

1 Sur votre agenda

Dimanche 8 juin (fête du vélo), ballade à **Saint-Jean-de-Védas**.
Départ à 11h place de la Comédie, pique-nique tiré du sac au Chai du Terral, puis retour.

2 Éditorial du Président

L'assemblée générale de la FUBicy, qui regroupe 150 associations locales (dont la nôtre) de promotion du vélo en ville en France, a une particularité. Chaque année, elle réprimande les mauvais élèves de la circulation douce par un « Vieux Clou rouillé », et en revanche récompense des réalisations ou initiatives exemplaires avec un « Guidon d'Or ».

Réunie à Grenoble le 19 avril, la FUBicy a attribué le « Clou Rouillé » à la ville de Chamalières (63) alors qu'elle a décidé de n'attribuer aucun « Guidon d'or », faute de candidats valables.

Peut-on y voir un signe ? La qualité des réalisations se dégradent-elle ? Mais l'année précédente, c'était l'inverse, aucun « Clou Rouillé » n'avait été attribué ! Les candidats étaient des communes qui avaient « jeté » des pistes cyclables sur le trottoir, avec parfois des poteaux ou des panneaux publicitaires en plein milieu (notamment dans la banlieue de Grenoble avec l'extension d'une ligne de tramway). Montpellier Agglomération était largement à la hauteur des candidatures au « Clou rouillé », mais nous ne l'avions pas présentée parce que, tout en livrant des aménagements de mauvaise qualité, ceux-ci avaient le mérite d'exister.

A l'analyse, ces deux décisions ne sont pas si contradictoires ; une tendance de fond se dégage : les équipements cyclables se banalisent. Les élus même sont prêts maintenant à y consacrer un budget conséquent, parce que « ça se voit » (Vélib et autres ne sont pas étrangers à cette publicité).

Mais ces équipements sont médiocres. Cette année, les nominés au « Guidon d'Or » n'avaient rien fait d'exceptionnel, pas plus que l'année précédente, les nominés au « Clou Rouillé ». Et surtout, le refus d'arbitrer l'usage de la voirie entre les motorisés, les TC et les non-motorisés, est parfaitement illustré par les pistes cyclables sur les trottoirs, qui font croire que la collectivité investit dans le développement durable, alors que ces équipements laissent toute la place aux couloirs de voitures. En donnant des gages à tout le monde, les élus font croire selon le public à qui ils s'adressent, qu'ils se préoccupent autant de la fin du pétrole, du réchauffement climatique, que du stationnement des riverains ou de faciliter les circulations des motorisés.

Dans ce contexte, quelle chance pour le transfert modal (de la voiture vers non motorisé ou transport en commun), dont la condition pour s'effectuer est de rendre les modes motorisés moins attractifs, tout en facilitant l'accès aux autres modes ?

Conclusion : à ne pas faire des choix politiques, rien de change. Les élus certes doivent être à l'écoute de tout le monde, mais surtout avoir une vision prospective de l'évolution de la société et ne pas laisser pourrir une tendance qui se dessine que trop bien avec la pollution, le réchauffement climatique et maintenant l'augmentation sans fin du prix du pétrole, qui nous promet de plonger dans un marasme social et économique pourtant annoncé.

Luc Nourigat

3 Sécurité des cyclistes : quelques conseils

Code de la route et sécurité des cyclistes ne font pas bon ménage. A Montpellier, début avril, une cycliste de 54 ans est décédée après avoir été écrasée par un camion. Ca s'est passé près de la future mairie dans un quartier en plein aménagement, dans lequel on vient d'investir des millions dans un parking souterrain de 700 places mais bien sûr pas un centime dans des aménagements cyclables ou piétons. Sans que la liste soit exhaustive il me vient à l'esprit d'autres cyclistes tués par des poids lourds en ville : un jeune de 18 ans tué au rond point de la Lyre il y a presque 10 ans, un octogénaire tué par un camion de ramassage d'ordures il y a 5 ans et celui-ci très récemment. A chaque fois, les cyclistes sagement sur la droite de la chaussée ont été pris entre le trottoir et le camion et écrasés. Ils faisaient pourtant bien ce que dit le code de la route. À longueur de courriers, d'articles approximatifs, on nous rabâche l'argument des cyclistes qui ne respectent pas le code de la route. Mais justement ces cyclistes ont été tués PARCE QU'ILS respectaient le code de la route. Ces morts sont terribles car elles auraient pu être évitées.

Pour comprendre ce paradoxe, il faut avoir en tête que le code de la route a été rédigé pour faciliter et sécuriser la circulation des véhicules motorisés, exclusivement. Les piétons et les vélos n'y jouissent d'aucun droit positif et sont concernés essentiellement par des interdictions : ils gênent la fluidité, c'est évident. Il n'existe quasiment pas de disposition destinée à les protéger, même les passages piétons ne donnent pas la priorité absolue (alors qu'en Grande-Bretagne, par exemple, celle-ci est bien réelle). Pour les cyclistes, la différence avec des pays comme la Belgique ou les Pays-Bas est énorme. Dans ce dernier, par exemple, tout véhicule à moteur qui entre en collision avec un cycliste est en tort, même si le cycliste a accumulé les infractions et les imprudences, ce qui entraîne un comportement plus précautionneux des conducteurs bien entendu. En Belgique, en ville, il y a un CODE DE LA RUE qui établit un ordre de priorité entre usagers, directement lié à la vulnérabilité, ainsi les poids lourds, usagers les plus dangereux, n'ont pratiquement que des obligations. Il suffit de faire un quart d'heure de vélo dans ces pays pour sentir que la différence n'est pas que dans les mots.

Chez nous, donc, le cycliste doit évoluer dans un environnement hostile avec une réglementation qui le méconnaît ou le met en danger. C'est pourquoi, pour des impératifs de sécurité, il n'est pas raisonnable de s'en tenir au code de la route lorsqu'on est cycliste.

Il faut penser sécurité, un point c'est tout. Voici quelques règles empiriques, bien connues des cyclistes aguerris, à garder à l'esprit.

Le premier principe, tiré de l'observation, est que la circulation sur la partie la plus à droite de la chaussée est la situation la plus dangereuse en ville. C'est presque toujours dans ces cas que les cyclistes sont gravement touchés.

Passons en revue quelques situations classiques avec la manière de se mettre en sécurité.

À un croisement avec feux, ne jamais stationner à droite. En effet, les véhicules qui démarrent ont une accélération très supérieure. Ils peuvent soit accrocher le cycliste qu'ils n'ont pas vu, soit tourner à droite et prendre le cycliste en sandwich contre le trottoir.

Comment faire : Quand on tourne à droite, brûler le feu quand c'est possible et en regardant bien, c'est le fameux « tourne à droite », légalisé dans certains pays, à l'étude en France. Quand on va tout droit, s'avancer, donc brûler le feu, et se placer DEVANT la file de voitures, de façon à empêcher les véhicules de dépasser le vélo ou lui couper la route au démarrage en tournant à droite. Quand on tourne à gauche, il ne faut JAMAIS stationner au milieu du carrefour en attendant la fin du passage des véhicules d'en face. Passer par les trottoirs et passages protégés, comme un piéton.

Lorsqu'une voie est étroite, ne pas serrer à droite. Au contraire, prendre bien sa place au milieu de la chaussée. C'est dur à faire, le grondement des moteurs est fort, les klaxons et les insultes aussi, mais c'est une règle de sécurité élémentaire : En effet, si vous serrez à droite, les voitures vont forcer le passage et vous dépasser à quelques centimètres. Le moindre écart et vous êtes accroché. Le code de la route impose bien une distance de sécurité d'UN MÈTRE en ville pour doubler un vélo mais la plupart des conducteurs n'en ont cure. Alors que si vous êtes DEVANT, même les plus bestiaux ne vous renverseront pas.

Le franchissement des ronds points requiert une technique particulière. D'abord il ne faut pas utiliser ceux qui servent d'anneau de vitesse, genre celui du « grand M » route de Toulouse. Mais on peut prendre ceux qui obligent les voitures à rouler moins vite. Il faut alors respecter la règle d'or : ne jamais serrer à droite et ne jamais permettre qu'on vous dépasse. Si vous ne le faites pas, inmanquablement, un véhicule va vous couper la route à la première sortie et vous renverser. Il faut donc se placer bien au milieu de la voie de droite, pour empêcher tout dépassement. Chaque fois qu'on passe une sortie, il faut signaler, en tendant bien le bras GAUCHE, paume vers l'arrière, doigts écartés, qu'on reste sur le rond point et qu'il ne faut pas essayer de dépasser. Dès qu'on approche de la sortie souhaitée, on tend le bras vers la droite, mais on RESTE au milieu de la voie de droite pour empêcher les dépassements. Il faut donc être toujours perçu par les véhicules comme un obstacle sur l'avant. Dans certains ronds points une bande verte d'un demi mètre de large est peinte à droite, il ne faut jamais l'utiliser car c'est le meilleur moyen de se faire renverser. On n'est pas en Belgique où celle ci jouit d'une priorité absolue.

Certains aménagements cyclables sont dangereux : poubelles sur une piste, voitures qui stationnent sur la piste ou bande cyclable et obligent soit à faire un écart (un mort à Paris) soit à s'arrêter pour sortir son vélo de la piste cyclable bouchée. Il NE FAUT PAS emprunter ces aménagements mais s'insérer dans le trafic en prenant bien le milieu de sa voie de circulation sans JAMAIS serrer à droite.

Lorsqu'il manque un aménagement et quand la route est difficile pour les vélos (Jeu de Paume, Voie Domitienne, Rond point de la Lyre, Rond Point Prés d'Arènes, la liste est interminable), le danger vient du différentiel de vitesse entre vélos et véhicules. Le risque d'être percuté par l'arrière est important. Il faut alors se rabattre sur les trottoirs, passages protégés, voies du tram, voies des bus ou même faire un détour. D'une manière générale, dès qu'on sent que les voitures se croient au 24h. du Mans, il ne faut pas se mêler à elles.

Les poids lourds et les bus sont un cas particulier. Il existe un angle mort dans leurs rétroviseurs, ils ne voient pas ce qui se passe sur leur droite, à peu près à hauteur de l'essieux avant. Il est très dangereux de les dépasser sur la droite, donc il ne faut jamais s'engager à droite d'un poids lourd et ne jamais rester à côté de lui.

Lorsqu'il est arrêté, allez vous placer devant lui et vérifiez que le chauffeur vous a vu.

Ces quelques règles, la plupart du temps en délicatesse avec le code de la route officiel, devraient vous permettre d'évoluer dans de bonnes conditions de sécurité. Cependant en cas de remarque des policiers, ne répondez rien, faites profil bas, leurs réactions peuvent être imprévues. Il va sans dire que, lorsque vous êtes amenés à emprunter un trottoir ou à traverser par un passage protégé pour piétons, il faut impérativement respecter ces derniers : ce sont les plus vulnérables, ne leur faites pas subir ce que vous reprochez à certains automobilistes de vous faire subir !

D'une manière générale la pacification des villes, avec des zones 30, une diminution forte du trafic routier et poids lourds est LA solution. C'est la voie suivie avec succès en Europe du Nord. Si un cycliste berlinois lisait cet article, il penserait peut être que son rédacteur est paranoïaque, c'est cependant la triste réalité à laquelle nous sommes confrontés. Ne nous berçons pas d'illusions, nous aurons encore longtemps des arguments de type « code de la route », « voies rapides en ville », « séparation des modes de transport » ... de la part des attardés des années 70 qui sont légions, surtout parmi les élus. Mais il y a une lueur d'espoir : il se pourrait qu'un renchérissement très significatif du pétrole les force à évoluer et plus vite qu'ils ne l'imaginent.

Gérald Daurat, d'après un courriel de J.F. Vilarem

4 Itinéraires suburbains

Nous commençons dans ce numéro la publication d'itinéraires permettant de relier le centre (ou certains quartiers) de Montpellier aux communes de la périphérie. Nous avons fait appel aux abonnés de la liste de diffusion afin qu'ils nous fassent parvenir leurs itinéraires. Plusieurs réponses nous sont déjà parvenues, merci aux contributrice(e)s. N'hésitez pas à participer vous aussi, si vous pratiquez (ou connaissez) un itinéraire, faites le partager, en indiquant notamment les points forts, aménagements existants, mais aussi les difficultés et dangers, éventuellement, les « trucs » pour les contourner, bref tout ce que vous jugez utile. Dans ce numéro, nous nous intéressons aux liaisons avec Montferrier, Saint-Clément de Rivière, Saint-Gély du Fesc, Clapiers et Jacou. Merci à Marion Court (pour Saint-Gély/Saint-Clément), Sophie Quérouil (Clapiers/Jacou) et ... le rédacteur de ce bulletin (pour Montferrier).

Le détail des itinéraires, avec des cartes, se trouve sur la page intercalaire recto-verso, plus facilement séparable du reste du bulletin.

Dans les prochains numéros, nous nous intéresserons à Saint-Jean de Vedas et Castelnau-le-Lez.

Jean-Michel Hélyary

Les Péripiétés de la liaison Saint Gély - Montpellier

En juin 2006, nous avons déposé une pétition au Conseil général comportant 1600 signatures et demandant la création d'une piste cyclable entre Saint Gély du Fesc et la station de tram Occitanie (le long de la route de Ganges à 4 voies RD986). Cette pétition faisait notamment remarquer l'existence d'une discontinuité de 550 mètres seulement, en bordure ouest de la RD986 entre la voie d'accès au lotissement « Plateau de Piquet » et le délaissé de route du mas de Piquet, le reste de l'itinéraire étant pratiquement utilisable par une route latérale. Nous avons découvert, lors de cette pétition, que notre Maire M. Vincent alimentait la rumeur suivante : « le premier propriétaire de ce lotissement, M. Lamarque, aurait refusé la réalisation de ce projet car la piste passait en bordure de son

terrain ». Avant de déposer cette pétition nous avons contacté M. Lamarque qui nous a affirmé qu'il ne s'est jamais opposé à ce projet (cf. ci-après son courrier adressé à M. Vincent, dont il nous a fait la copie pour que la vérité soit rétablie en nous précisant qu'il fallait que cette info circule !)

Fort de cette « découverte », nous avons médiatisé notre pétition, en faisant une petite manifestation sur les lieux de cette future piste cyclable (samedi 17 juin 2006). Nous avons contacté FR3, M6 et Midi Libre, qui étaient au rendez-vous.

Grâce à cette médiatisation, le Conseil Général nous a adressé une réponse positive, dans une lettre du 7 juillet 2006, adressée à M. et Mme Court par M. Villessot, Directeur du Département des Routes, disant en substance : « *L'aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la route de Ganges (...) n'avait pas été retenu dans le schéma cyclable départemental de 2002 car il avait été estimé préférable d'assurer la continuité du cheminement deux-roues (SIC) existant, à travers St Clément de Rivière et Montferrier-sur-Lez (...) Une réflexion sur la révision de ce schéma est en cours et je peux dorénavant et déjà vous informer que la création d'un itinéraire cyclable entre St Gély du Fesc et Montpellier, tel que vous et les signataires de la pétition le proposez, sera inscrite au nouveau schéma qui sera soumis à l'approbation de l'assemblée départementale dans quelques mois. Par ailleurs j'ai demandé aux services du Département d'engager rapidement des études sur la section du plateau de Piquet, qui paraît réellement prioritaire sur cet itinéraire. Il conviendra ensuite de lancer une réflexion commune avec les municipalités de Montpellier et St Gély du Fesc pour traiter les extrémités de l'aménagement cyclable. Je ne manquerai pas de vous tenir informé (...) etc.* ».

Depuis ... nous attendons ... J'ai eu plusieurs fois l'occasion de contacter la personne en charge de ce dossier : les autres propriétaires posent des problèmes et il serait question d'envisager des expropriations. Je viens juste de faire un courrier à cette personne pour lui rappeler, au cas où elle l'ignorerait, que tous les propriétaires ONT SIGNÉ UNE CESSION GRATUITE D'UNE BANDE DE TERRAIN LORS DE L'ACHAT DE LEUR TERRAIN pour la création d'UNE PISTE CYCLABLE.

Il suffit de faire respecter la loi !!

Marion Court, cyclistes de Saint-Gély

5 Qu'on se le dise !

Chez SIBADE, une bonne adresse de vélociste. La boutique s'appelle « Sibade », mais en fait depuis 2 ans M. Sibade est à la retraite lui aussi (« lui aussi », fait référence à l'épisode précédent de notre feuilleton les vélocistes à la retraite, cf. bulletin n°35). Bernard Martinez employé de M. Sibade, et sa femme, ont repris le guidon. Après avoir fait le tour des offres à Montpellier, c'est chez eux que j'ai trouvé le vélo qui me convenait. De plus, j'ai apprécié le bon accueil, les conseils, le service révision-réglages gratuits après quelques temps d'utilisation et surtout... les 10 % de réduction effective aux clients adhérents de Vélocité à jour de cotisation (il a bien vérifié ma carte d'adhérente !). Un bon service, de la qualité, une vraie remise sur le prix d'achat, n'est ce pas chose rare de nos jours ?

L'autopartage, une alternative à la possession d'une voiture individuelle. On trouve à Montpellier un service qui permet l'utilisation occasionnelle d'une voiture. C'est un système simple, souple et économique, géré par l'association MODULAUTO.

Comment ça marche ? combien ça coûte ? Vous prenez un abonnement qui coûte 12€ par mois et donne accès à l'usage d'une voiture, il suffit de réserver par téléphone ou par internet. Ensuite, vous payez en fonction du temps et des km parcourus. Les voitures sont réparties sur 9 stations à Montpellier et 1 à Castelnaud. L'utilisation d'une voiture se paye 2€ de l'heure + 0.33€ par kilomètre, essence comprise. (il y a quelques petites variations tarifaires en fonction de l'heure – la nuit, c'est gratis ! – et du nombre de km à l'année).

Et pendant ce temps, quid de mon vélo ? Sera-t-il en sécurité ? La réponse donnée par Modulauto est « oui », mais je n'ai pas vérifié toutes les stations.

Suis je sûr(e) de pouvoir compter sur une voiture si j'en ai besoin ? Oui, à 100%. Seule restriction, si vous réservez 5 mn à l'avance, il faudra peut être aller récupérer la voiture dans une autre station que celle que vous auriez souhaitée.

Mais qui donc le sait ? MODULAUTO est en place depuis septembre 2006.

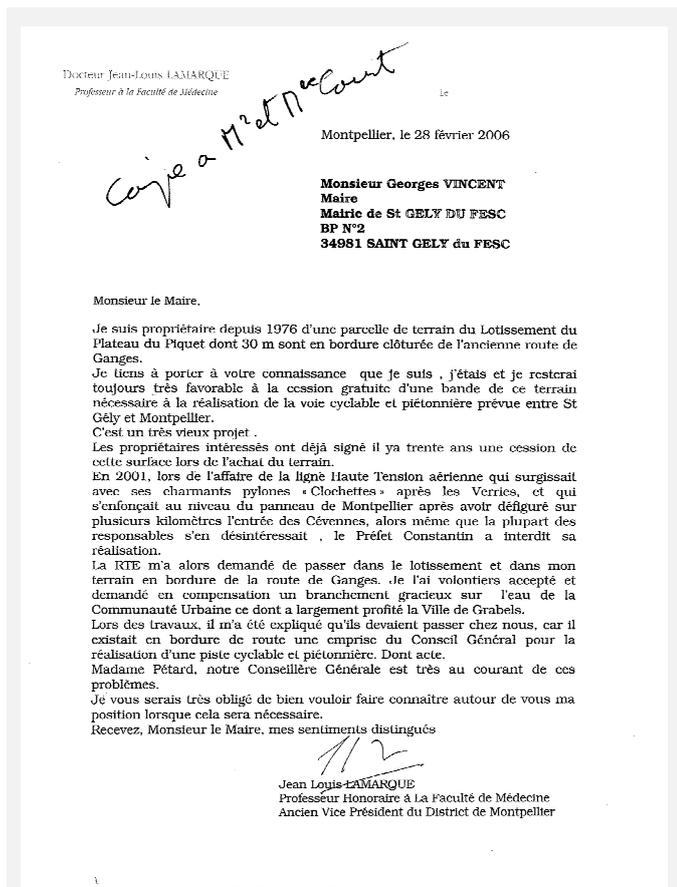
- C'est un système financièrement avantageux pour l'utilisateur (cf. tableau comparatif des coûts voiture partagée et voiture individuelle sur le site de Modulauto) www.modulauto.net,
- C'est un système qui simplifie la vie : pas de place de stationnement à prévoir, pas d'entretien ni de soucis divers inhérents à la possession d'une voiture,
- Cela contribue à limiter l'encombrement dans la ville.

En bref, un service vraiment intéressant, mais peu connu. En ce qui me concerne, je sais ce que je ferai quand mon vieux tas de ferraille ira rejoindre... la ferraille, justement. Et vous ?

Un vélo toute une année pour 25€, ou 50€ selon votre âge. Encore une bonne chose qui gagnerait à être connue (je l'ai su par hasard en discutant avec un étudiant à la dernière vélorution) : la location d'un vélo coûte 25€ pour l'année aux moins de 25 ans (plein tarif = 50€), entretien compris. Se renseigner à la TAM.

La totale : vélo, bus, tram, voiture partagée On peut prendre un abonnement combiné : transports en commun + Modulauto + Vélo pour 30€/mois (360€/an).

Claude FARCY



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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 94. Février 2008. Voir sommaire sur http://www.fubicy.org/article.php3?id_article=165
5 numéros par an, 16 €.

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 (firefox, 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 (un sur deux) 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% |
| 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.

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).

Ne pas jeter sur la voie publique.