

1 Sur votre agenda

Vélorution le samedi 6 Décembre 14h45

Départ place de la Comédie

Manifestation festive et militante. Les vélos doivent se montrer ! C'est Vélorution.

Assemblée Générale de Vélocité

Vendredi 5 Décembre 2008, 18h30

Local de l'association des Beaux-Arts,
12 esplanade de la Musique, Montpellier

- L'activité de votre association : Rapports moraux et financiers
- **Renouvellement d'une partie du Conseil d'Administration.** L'actuel bureau de l'association a débuté alors que le vélo n'avait pas droit de cité : «mais qu'est-ce que vous faites sur la route des voitures» ! Aujourd'hui, alors que la situation a évolué, à l'heure du Grenelle, alors que le nombre de cyclistes est de plus en plus important, alors que les autorités instaurent des DSC (double-sens cyclables en zone 30), zones de rencontre..., le nombre d'adhérents à Vélocité reste faible, et les bonnes volontés manquent. Vous qui êtes motivé-es pour promouvoir la place du vélo comme moyen de transport, n'hésitez plus à rejoindre le CA, apportez-y vos idées, vos talents, vos compétences, vos passions Il y va de la vivacité de notre association !

Si vous ne pouvez être présent, vous pouvez vous faire représenter en utilisant une procuration que vous donnez à un membre de VéloCité ou que vous envoyez à notre adresse.

Cet avis tient lieu de convocation.

2 Éditorial : Pourquoi tant de haine ?

Nous avons vu plusieurs campagnes de presse (télévisions, journaux régionaux) virulentes contre les vélos, appuyées par des organismes officiels au premier rang desquels préfecture de police, Direction de la Sécurité Routière ou autres. Les cyclistes seraient les usagers les plus exposés aux accidents : pratiquement tous les communiqués amalgament volontairement l'accidentologie des cyclistes à celle des « deux roues » : quand on connaît le taux d'accidents des 2RM (2 roues motorisés : motos et autres cyclomoteurs), il y a en effet de quoi être terrorisé !

Seconde diatribe lancée à l'égard des cyclistes : s'ils ont des accidents, c'est qu'ils ne respectent pas le code de la route, bien évidemment ! Ils ne sont pas les seuls ! Si un vélo passe la ligne d'effet d'un feu alors que toute une file de voitures est engluée dans une queue indéterminable ça se voit. Mais pour les automobilistes, le feu était « juste mûr » !. Et que dire du non respect systématique des limitations de vitesse : c'est les cyclistes ? Et les dépassements sans respecter la distance réglementaire de sécurité, les portes qui s'ouvrent sans regarder, les changements de files sans clignotants, le stationnement interdit... A Paris, sur 5 cyclistes tués, 3 ont été broyés par des camions qui tournaient à droite, 2 percutés par l'arrière par voiture à grande vitesse. L'application bête du code de la route ne sauve pas la vie, elle montre simplement l'activité des forces de police.

Les moins conscients du code, c'est bien entendu les jeunes. Certains vont même jusqu'à réclamer un permis pour les vélos, que l'on passerait au collège, basé sur la récitation irréprochable

d'un texte sur la dangerosité des motorisés, sur le chemin desquels ils ne faut absolument pas se mettre ! Que d'idées reçues ! Le quotidien le plus véhément sur ce sujet est un régional paraissant dans un département où il n'y a eu aucun cycliste tué ! Et les statistiques montrent que les jeunes représentent une minorité des victimes (de 0 à 17 ans, moins de 8%) et qu'ils sont tués avant 15 ans pour moitié dans la voiture de leur parents, le cyclomoteur prenant un relais très efficace chez les 15-17 ans !

Et les campagnes pour le port du casque obligatoire n'ont jamais cessé (nous ne sommes pas contre le port du casque, mais l'obligation) ! Et le loi qui nous oblige maintenant à nous habiller d'une certaine manière pas élégante (pour l'instant, uniquement hors agglomération et de nuit) !

La véritable raison de toute cette hostilité envers le cycliste est que celui-ci vient contester aux motorisés leur territoire : la "route". C'est un bon signe, qui traduit la montée inexorable de ce mode de déplacement. Mais face à de tels discours, il nous faut fourbir nos arguments. La seule sécurité, c'est la réduction des différentiels de vitesse. Pour le vélo, (et surtout à Montpellier : combien de DSC, combien de zones de rencontre ?) c'est pas encore gagné !

Luc Nourigat

3 Sécurité : vélo et violence routière

Sécurité des déplacements : un article du Bulletin Epidémiologique Hebdomadaire bouscule bien des affirmations officielles.

Le Bulletin Épidémiologique Hebdomadaire, édité par l'Institut National de Veille Sanitaire, a publié, le 6 mai 2008, un article très intéressant sur les personnes blessées sur la voie publique. C'est un article solide sur le plan scientifique, consultable à l'adresse <http://www.invs.sante.fr/BEH/>. Il porte sur la période 1996-2004 pendant laquelle la violence routière s'est maintenue à un haut niveau.

Depuis, les choses se sont un peu améliorées mais surtout hors des agglomérations. Aux dires des officiels, les accidents avec poids lourds et les morts qu'ils causent continuent sur leur lancée, + 15% en 3 ans et 14,5% des tués. La situation en ville est plus mauvaise qu'en rase campagne, depuis 2002, le nombre de personnes tuées diminue plus fortement en rase campagne (- 40,6%) qu'en milieu urbain (- 35,3%) (source site de la sécurité routière).

Pour la partie qui nous concerne le plus, les cyclistes, la méthodologie de l'étude ne permet pas d'entrer dans certains détails. Par exemple il n'est pas fait de distinction entre accidentés en ville et sur route et l'article ne détaille pas les protagonistes des accidents (collision avec un tiers ou autre cause) ce qui aurait permis d'orienter les actions de prévention pour les piétons et les cyclistes tout au moins. D'après la Sécurité Routière, plus de 88% des blessures graves de cyclistes se produisent lors d'une collision avec un véhicule, les accidents de vélo les plus graves ont lieu en dehors des agglomérations (56% des décès en 2001) où l'indice de gravité est 6 fois plus élevé, en raison notamment de la vitesse élevée des véhicules, mais ces résultats s'appuient toutefois sur les données des forces de l'ordre.

Des informations nouvelles sur les risques. Malgré ses limites concernant les cyclistes, cet article apporte des connaissances nouvelles qui bousculent les données officielles.

La première information de cet article est que les statistiques officielles des forces de l'ordre ne représentent qu'une petite partie de la réalité, 29% des blessés (toutes gravités) et 55% des blessés graves ; en d'autres termes, elles sous évaluent fortement les blessés légers mais moins les blessés graves. Chaque année, 0,9% de la population est blessée sur la voie publique, ce qui en fait un lieu très dangereux.

Pour les motards, on retiendra des chiffres absolument catastrophiques, liés à un comportement fréquemment irresponsable, contre lequel, d'ailleurs, la puissance publique n'a engagé aucune action. En conséquence il ne faut jamais admettre l'amalgame moto-vélo, souvent rencontré sous la dénomination 2 roues.

Le nombre de cyclistes blessés (toutes gravités) est du même ordre que celui des piétons blessés (moyenne annuelle, 41 000 parmi les piétons, 56 000 parmi les cyclistes) alors que les statistiques officielles indiquent, pour 2004, 13 803 piétons et 4 415 cyclistes blessés.

Dans les accidents les plus graves (décès et séquelles lourdes) les piétons sont tués une fois sur deux, les automobilistes 3 fois sur 5 et les cyclistes 1 fois seulement sur 4. Au total, il y a environ trois fois moins de cyclistes tués que de piétons (179 contre 588 en 2004), mais à peu près autant de séquelles lourdes. Le nombre de cyclistes tués ou blessés graves a diminué plus vite que celui des piétons et autant que celui des automobilistes. J'interprète cette diminution parallèle cyclistes-automobilistes comme la conséquence directe de la baisse des accidents d'automobiles car, dans les accidents graves de cyclistes, un véhicule est impliqué dans plus de 88% des cas, selon la sécurité routière.

Au total, le risque de blessure à vélo n'est pas négligeable et bien supérieur aux données officielles pour les blessures légères, mais on ne peut pas traiter de la même manière la sécurité des cyclistes en ville et hors agglomération.

Des pistes pour réduire les risques. Toutes ces informations indiquent qu'en diminuant le risque de collision vélos voiture, on diminuerait les blessures les plus graves.

En ville, ceci peut être obtenu en séparant systématiquement les vélos des voitures, mais cette solution est souvent difficile à réaliser, longue et assez chère. Elle ne règle pas non plus le problème piétons-voitures ni celui des collisions vélos-voitures aux intersections. De plus, pour les blessures légères on peut penser que la très mauvaise qualité des équipements cyclables actuels intervient pour beaucoup. Au contraire, les rues actuellement monopolisées par les véhicules motorisés sont spacieuses, très bien conçues et entretenues, les risques de chutes avec blessures légères, si fréquentes sur les soit disant équipements cyclables, y seraient nettement réduits. Pour toutes ces raisons, il n'est pas souhaitable de développer systématiquement la séparation vélo-reste du trafic. Il faut la garder pour des cas bien précis où la cohabitation n'est pas possible.

En ville, les deux voies les plus efficaces de réduction du risque sont la réduction du trafic motorisé et la réduction de sa vitesse. Autre effet bénéfique induit, la réduction de pollution ainsi obtenue réduirait les décès qu'elle cause (et qui sont plus nombreux que ceux liés à la violence routière), sans parler des autres effets environnementaux ou humains. Sur route ces considérations sont tout aussi valables, mais la baisse du trafic y est moins à l'ordre du jour. Cette méthode permet la cohabitation de tous les usagers et induit des transformations massives, rapides et peu coûteuses de l'environnement urbain en faveur des déplacements doux (elle peut même rapporter aux villes, via les péages urbains). Sa traduction réglementaire est le code de la rue dont le principe est « priorité au plus vulnérable » comme en Belgique.

Le débat sur le port obligatoire du casque à vélo. Enfin des éléments importants sont apportés par cet article dans le débat sur le port du casque à vélo.

Parmi les blessés avec séquelles majeures, la répartition des régions atteintes (tête, colonne vertébrale, membres inférieurs) est, respectivement, de 69%, 9%, 23% chez les piétons, de 76%, 18%, 6% chez les cyclistes et de 58%, 15%, 28% chez les automobilistes. Pour des raisons physiologiques, ce sont les blessures à la tête qui entraînent le plus de séquelles lourdes ou de décès. La part des blessures à la tête des cyclistes est élevée mais à peu près autant que celles des piétons et pas tellement plus que celles des automobilistes. Si on considérait ensemble les séquelles majeures et les décès, la part des atteintes à la tête des piétons et automobilistes, pourrait être supérieure à celle des cyclistes. En effet leurs chances de survie sont moindres que celles des cyclistes et il est probable que ce soit justement dû à des blessures à la tête. Logiquement il faudrait demander, à ceux là aussi, de porter un casque mais aussi des protections des membres inférieurs. Le côté déraisonnable de l'obligation du port du casque pour les seuls cyclistes apparaît clairement. Au contraire, c'est une action résolue de réduction de la violence routière des motorisés qui apportera des résultats car le risque grave pour les piétons, les cyclistes et bien sûr pour les automobilistes, provient presque exclusivement des véhicules à moteur.

Il apparaît clairement que le débat sur le port du casque à vélo est un faux débat, une véritable action de diversion, imposé par le lobby de la voiture qui ne veut surtout pas qu'on entame le dogme du tout-voiture. Cette obligation du casque serait d'une efficacité dérisoire comparée à une réduction de la violence automobile mais elle aurait des effets délétères sur le développement du vélo en ville et donc sur la réduction de la pollution. C'est exactement le contraire de ce qui se fait en Europe du Nord, mais ce n'est sûrement pas un hasard si certains, inquiets du dévelop-

pement du vélo en ville et de la perte de l'aura du tout-voiture, ressortent régulièrement cette menace.

En conclusion, les véhicules motorisés sont le véritable danger pour les cyclistes et pour les piétons mais les cyclistes urbains courent un risque de blessures légères largement sous évalué. En ville, la voie la plus efficace et la moins coûteuse pour diminuer les dégâts de la pollution et les accidents de tous ordres est de diminuer fortement le trafic automobile et avant tout d'en réduire la vitesse. La reconquête de l'espace public par les non motorisés évitera d'avoir à réaliser des équipements spécifiques, longs et chers à construire. La conjonction d'une certaine prise de conscience des dégâts de la pollution et d'un prix des carburants un peu plus élevé permet d'espérer que les élus vont peut être abandonner leurs croyances anciennes dans le tout-voiture et devenir un peu plus raisonnables.

Gérald Daurat

4 Itinéraires suburbains

Après Montferrier sur Lez, Saint Gély du Fesc, Saint Clément de Rivière, Clapiers et Jacou dans le dernier numéro (36), nous nous intéressons dans ce numéro aux liaisons avec Castelnau-le-Lez. Merci à Jacques Lafontaine qui a fourni l'essentiel des informations et ... le rédacteur de ce bulletin (pour un des itinéraires). Dans les prochains numéros, nous nous intéresserons à Saint-Jean de Vedas et Grabels. 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.

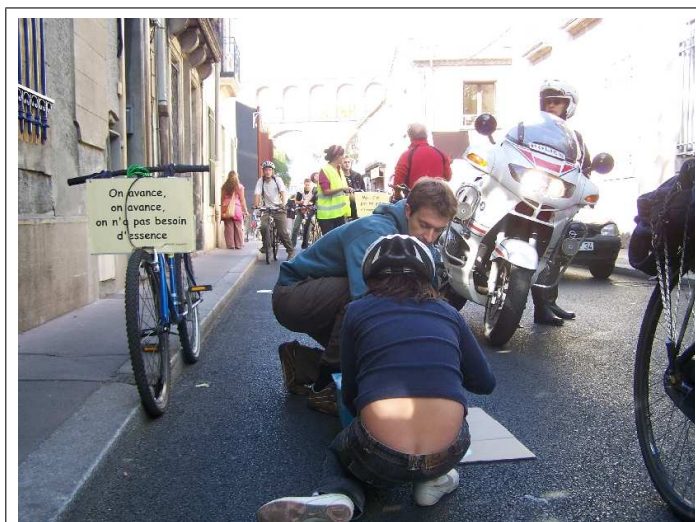
Le détail des itinéraires, avec des cartes, se trouve sur la page intercalaire recto-verso, plus facilement séparable du reste du bulletin.

Jean-Michel Héлары

5 Bande cyclable rues Saint-Louis et Pellicier



Les enfants intéressés.



La police veille.

Samedi 4 octobre 2008. Première Vélorution après la rentrée. Place de la Comédie, 14h45, il fait beau, nous sommes une bonne soixantaine réunis pour cette manifestation rituelle ayant lieu certains premiers samedis du mois. Nous sommes gratifiés d'un couple policière-policier à moto chargés d'assurer l'encadrement - et la sécurité, sait-on jamais. Ils connaissent donc le parcours (déclaré en préfecture), ils savent que nous passerons rue Saint-Louis. Mais ce qu'ils ne savent peut-être pas, c'est qu'au début de cette rue, près des Arceaux, d'autres militants de Vélocité et de l'association Arceaux Vie Active, ainsi que plusieurs habitants du quartier, nous attendent avec pots de peinture, gabarits carton pour les bandes, une ficelle pour marquer le sol, un gabarit en contre-plaqué pour les logos vélos, quelques pinceaux, des rubans de chantier rouge-blanc pour sécuriser, bref, comme en juin 2002 (voir bulletin numéro 16, en ligne sur <http://montpellier.fubicy.org/journal/numero16.pdf>). Une heure après, les rues Saint-Louis et Guillaume Pellicier auront leur bande cyclable, des Arceaux à la place Roger Salengro, opération réalisée sous l'œil vigilant - et bienveillant, il faut le dire - des deux policiers, et l'approbation des habitants du quartier.

De plus, les media sont bien là au rendez-vous : Midi Libre, France 3, Hérault du Jour, La Gazette, ... , qui rendront tous compte de l'événement. Attentifs, surtout lorsqu'on rappelle que six ans après la première action, rien n'a bougé sur cet axe. Et n'était-ce pas en octobre 2000,

déjà, que circulait le constat-pétition suivant (reproduit dans le bulletin numéro 9 - intéressant, les archives, hein ?) :

« Une seule voie dans la rue Saint-Louis »

La rue Saint-Louis et ses misérables trognons de trottoirs est le chemin le plus court entre les Arceaux et le Plan Cabanes. Elle se trouve malheureusement impraticable pour les êtres humains sans voiture : l'air est irrespirable, il est impossible de se croiser sur le trottoir, d'y marcher en tenant un enfant par la main et les voitures y roulent vite. Les piétons et les cyclistes, les enfants et les parents, les poussettes et les caddies, les habitants du quartier des Arceaux, demandent que la rue Saint-Louis ne comprenne qu'une voie pour les voitures et que l'espace restant soit réservé aux piétons et aux cyclistes.

Une semaine plus tard ... bien sûr, tout a été effacé. Plus de trace de notre peinture blanche, le goudron bien propre, du travail soigné ! C'était évidemment prévisible, mais la mairie n'a-t-elle pas laissé passer là une belle occasion, au moins de nous contacter, de discuter - et, pourquoi pas, d'annoncer enfin la réalisation de cet aménagement indispensable réclamé depuis si longtemps ? Encouragée par le succès de cette manifestation et l'écho favorable qu'en ont donné les media, notre association continuera à le réclamer.

Jean-Michel Héлары

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 97. Octobre 2008. Voir sommaire sur http://www.fubicy.org/spip.php?page=imprimer&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 .

 <p>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</p> <p>LANGUEDOC</p> <p>VÉLOCITÉ</p> <p>La ville sans contraintes.</p>	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: <input type="checkbox"/> Normal (8 euros) <input type="checkbox"/> Étudiant, chômeur (5 euros) <input type="checkbox"/> Couples, mariés ou non (12 euros) <input type="checkbox"/> 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).	