé, évoquant sa joie de pédaler «(...) sur ce vélo magique. Loin d'être un débat stérile, je souhaite partager avec vous les raisons de ce choix individuel qui, pour moi, participe à l'intérêt collectif. J'ai été très amusée d'apprendre que mon VAE est moins goulu qu'un frigidaire. J'aimerais juste que soient prises en compte les raisons qui peuvent fonder le choix d'un VAE : - Ma santé : malheureusement, m'interdit tout effort violent. La maladie a cela de bon en soi qu'elle vous révèle que votre corps a des limites et qu'il s'agit maintenant d'apprendre à prendre soin de soi. Ce vélo est excellent pour le rythme cardiaque, il permet un effort régulier et constant, l'équivalent de la marche à pied et surtout il m'a réconcilié avec mon corps. Je ressens une grande joie à pédaler car je retrouve un sentiment de liberté. Il est le plus sûr des alliés face à l'angoisse de ne pas y arriver. La marche à pied, malheureusement maintenant, est éprouvante pour moi. - Ma représentation du sport, elle a changé : j'éprouve déjà au quotidien la souffrance, je n'ai plus besoin de la rechercher par l'exercice d'un sport qui nécessite des efforts violents, discontinus. Je regarde maintenant avec étonnement ces corps qui ont dépassé leurs limites, marqués par la sueur et l'épuisement. Le masochisme extrême visant bien sûr, par exemple, à faire son footing entre 11h et 13h sur le bitume, bien évidemment en plein soleil. (...) L'environnement, n'est plus pour moi de l'ordre de choix individuel ou collectif mais de l'ordre d'une obligation. Cette question ne peut pas attendre 50 ans, n'en déplaisent à nos responsables politiques qui se défont sur les générations futures. Nous sommes tous responsables du devenir de la société, des désastres que nous allons aujourd'hui consciemment léguer à nos enfants. Elle réclame de la part de nos élus un vrai courage politique et un engagement citoyen qui dépasse l'intérêt individuel et les lobbyings Ouvrons nos yeux, la porte des possibles. Hors des frontières, certains pays ont fait ce choix : pourquoi pas nous? Voilà pour cette petite contribution.»

Comme on le voit, le débat n'est pas clos. Mais, du point de vue énergétique, qu'en est-il? Michel Julier a cité un message posté sur la liste nationale de la Fubicy : «un VAE consomme 1 kWh pour 100 km soit 30 kWh pour 3000 km par an par exemple, c'est à dire moins que les "fuites" d'un décodeur TNT, Canal + ou autre appareil hi-fi qu'on n'oublie de déconnecter à l'aide d'une multiprise à interrupteur! Ordres de grandeur : - un frigo efficace classe A+ consomme 200 à 300 kWh/an - un ordinateur éteint mais pas débranché (10W de conso) : environ 100 kWh , bien plus avec scanner , imprimante etc. - un ménage consomme environ 3000 kWh/an (hors chauffage et eau chaude) d'électricité. Supposons que 30 millions de français effectuent en moyenne 3000 km /an à VAE ca donne une consommation totale de 900 GWh /an. Un réacteur EPR produirait 15 000 GWh /an, la consommation

d'électricité en France est d'environ 500 000 GWh. Coté CO2 : en France 1 kWh émet environ 70 gCO2, ce qui donne 0.7g/km à VAE contre 160 g pour la moyenne des voitures neuves. Donc une voiture neuve = plus de 200 VAE. Avec un kWh européen à 500gCO2/kWh ça donne 5gCO2/km pour le VAE , au pire avec du charbon à 1000gCO2/kWh on arrive à 10gCO2/km. Conclusion rien ne sert de crier au loup, ce n'est pas le développement du VAE qui va justifier la construction d'un EPR!»

Et, puisqu'Elisa évoquait «l'autre bout du monde», voici un témoignage de Gérald Daurat lors d'un voyage en Chine en juin 2007 :



Une rue de Shanghai.

«Ce qui frappe le visiteur, entre autres choses, dans les grandes villes chinoises, c'est un usage du vélo bien différent de l'image classique. D'abord, le fameux «vélo chinois», haut, noir, avec de grandes roues a presque disparu. Il doit en rester à la campagne, mais en ville, il est rare. Il a été remplacé par des modèles très semblables à ce que nous appelons «vélos de ville», souvent mono-vitesse, toujours avec un panier de guidon. Leurs prix sont très bas, même pour un salaire chinois. La manière de pédaler est plutôt tranquille, sauf aux carrefours, nous verrons pourquoi. Ensuite, le nombre de vélos. Il y a beaucoup de vélos, certes, mais ce n'est pas une marée, ce n'est guère plus important que ce qu'on voit en Hollande par exemple, surtout si on pense à la taille de la population. Il y a quelques raisons à cela. Avec l'explosion de la construction et l'extension des villes, les Chinois habitent de plus en plus loin de leur travail. Les distances deviennent infranchissables à vélo, d'autant que les nouvelles infrastructures routières (à 8 voies...) l'oublie totalement. Ces gigantesques périphériques sont, on s'en doute, parfaitement inutiles car saturés à peine achevés. Dans ce pays, où la seule valeur est l'argent, les cyclistes sont méprisés et traités comme moins que rien par les possesseurs de grosses berlines qui n'hésitent pas à leur foncer dessus. La seule limite à leur agressivité semble le risque de détériorer leur carrosserie noire, le summum est atteint par les possesseurs de 4x4 (ils sont partout pareils). Vraiment, faire du vélo en Chine n'est pas une sinécure! Beaucoup se replient sur les bus, seuls transports en commun vraiment répandus. Mais ces derniers sont englués dans les embouteillages, car le couloir de bus est inconnu là bas. On pourrait même parier que les autorités seraient capables de créer des voies spéciales pour les voitures des plus riches, mais jamais pour des bus bondés de ploucs. Alors, prendre le bus, c'est courir le risque d'être en retard au travail.

Devant ces difficultés, la plupart ont adopté la solution du vélo électrique. Troisième surprise, désormais, à Pékin ou Shanghai, ils sont majoritaires dans le flux des deux roues et les marchands ne vendent pratiquement que cela. Les modèles sont très nombreux, mais la plupart ressemblent plutôt à des cyclomoteurs électriques

qu'à des vélos, il y a même beaucoup de scooters. Il n'est pas besoin de pédaler en général, ce qui les différencie radicalement de ceux autorisés en Europe. La qualité ne paraît guère au rendez-vous, les cadres sont assemblés grossièrement, les accessoires sont plutôt bas de gamme, mais ça roule bien. Leur vitesse est un peu plus élevée que celle des vélos, voisine de 30 km/h. Les prix seraient raisonnables, entre le tiers et la moitié d'un salaire mensuel moyen. Ils offrent surtout l'avantage de franchir des distances respectables et de dégager rapidement aux carrefours, ce qui est essentiel à la survie. Heureusement qu'ils sont là et qu'il n'y a quasiment pas de puants et bruyants deux roues à moteur thermiques !! Le revers de la médaille c'est que les Chinois ne font plus d'exercice physique, ce qui, ajouté aux agressions environnementales indescriptibles, ne va pas arranger leur santé. Côté écologie, leur fabrication consomme beaucoup plus d'aluminium et de matière qu'un vélo. Que font-ils des métaux lourds des batteries en fin de vie ? Mais tout cela n'est rien en comparaison de nos voitures. Au final, si on essaie de faire un bilan du pour et du contre, il apparaît que c'est la solution la plus efficace, la plus propre et la plus économique aux problèmes des citadins de ces métropoles. C'est aussi celle qui préserve le mieux l'espace urbain.

Si chez nous les VAE pouvaient être assez attractifs pour remplacer les voitures des péri-urbains, ce serait un grand progrès. Entre une voiture et un VAE, il y a plus d'une différence !>



Un vélo à assistance électrique chinois.

4 Après les vacances : randonnée en baie de Somme

par Luc Nourrigat, président

Après la Loire à vélo (cf. bulletin n°32), voici la baie de Somme, pourvue d'une piste cyclable en fond de baie, complétée par des itinéraires vélos sur petites routes. Il n'y a pas de problème de revêtement (tout vélo). Les itinéraires sont assez bien fléchés, même si c'est plus sommaire que pour la Loire. Par contre la piste cyclable passe sur plusieurs kilomètres en contrebas d'une digue, supportant la route départementale très fréquentée, (dont l'établissement a suscité des critiques relatives aux problèmes d'envasement). Conclusion, le meilleur point de vue est pour les automobilistes ! On se rattrape un peu plus loin en passant en site propre sur une digue de construction récente (délimitant un bassin de chasse lui aussi controversé). Le mieux pour observer le paysage est de prendre le petit train, qui accepte aussi les vélos des cyclistes fatigués dans un petit fourgon. En vélos sur les itinéraires, rencontres avec les oiseaux (un itinéraire longe d'ailleurs la réserve ornithologique), hérons cendrés, canards, vanneaux, avocettes etc., et vision sur les cabanes de chasse. Nous avons trouvé une auberge de jeunesse assez extraordinaire à Eu (au sud, vers les falaises de craie) : il s'agit des dépendances du château (royal) ; avec des voûtes et

murs en briques de 1 m d'épaisseur ! Autre hébergement, un gîte d'étape dans une ferme équestre où l'accueil fut très sympa. Pour les bains de mer, il vaut mieux aller à Maguelonne (autre itinéraire non balisé à décrire). Autre précision : une véloroute longe la mer du Havre au Tréport (autre région, autre département, donc pas d'infos sur place !) : la baie de Somme peut être une étape de 2 ou 3 jours dans une randonnée plus grande. Nous sommes venus en vélo par le canal de la Somme depuis Abbeville (14 km, train). Il y a aussi une desserte SNCF à proximité (Noyelle sur Mer).

Repères :

http://www.baiedesomme.org/html/fr/plan_velo/info_pratique/index.htm

<http://www.baiecyclette.com>

5 Témoignages de cyclistes

Sur la liste de diffusion.

«Je suis depuis peu sur la liste Vélocité, je n'ai pas encore été aux réunions, mais j'aimerais savoir les moyens de signaler un danger sur la route pour les vélos.

Je vais travailler en vélo tous les jours, à l'IRD, et je passe par le Zoo. Je prends donc l'avenue Agropolis (entre le Zoo et le bois de Montmaur). C'est une route assez pentue, à double sens, qui tourne, et avec une ligne continue tout du long. Côté Zoo, il y a une sorte de chemin protégé pour les piétons (= avec un muret), mais pas assez large pour passer à vélo (poteaux au milieu ; et on ne peut pas croiser un piéton ou un autre vélo). Je roule donc sur la route. Chaque jour, au moins 3-4 voitures me doublent en franchissant la ligne continue, sans scrupules. Ce matin, une voiture a manqué de me renverser en passant trop près de moi. Cette route est extrêmement dangereuse, même pour les voitures (aucune visibilité, vitesse ; aucun respect de la signalisation). Je n'y ai jamais vu un policier. J'ai vraiment eu peur ce matin (avec la vitesse et le muret sur le côté, même avec un casque une chute risque d'être fatale). Comment faire pour signaler ce danger ? Et demander des contrôles plus fréquents ? Merci d'avance pour vos réponses et conseils,

Florence Débarre»

une réponse : «Le danger est connu, mais les autorités municipales ne sont pas pressées de faire une piste cyclable. Curieusement, alors qu'une enquête menée auprès du personnel d'Agropolis pour élaborer le plan de déplacement d'entreprise a montré que 70% des cyclistes demandaient «des itinéraires cyclables/piétonniers de meilleure qualité et plus sûrs sur le chemin vers le travail/domicile», les pistes de travail prioritaires qui ont été dégagées ne mentionnent pas de demande de piste cyclable dans cette côte qui présente pourtant un danger mortel, et qui est fréquentée par nombre d'étudiants du CNEARC dans des conditions de sécurité calamiteuses. J'ai pour ma part vu plus d'une voiture ayant quitté la route dans le virage et terminé sa course dans le bois, dont une fois sur le toit ! Je te laisse imaginer l'état d'un cycliste qui se serait trouvé sur sa trajectoire. Pour signaler ce danger extrême, tu devrais prendre contact avec Jacques Sollier, à Agropolis International, qui s'occupe du PDE. En attendant qu'une piste cyclable soit mise en place peut-être un jour, il vaut mieux que tu prennes le chemin protégé pour les piétons, les rencontres y sont rares et moins dangereuses que celles que l'on pourrait faire avec certains automobilistes. Une autre solution consiste à passer par le bois de Montmaur, si tu viens à la réunion demain on saura t'indiquer comment.

Complément d'information : Dans les pistes prioritaires pour le plan de déplacement d'entreprise d'Agropolis, la solution envisagée pour éviter le danger de la côte du zoo est de prendre le bus avec le vélo : négociations à suivre avec la TAM !

Cordialement,

Eric Gozé»

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 91. Juin 2007. Voir sommaire sur http://www.fubicy.org/article.php3?id_article=126
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

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 34 00 71 10 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).