

1 Sur votre agenda

Vélorution le samedi matin 6 juin à 10h30 à Castelnau le Lez

suivie d'un pique-nique au bord du Lez près du parc Monplaisir.

Dans le cadre de la 13^{ème} Fête du Vélo

Rendez-vous à 10h15 Rond-Point Charles de Gaulle (station tram 2)
ou à 9h30 Place de la Comédie (fontaine) pour rejoindre Castelnau en groupe

organisée conjointement par

Vélocité Languedoc, Vive Castelnau, Les Chemins de Castelnau et le collectif Bassin du Lez.

2 Éditorial : Quelle place pour le vélo ?

Le vélo c'est pour tout le monde. Et en corollaire, la place du vélo c'est partout. Sauf sur les trottoirs, bien sûr, qui selon leur définition légale, ne sont pas des espaces de circulation. Mais dans notre bonne agglomération, la loi ne consiste qu'en un guide théorique vis à vis duquel toute distance peut être prise pourvu que cela permette d'alléger une contrainte (individuelle !).

Au moins cette situation, un peu glauque au demeurant, a la mérite d'engendrer des discussions auxquelles nous ouvrons nos colonnes. Et pour que la panorama soit complet et bien situer les choses dans leur contexte, nous devrions recueillir aussi les avis des handicapés (mobilité réduite, déficience visuelle...).

Luc Nourigat

3 Une Vélorution à Castelnau Le Lez ? Faisons vite, ça urge !

Castelnau le lez, Montpellier, un cours d'eau sépare les deux villes, mais les problèmes sont identiques rive droite et rive gauche, pourtant gérées par une mairie de droite et une mairie de gauche...

Pour le cycliste venant du Clapas en suivant l'axe non sécurisé de l'avenue de Nîmes, le parcours du combattant commence au pont franchissant le Lez, se poursuit par le rond-point Charles de Gaulle et continue par l'avenue de l'Europe. Sur cette dernière voie, l'insécurité est maximale. Comment a-t-il été possible de construire un piège aussi dangereux ?

À coup sûr par mépris des cyclistes : l'occasion d'un aménagement adapté a été magistralement et sciemment manquée lors de la construction du tram. A quoi notre Maire oppose que l'itinéraire cyclable initialement prévu aurait trop grevé le budget. Si l'on songe que l'Agglo vient d'être condamnée à payer 723 000 euros suite au contentieux opposant la TAM et l'ancien garage Arcades Automobiles... combien de mètres d'itinéraires cyclables cette somme aurait-elle permis d'aménager ?

Les castelnauvien (e) s se sont pourtant battus : le collectif de 14 associations qui s'est constitué pour promouvoir les déplacements doux a fini par obtenir l'annexion au PLU d'une charte officielle (cf. vélorution de 2006 à Castelnau). Mais le comité de suivi ne s'est pas réuni pendant 3 ans. Et aucun des amé-

nagements de voirie voté ou réalisé pendant cette période n'est conforme aux recommandations du CERTU.

Il y a bien loin de la propagande officielle à nos itinéraires quotidiens : on n'en finirait pas de faire la liste des points noirs de la commune. Cette incurie est criminelle : les abords du collège, laissés à l'abandon, comme ceux des autres établissements scolaires et équipements collectifs ont été le lieu de l'accident tragique d'un collégien au dernier trimestre. Il y a pourtant plusieurs décennies que les parents d'élèves avaient attiré l'attention du Conseil Municipal sur les dangers de ce secteur. Bien avant le vote du PLU...

Nos enfants ont besoin de nous : il est temps de mener à Castelnau une action exemplaire, populaire, festive mais grave aussi, et dérangeante !

Le trajet que nous proposons permet de suivre des voies récentes non aménagées, de croiser des secteurs à risques, particulièrement les abords des établissements scolaires, de passer au marché pour informer les électeurs de nos demandes et de rejoindre le vieux village en passant devant la mairie...

Nous vous invitons à clôturer cette matinée par un pique-nique au bord du Lez dont les rives, bien que classées, sont menacées de destruction par l'agrandissement incessant de la Clinique du Parc. Mais ceci est un autre histoire : de la Clinique au Parc Monplaisir, la Mairie envisage sans rire d'aménager la voie verte la plus courte du monde !

Vive Castelnau



vivecastelnau@gmail.com



www.vivecastelnau.net

4 Débat virtuel : quels sont les bons choix d'aménagements pour rendre une ville cyclable ?

L'une de nos adhérentes a lancé un débat sur la liste de discussion en racontant sa visite à la mairie.

Des questions d'une adhérente qui exprime une franche opposition à la cohabitation vélo, voitures

Je suis allée en mairie vendredi 27 mars dernier, et j'en ai profité pour aller voir l'employé qui s'occupe des déplacements doux. Aïe ! Aïe ! Aïe ! Son discours m'a vraiment fait peur ! Il m'a

d'abord expliqué que l'élue déléguée aux pistes cyclables privilégiait la réfection des pistes existantes plutôt que la mise en place de nouvelles pistes (très bien ! ça paraît effectivement logique). Leur budget a doublé cette année car le nombre de cyclistes croît très vite (ça aussi, c'est très bien !). Ils sont passés de 500 000€ à 1 000 000€/an. Bon, là on déchantait un peu, c'est sûr qu'avec ce budget là ils ont du mal à nous faciliter les trajets en vélo...

Mais la suite est moins réjouissante, l'employé de mairie qui gère les déplacements doux est en effet fan des espaces partagés : piétons/vélo, mais aussi piétons/vélos/voitures ! Donc, les nouvelles pistes cyclables prévues sont des espaces partagés vélos/piétons (sur trottoir), voire, un nouveau "concept" qui lui tient à cœur : les espaces partagés pour lesquels la chaussée appartiendrait à la fois aux piétons, mais aussi aux vélos, et même aux voitures ! Selon lui pas de dangers : la vitesse sera limitée à 20km/h ! J'étais ébahie par cette idée vraiment saugrenue, et le lui ai dit. Au pays des bisounours ça marcherait peut-être ? Mais j'ai du mal à imaginer les automobilistes montpelliérains rouler sereinement à 20 km/h. Évidemment devant ma frayeur il a tenté de me rassurer : « *cela ne se fera que dans certains quartiers* ». Évidemment, je me doutais qu'ils ne comptaient pas étendre le "concept" à l'avenue de la liberté... Ce "concept" est très apprécié des élus, comme les trottoirs partagés. Effectivement, c'est ce qui est prévu par exemple dans un quartier à mettre en place au niveau des ZAC Tournezy et Près d'Arène (toutes les pistes prévues sont sur des trottoirs partagés). Quand je lui ai dit que les cyclistes n'appréciaient pas les trottoirs partagés, il m'a répondu qu'il y avait autant d'avis sur la question que de cyclistes !

Quelle est la position de vélocité là dessus ? Personnellement je me positionne en faveur de pistes cyclables distinctes et protégées pour tous les nouveaux quartiers. Je peux comprendre qu'il est difficile de les mettre en place sur des chaussées existantes, mais je trouve complètement aberrant de ne pas les prévoir dans les quartiers à construire. Rouler sur les trottoirs ça veut dire monter et descendre à chaque croisement de rue, faire attention aux riverains qui sortent de chez eux et n'ont évidemment pas le réflexe de faire attention aux vélos, se faire "réprimander" par les piétons qui n'apprécient pas toujours notre présence (Ok, c'est plutôt anecdotique, ça m'est arrivé 2 fois, toujours par des femmes âgées, dont une qui essayait de me poursuivre avec son parapluie tendu bien haut ! ;-), rouler beaucoup plus doucement, s'arrêter à proximité des piétons ou fortement ralentir le temps qu'ils réalisent notre présence, les klaxonner s'ils sont dos à nous (ce qui limite un des grands intérêts du vélo par rapport à la voiture pour les riverains : le silence)...

Peut-on également débattre de ces espaces vélos/voitures/piétons au sein de vélocité et donner notre point de vue à la mairie ?

Des éléments de réponse apportés par d'autres adhérents

Partager l'espace

- Avec les piétons ?

Michel Julier : L'attirance de la mairie pour les trottoirs piétons-vélos n'est pas nouvelle. Nous y avons toujours été opposés, d'autant plus que c'est fait dans les cas où la largeur ne permet pas de faire autre chose, c'est-à-dire que le trottoir est réellement "partagé" sans être plus large qu'un trottoir normal. Donc soit la partie cyclable est bouchée à chaque arbre ou panneau de signalisation, soit c'est la partie piétonne. Exemple devant le nouveau commissariat (aménagement de l'Agglo dans le cadre de la ligne 2 du tram), il ne reste aucun espace réservé aux piétons. Par contre si c'est juste sur quelques mètres de long, pour franchir un point noir où les piétons sont rares, ça ne pose pas de problème

(exemple : traversée du canal du Rhône à Sète, à l'entrée de Palavas). Idem si le trottoir est large et si ça monte (exemple : Bd. Henri-IV). Mais en général, c'est la catastrophe.

Laurent Ness : Je pratique plusieurs fois par jour le trottoir partagé sur le Bd Henri-IV, en accompagnant mes clients qui testent les vélos ; je suis donc bien placé pour en parler. Il y a de chaque côté une bande unidirectionnelle peinte sur le trottoir. Quasiement aucun piéton ne la respecte ne sachant tout simplement pas qu'elle existe. Qui parmi nous la détecterait en tant que piéton alors que nos yeux sont plus attirés par les monuments, le jardin botanique et nos discussions avec nos compagnons ou compagnes - de trottoirs ? La faculté de médecine débouche sur le trottoir de gauche, je vous laisse imaginer la foule sur la bande cyclable de ce côté. La montée ou la descente se fait donc comme un slalom dans un jeu de quilles. Mieux vaut avoir une sonnette et être très courtois. Essayez de faire appliquer votre bon droit en expliquant au piéton qu'il marche dans la bande cyclable. Mieux vaut ne pas laisser poindre la moindre agressivité ou ironie car vous allez bien être reçu. Je parle par expérience. Je pense que les trottoirs partagés en général peuvent être une solution dans certains cas mais ici la réalisation n'est pas pleinement satisfaisante.

Devons-nous nous contenter de demi-solutions ? Je ne pense pas. Visons haut, la ville doit devenir prioritaire aux piétons puis aux vélos et enfin aux autos comme cela est fait et accepté en Hollande par exemple. Rien n'empêche que nos imaginations d'atteindre un jour ce résultat.

Soyons constructifs : il suffirait de supprimer une voie de circulation pour aménager une piste cyclable bi-directionnelle. Rien ne semble justifier la présence de deux voies sur ce boulevard, qui reçoit un flux de voitures assez modéré sauf après la jonction dans sa partie haute au dessus du jardin botanique.

Mariem Lebreton : Le fait de séparer les modes de trafic et renvoyer les vélos sur les trottoirs provoque systématiquement des problèmes aux intersections : soit le cycliste débouche à fond en débarquant (vu du siège conducteur) sûr de son bon droit, mais cela n'a jamais protégé personne (dixit un moniteur d'auto école, « *des prioritaires, y en a plein les cimetières* »), soit il doit ralentir et donc continuer d'être vu comme un usager d'un moyen de transport long et demandant des relances fréquentes. Sans parler : des véritables trottoirs qu'il y a pour descendre et monter sur les pistes, en général très bien... pour des vélos tout suspendus ; des angles droits, potelets anti-stationnement, poubelles, caniches, piétons au téléphone ; des revêtements parfois glissants, troués, bosselés (merci les racines), non nettoyés. L'attirance des aménageurs pour les dispositifs sur trottoir est bien compréhensible : il n'y a qu'à voir ce que se prend un élu lors d'une visite au marché quand il a eu le malheur de faire mettre une piste cyclable (pourtant non "intrusive" sur la chaussée). A croire que les cyclistes ne votent pas ?

Jérôme Cassagnes : Rappel : seuls les cyclistes de moins de 8 ans sont autorisés à circuler sur les trottoirs. *Le « trottoir partagé » n'existe pas et n'est pas légal !* La seule possibilité qu'il existe (et cela fait partie de la palette d'outils recommandés par le certu pour aménager des pistes) est l'aménagement de pistes au niveau du trottoir. Cet aménagement peut être utilisé au même titre que les autres (piste intercalé, piste à mi-hauteur, piste bi-directionnelle, bande cyclable...) et peut être justifié dans certains cas. Sa mise en oeuvre doit respecter les éléments suivants : le cheminement piéton doit être bien distinct et faire une largeur minimale de 1,40 m dégagé de tout obstacle (loi accessibilité de 2005), la largeur minimale pour une piste unidirectionnelle est de 1,50 m (c'est une tolérance pour la piste sur trottoir car le cycliste peut faire des écarts sur le trottoir si nécessaire). Concernant la séparation, la règle (aménagement minimal mais réglementaire)

est une bande blanche continue, mais cet aménagement est assez décrié par les assos de malvoyants. Donc pour les aménagements neufs il est recommandé de prévoir un traitement avec des matériaux différents permettant un contraste visuel et tactile, la séparation entre les deux espaces pourra être constituée par une bordure noyée en légère saillie (1 à 2 cm) pouvant servir de bande de guidage pour la canne. Il est recommandé d'installer la piste plutôt coté chaussée et les piétons côté façade. Il est certains que lorsqu'on a beaucoup d'entrées riveraines (voiture) cet aménagement n'est pas recommandé.

Concernant Montpellier, il ne me semble pas que cette commune soit particulièrement orientée vers ce type d'aménagement notamment pour les futures réalisations. Mais il est certain que certaines communes transforment trop facilement leurs trottoirs en piste en appliquant un simple coup de peinture...mais ce n'est pas un aménagement cyclable ! De plus, l'obligation pour toutes les communes de réaliser des plans de mise en accessibilité de la voirie pour décembre 2009 devrait bien freiner cette tendance.

- Avec les motorisés ?

Eric Boisseau : Partager l'espace avec les motorisés dans la mesure où ceux-ci rouleraient à moins de 30 km/h ne me choque pas du tout car l'insécurité provient d'abord du différentiel de vitesse. Là où il faut installer des pistes cyclables séparées des chaussées des motorisés, c'est lorsque l'on rencontre des rampes où certains cyclistes peinent à monter à plus de 10 km/h et où les motorisés s'impatientent derrière, même à 30 km/h !

Michel Julier : Quand les rues sont étroites, il n'y a effectivement pas d'autre moyen que de rouler tous au même endroit. À 20 km/h ça ne pose de problème à personne. Encore fait-il savoir comment on fait pour que cette limite soit respectée, ça peut être avec une largeur assez faible, des chicanes, des dénivelés, et jamais à 2 voies par sens. Il y a une rue à Montpellier où personne ne va très vite, c'est la rue du Faubourg du Courreau, aménagée bien avant la mode actuelle des espaces partagés, mais c'est très efficace. Évidemment ce n'est vraiment utile que dans les rues étroites (à Montpellier il y en a beaucoup), et où le trafic est relativement modéré : pour l'avenue de la Liberté le trafic est excessif. Contrairement aux trottoirs "partagés", la voirie partagée et limitée à une vitesse faible va en général dans le sens de ce qu'on demande. Et bien souvent, c'est de toute façon la seule solution.

Marien Lebreton : Même si la cohabitation est parfois vue comme dangereuse, c'est en fait l'inverse, dans mon esprit comme dans les statistiques (chocs par l'arrière extrêmement rares en milieu urbain, contrairement à l'extra urbain) - du moment que la vitesse des véhicules est "cassée" par un ou plusieurs dispositifs (étroitesse naturelle, chicanes avec by-pass bus/vélos, peinture différente etc., Le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions) a un catalogue de solutions n'impliquant pas forcément de transformer la rue en champ de bataille pendant 6 mois). La zone 30, ou la zone de rencontre (20) sont deux dispositifs allant dans ce sens¹.

- Les pistes cyclables séparées ?

Michel Julier : Ensuite il y a eu des pistes cyclables "sécurisées", c'est-à-dire avec une bordure en béton. Sauf que rouler sur une piste de 1,20m entre 2 bordures en béton, c'est un peu comme l'équilibre sur une corde lâche. Avec les intersections en plus (sorties de garage, etc...), ça devient même très dangereux. Personnellement, je suis très dubitatif. Une variante, plus utilisée ces dernières années, c'est la piste bi-directionnelle séparée par une bordure en béton : comme c'est plus large, ça permet d'y rouler nettement mieux (sauf s'il y a des bornes tous les 5

mètres), mais l'inconvénient est que ça peut obliger à faire un tas de traversées d'un côté à l'autre de la rue donc c'est un peu le bazar.

- Quelques exemples étrangers

Gérald Daurat : Pour avoir pas mal circulé à vélo dans des pays européens ou autres, j'ai pu faire quelques constatations d'usage. La séparation du flux vélo et automobile est très pratiquée aux Pays Bas en ville et hors agglomération. Elle est même à peu près systématique sauf justement dans les zones où la vitesse des motorisés est matériellement limitée ou les rues étroites, c'est à dire essentiellement dans les centres historiques. En Allemagne, par exemple à Munich ou à Berlin, en Suisse alémanique ou en Belgique Flamande c'est différent, les zones 30 sont privilégiées dans les centres, (lorsque les motorisés sont encore admis), les rues assez peu fréquentées sont banalisées vélo-voitures (avec des contre-sens cyclables en Belgique). La séparation du trafic vélo n'apparaît que lorsque la vitesse ou la densité du trafic motorisé devient dangereuse.

À l'usage, je trouve la solution germanique préférable en ville. On est beaucoup plus à l'aise dans un espace vaste non spécifique que sur des aménagements étroits hollandais qui requièrent une attention permanente et où la progression est lente. D'ailleurs à Amsterdam par exemple, les cyclistes semblent emprunter plus volontiers les rues partagées que les voies à piste séparée, c'est beaucoup plus agréable (et rapide).

Lutter contre les comportements dangereux des motorisés

Eric Boisseau : Mais ce qui m'embête beaucoup plus est le non respect généralisé du code de la route, en particulier par les 2 Roues Motorisés. Cet irrespect généralisé provient du laxisme des forces de l'ordre, municipales comme nationale : stationnement sur trottoirs et pistes cyclables, feux rouges allègrement franchis, vitesse au delà des limites autorisées, vélo et piéton rasés de près. Aujourd'hui, la priorité doit aller à une mobilisation massive des forces de l'ordre vis à vis des motorisés, à la fois pour des raisons de sécurité et de développement durable.

Gérald Daurat : On pourrait prendre pour preuve du bien fondé de cette position que la lutte contre les comportements dangereux des motorisés, menée avec les radars, a été très efficace. Presque 50% de morts et blessés graves en moins en 7 ans, sans aucune dépense supplémentaire. Le hic c'est que la circulation dans les villes n'a pas du tout fait l'objet d'effort de la police (la gendarmerie n'est pas compétente en ville et la police nationale doit « faire du chiffre » dans d'autres domaines qui n'ont rien à voir avec la sécurité et le bien être des populations). Aussi la situation s'y est beaucoup moins améliorée pour les usagers vulnérables, les piétons en particulier. On y voit couramment des véhicules de la police stationner sur les pistes cyclables pendant qu'un ou deux policiers s'adonnent à des occupations diverses pas forcément en rapport avec la sécurité routière. Ainsi, l'auteur de ces lignes a eu « un peu chaud » pour avoir eu l'outrecuidance de faire remarquer gentiment à des policiers qui obstruaient une piste cyclable pendant que l'un d'entre eux achetait les sandwiches que « si même eux stationnaient sur les pistes cyclables, il n'y avait plus d'espoir ». Ailleurs, à Paris ou Bordeaux, c'est encore pire, ce sont les cyclistes qui sont l'objet de la vindicte de la police nationale. En effet, c'est bien connu, les cyclistes qui roulent trop vite, écrasent beaucoup de poids lourds et de voitures !

¹La visite du site internet (www.certu.fr) de cet organisme dépendant du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables vaut le détour, en particulier les pages « une voirie pour tous ». Il y est expliqué que « la requalification des voiries urbaines représente un enjeu considérable pour une ville durable » et qu'il s'agit « à l'indispensable changement de référentiel que doivent opérer les praticiens de l'aménagement de la voirie ». Comme quoi les associations de cyclistes urbains ne sont plus les seules à vouloir un changement radical de l'usage du domaine public aujourd'hui monopolisé par les motorisés individuels.

La question du budget

Michel Julier : La question du budget "aménagement cyclables" est trompeuse : elle n'inclut pas la maintenance normale (qui visiblement est inexistante, d'ailleurs), ni la construction d'aménagements comportant une piste cyclable. Du coup, c'est juste leur budget pour faire des petits travaux par ci par là.

Gérald Daurat : La question du budget est fondamentale. En effet les élus ne sont certainement pas encore disposés à engager pour le vélo ne serait-ce qu'une petite fraction de ce qu'ils dépensent sans compter pour les motorisés. Par exemple le viaduc Loubat (autrement dit auto pont Pompidou) à côté du Corum, représente à lui seul plusieurs décennies de dépenses pour le vélo, et ce n'est qu'une goutte d'eau. Il y a énormément de raisons (très négatives certes, mais bien ancrées) à cela, inutile de s'étendre. Donc dans un avenir proche, pas d'espoir d'un grand soir du vélo avec des dépenses somptuaires. Or, le système séparatif systématique présente l'inconvénient d'être coûteux, en espace, en temps de réalisation et en argent. Si on préconise cette solution, la réalisation sera longue, très longue... Par contre le partage de la voirie requiert essentiellement une chose : la réduction de la vitesse des motorisés, et la réduction de leur trafic tout court. Techniquement et budgétairement ce n'est pas un gros effort, souvent ça ne coûte rien, et ça ne consomme aucun espace, c'est seulement une décision politique. Jusqu'ici elle était impensable, mais les choses changent vite même si les élus, en général, restent enclavés dans les schémas de pensée des années 70. L'ambiance générale, accentuée par la crise actuelle, a basculé, et plus personne n'ose publiquement se réclamer du tout automobile (dans les faits beaucoup en sont encore de fervent idolâtres). Il est donc envisageable à court terme d'avoir une ville véritablement cyclable. En France, l'exemple le plus frappant de ce changement s'est produit à Paris. Aujourd'hui y rouler à vélo est beaucoup plus facile et rapide qu'à Montpellier. L'espace vélo et bus a essentiellement été gagné sur les motorisés dans les grands axes, dans les rues plus tranquilles c'est la cohabitation qui prévaut. Le séparatif vélo n'est pas très fréquent et a surtout été pris sur l'espace des motorisés. Ça s'est fait très vite, en tout cas beaucoup plus vite que si l'option avait été le tout séparatif à la hollandaise, et ça donne un réseau cohérent qui permet de parcourir la capitale dans tous les sens. Le montant total des dépenses a été très inférieur à celui d'un tramway, bien sûr. D'ailleurs je recommande le tourisme à Paris à vélo, on découvre que cette ville est une merveille ! C'est bien une question politique puisque les villes de la couronne proche (exemple St Ouen et St Denis) restent encore totalement impraticables pour les cyclistes, alors que leur urbanisme est semblable à celui de Paris. Là, comme dans le tiers monde, l'automobile règne sans partage.

Conclusion

En conclusion une phrase de Marien Lebreton :

« Plus nous nous ferons entendre et plus nous aurons mauvais caractère, tout comme l'électeur automobiliste moyen, plus nous militerons dans les associations, plus ça bougera... ce n'est qu'une question de temps (du moins espérons le). »

Synthèse effectuée par Gérald Daurat

5 Entretien et réfection de pistes cyclables à Montpellier

Au mois de mars dernier, Madame Stéphanie Blanpied, élue déléguée aux pistes cyclables, a sollicité nos suggestions pour l'entretien et la rénovation des pistes cyclables existantes à Montpellier. Cette demande a été répercutée sur la liste de diffusion de

Vélocité (Michel Julier, 21 mars 2009), et de nombreux abonnés ont répondu. Ces réponses (une quarantaine) ont été synthétisées, et transmises à Madame Blanpied le 2 avril. Il nous a semblé important de publier cette synthèse dans le bulletin. Vous la trouverez ci-après. Deux remarques : 1) La synthèse ne prend en compte que les propositions concernant les pistes existantes (puisque tel était l'objet de la demande de la Mairie), 2) Madame Blanpied nous a promis de nous tenir au courant de la suite, mais nous a rappelé que tout ne pourrait être fait d'un coup et qu'il y aurait des choix. Affaire à suivre !

Quartier Millénaire - Port Marianne

- **Avenue du Mondial 98**, entre le rond-point Ernest-Granier (station de tram "Port Marianne") et Odysseum) : le début est cassé et inutilisable, la fin est cassée et pose un sérieux problème en arrivant à Odysseum. Depuis 10 ans que cette route existe, jamais la piste cyclable n'a été dans un état acceptable d'un bout à l'autre. Pire : elle n'a pas cessé de se détériorer.
- **Avenue de la Mer** (entre le rond-point Ernest-Granier et le pont sous l'autoroute A9, en direction de Carnon) : officiellement cette piste n'existe plus, cependant l'espace physique existe encore et elle est très utilisée car très pratique pour les gens qui habitent vers la Pompignane ou qui vont vers Odysseum. Elle est aussi empruntée par de nombreux usagers qui vont à la mer (en particulier des touristes bien incapables de trouver le détour par les bords du Lez). Or elle est extrêmement dégradée, au point d'être dangereuse, et des bordures de béton ont été rajoutées qui coupent totalement le passage. Il suffirait de très peu de choses (boucher quelques trous, casser 2 ou 3 bordures en béton extrudé) pour qu'elle redevenue totalement utilisable. Sa réfection est facile et particulièrement indiquée.
- **Rue Léonard de Vinci**, juste au nord de l'avenue Pierre Mendès France : le rond-point à l'intersection des rues des Frères Lumière et Edouard Villalonga est très dangereux (plusieurs cyclistes renversés) à cause du manque de signalisation. Ce rond-point mériterait au moins un panneau sur lequel on inciterait les automobilistes à ralentir et regarder avant de s'engager.
- **Avenue de la Pompignane**, sens Nord Sud : revêtement dégradé dans pas mal d'endroits. Il conviendrait d'en refaire la surface. Mais surtout il s'agirait d'installer des dispositifs empêchant les véhicules d'y pénétrer, car c'est une pratique très courante à toute heure et qui met les usagers en grand danger (on signale qu'il y circule pas mal d'enfants qui vont à l'école à vélo). Dans le sens Sud Nord, la surface est en bon état mais il faudrait aussi empêcher l'accès des véhicules.
- **Avenue A Einstein** :
 - entre le pont sous la voie rapide et le croisement avec la rue A Nobel, la voirie a été totalement refaite mais la piste cyclable n'a pas bénéficié d'un marquage (contrairement aux voies pour voitures).
 - De plus des camions parviennent à monter sur le trottoir et sur la piste cyclable à hauteur de l'hôtel situé au croisement. Il faudrait renforcer le dispositif pour les empêcher de monter.
 - De nuit, les potelets noirs sont dangereux : quand le sol est mouillé, c'est carrément impossible de les distinguer. Il faudrait les peindre en clair et en peinture réfléchissante.
 - Plus loin avant le croisement avec la rue Becquerel, un gros dos d'âne a été formé par des racines d'arbres.
 - En descendant de Grammont vers le centre ville, juste devant la caserne des pompiers il y a un gros trou dans la

- piste : il serait opportun de le boucher,
- ainsi que de raboter les dégâts faits par les racines des pins en arrivant sur Grammont.
- **Avenue Becquerel**, entre la rue Einstein et le rond point B. Franklin, la piste bidirectionnelle est coupée par plusieurs rues. A ces intersections, le raccordement de la piste est trop haut (3 à 4 centimètres au moins) et devrait être arasé. Il s'agit de petits travaux qui amélioreraient grandement la qualité de l'équipement cyclable.
- **Rue de la Vieille Poste** : dans la descente du Millénaire vers le centre ville, les bordures de la piste s'affaissent, extrêmement dangereux.

Quartier Hôpitaux-Facultés

- **entre Occitanie et le rond-point de la Lyre** : piste sur le trottoir en état épouvantable ; trottoirs quasi-inutilisables.
- **Avenue des Moulins**, entre route de Ganges et rd point du Château d'O : piste sur trottoir en mauvais état (surtout entre route de Ganges et rue de la croix de Lavit).
- **En haut de la rue Georges Denizot**, la piste n'est plus protégée des voitures au niveau d'un passage piéton. Des voitures en profitent pour systématiquement y stationner. Il faudrait un plot de protection à cet endroit (nb : cette piste ne figure pas sur le plan des pistes disponible sur le site de la mairie de Montpellier).
- **Route de Mende**, dans la remontée le long du Parc Sainte Odile (après rue St Vincent de Paul) : trop souvent des voitures sont garées tranquillement en plein sur la piste, le cycliste doit déboîter ; il faudrait un dispositif pour les en empêcher.
- **Route de Mende**, bandes cyclables entre les deux universités : la peinture est effacée. Plus haut, dans le sens nord-sud (descente vers le centre ville) sur la piste qui descend le long du CNRS, il y a de nombreuses plaques d'égout non aplanies.
- **Avenue de la Justice de Castelnaud**, sur la partie sans piste cyclable, certains feux rouges sont pourvus de sas à vélo. Il faudrait les repeindre. C'est important aussi pour des raisons de principe : nous sommes AUSSI des usagers de la chaussée, et ce droit a tendance à être mis en cause.

Quartier Cévennes

- **Avenue d'Assas**, final en queue de poisson en arrivant près des Arceaux : il faudrait rester sur chaussée et non passer sur trottoir (personne ne le prend, ça fait terminer sur passage piéton et ça part à l'opposé : rien pour la continuité vers les Arceaux). Point névralgique avec sortie d'école, souvent des 4*4 plantés sur le passage vélos.
- **Avenue Gabriel Buchet/ de l'école d'agriculture** : la piste est défoncée et mériterait d'être rénovée (particulièrement entre les rues de Las Sorbes et des Sycomores) . Les peintures sont effacées.
- **Avenue du professeur Ravaz** : en direction d'Alco la piste semble s'interrompre brusquement en arrivant vers la Maison pour tous...parce qu'en fait elle se poursuit ensuite de l'autre côté de l'avenue (et en double sens). Fendre le flot dense et rapide des voitures pour continuer en face : carrément dangereux pour les cyclistes débutant-e-s.
- **Avenue de Lodève** : Revoir l'ensemble de la piste. Dangereuse dans de nombreux endroits au regard de son état défectueux.
- **Rond Point du Conseil général** : la piste qui traverse le rond-point est pleine de trous et autres barrières pour en éviter les plus conséquents : cela ressemble plus à une piste pour VTT.

Quartier Croix d'Argent

- **Chemin de Bugarel**, vers St-Jean-de-Védas (Chai du Terral) : le chemin cyclable entre le nouveau stade de rugby et la limite avec St-Jean-de-Védas n'est absolument pas signalé, et il est en mauvais état.
- Itinéraire cyclable entre Montpellier et St-Jean-de-Védas (nord du Chai du Terral) par la **rue du Pas du Loup** : l'itinéraire fonctionne bien, mais il y a quelques mètres très difficiles à la limite entre les deux communes (cf. l'étude de notre dernier bulletin sur les liaisons Montpellier – St Jean de Vedas).
 - Autre point à noter : **rue du Pas du Loup**, entre le collège Marcel Pagnol et Estanove dans le sens Avenue de Vanières vers centre ville, peu après cette avenue et avant le gymnase Marcel Cerdan la piste monte sur un bout de trottoir, la bordure est très élevée et décourage les cyclistes d'emprunter la piste (restant sur la chaussée, ils se font prendre à partie par les automobilistes).
 - **Route de Lavérune** : les bandes cyclables qui vont d'Estanove au haut de Figuerolles mériteraient un réaménagement, elles sont étroites et truffées de grilles d'égout non aplanies. Et squattées par les voitures...
 - **Boulevards Vieussens puis Rabelais** : empêcher le stationnement des voitures sur la bande cyclable, ce stationnement est dangereux car cela oblige à aller sur la voie réservée aux voitures, et elles roulent vite sur cet axe. (Il existe un projet de rénovation totale de cette voie, avec passage à 1 voie au lieu de 2, pour les voitures, et piste cyclable à double sens. C'est dans le rapport pour le schéma directeur cyclable. Est-il encore d'actualité ?)

Quartier centre

- **Passage entre Avenue Xavier de Ricard (quartier des Aubes) et la Citadelle (lycée Joffre)** : il existe un cheminement "hors voitures" au dessus des avenues Léon Vallois et Jean Mermoz, puis la rue d'Argencourt, mais depuis la disparition de la protection en béton du virage de la rue d'Argencourt le passage est délicat surtout à contre-sens.
- **Piste du Verdanzon** : mieux tracer les cheminements aux deux extrémités (Corum, place Albert 1er). Dans sa partie centrale, il commence à y avoir des trous désagréables. Il faut aussi prévoir un dispositif pour empêcher les voitures qui s'y garent tout le temps, on va finir par avoir un accident avec un cycliste qui déboîte sur la route pour contourner les voitures mal garées.

Synthèse effectuée par Jean-Michel Héлары

6 Itinéraires suburbains

Après Montferrier sur Lez, Saint Gély du Fesc, Saint Clément de Rivière, Clapiers, Jacou dans le numéro 36, Castelnaud-le-Lez dans le numéro 37, et Saint-Jean de Védas dans le numéro 38, nous nous intéresserons aux liaisons avec Grabels. Merci à Fabien Duchateau, qui a fourni l'essentiel des informations. Le détail des itinéraires, avec des cartes, se trouve sur une page intercalaire recto-verso, plus facilement séparable du reste du bulletin.

N'hésitez pas à participer vous aussi, si vous pratiquez (ou connaissez) un itinéraire, faites le partager, en indiquant les points forts, aménagements existants, mais aussi les difficultés et dangers, éventuellement, les « trucs » pour les contourner, etc.. Nous aimerions bien avoir, en particulier, des informations sur les liaisons vers Juvignac, Lavérune, Vendargues, Castries, Mauguio, entre autres. Vers Lattes, Pérols et la mer aussi, mais là c'est plus connu.

Jean-Michel Héлары

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 99. Février 2009. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?article219>
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.