

1 Sur votre agenda

samedi 5 juin de 8h à 14h, esplanade de la musique aux Beaux Arts,
création d'un espace dédié au vélo dans le cadre du vide grenier organisé par les associations

«l'arc en ciel faubourg», «Beaux arts- pierre rouge» et «bout en train»,
aussi organisatrices du festival des fanfares qui a lieu le jour même.

Venez vendre vos vélos à partir de 7h30 et acheter à partir de 8h.

Pas de participation, le Vieux Biclou ne fera que délimiter l'espace, et proposera ses services avec son atelier mobile,
si vous avez oublié de faire des réglages avant la vente ou si vous êtes de passage en vélo !

Ce week end là, c'est aussi la fête du vélo !

2 Éditorial

Vous allez découvrir dans ce numéro que la municipalité de Montpellier fait preuve d'une ouverture sans précédent en faveur du vélo. Vous avez remarqué que les travaux du T3 bouleversent les habitudes de circulation des motorisés, mettant en cause profondément le règne du tout voiture. L'avenue de Lodève est fermée depuis plusieurs mois, là même où nous avions intenté un procès au tribunal administratif à la Mairie pour un séparateur qui ne laissait pas assez de place au cyclistes ; comme cela paraît loin aujourd'hui ! Si notre ciel se dégage, attention toutefois de ne pas laisser faire n'importe quoi. L'expérience nous enseigne qu'en matière de vélos, les responsables font vite des aménagements inadaptés et jalonnés d'obstacles. Bonne fête du vélo ! si nous-même n'avons rien organisé, ne manquez pas la bourse au vélos du Vieux Biclou (voir agenda ci-dessus).

Luc Nourigat

3 Rencontres avec des élus municipaux de Montpellier

Ce trimestre a été riche en rencontres avec des élus municipaux, toujours à leur demande : Madame Stéphanie Blanpied, élue déléguée aux équipements cyclables d'abord, puis M. Philippe Thines, adjoint chargé du quartier Hôpitaux-Facultés ensuite. Voici un compte-rendu de chacune de ces rencontres.

3.1 Rencontre avec Madame Blanpied

En février dernier, Madame Blanpied, a sollicité notre avis sur les points qui nous semblent les plus prioritaires en termes d'aménagements cyclables sur la commune de Montpellier, pour le programme 2010. Nous avons décidé de répondre favorablement, et avons fait appel aux abonnés de la liste de discussion Vélocité pour faire remonter les demandes. Les réponses - nombreuses - ont été synthétisées dans un document, qui nous a servi de base de discussion lors de la rencontre que nous avons eue, à la mairie, le 19 avril dernier¹. La «délégation» de Vélocité était composée de Jean-Marc Bertrand et Jean-Michel Héлары. Côté mairie, il y

avait Madame Blanpied, élue chargée des équipements cyclables, M. Luc Favier, directeur adjoint de la direction du génie urbain (DGU) et M. Stéphane ESCOBAR, chef du service voirie de la DGU.

Voici le compte-rendu de cette réunion². Comme vous le constaterez, les réponses de la Mairie - du moins celles de la DGU - sont assez contrastées et semblent suspendues à la construction de la 4ème ligne de tram, horizon 2016-2018 faut-il le rappeler !

En introduction, Madame Blanpied rappelle qu'elle avait globalement donné une suite favorable aux réflexions des pistes présentées par Vélocité en 2009. L'équipe de la Mairie a inspecté les travaux à vélo ce qui est de bon augure. Puis Madame Blanpied présente les projets budgetisés en cours ou à venir : Prolongement de la Rue Vieille Poste pour fin Mai 2010 (travaux en cours). Avenue Mermoz du Corum à Antigone pour 2011 (budget 2010 en cours de finalisation). Ligne 3 du tramway qui inclue la cyclabilité. Rues Gerhardt, Doria et Saint Louis (piste bi-directionnelle) pour 2011/2012 (projets budget 2011).

A notre tour, nous présentons nos demandes, avec, à l'appui, deux documents : 1. Un plan des pistes cyclables existantes et celles prévues dans nos propositions³ ; 2. Le document de synthèse de nos demandes.

Favoriser le stationnement

Des arceaux seront essaimés dans la ville par petits groupes et ce tous les ans afin de rattraper le retard. Le seul frein en est le prix (environ 1000 euros pièce, posé)

Multiplier les zones 30

Elles seront étendues avec un objectif de 80% de la voirie dans les prochaines années. Celles existantes doivent être mises en conformité avant l'application de la loi au 01/07/2010. La Mairie fait part de sa réticence vis-à-vis des bandes cyclables à contresens : les automobilistes qui entrent perpendiculairement sur la rue en zone 30 présentent un danger pour le cycliste à contresens. Il sera étudié un plan de communication pour sensibiliser les automobilistes.

Signalétique des pistes et bandes.

Elle est à renforcer, notamment sur les trottoirs partagés, à l'at-

¹Ce document peut être téléchargé sur le site de Vélocité (http://www.fubicy.org/montpellier/depeches-2010.html#2010_amenagements). Pour des raisons de place, nous ne pouvons pas le reproduire intégralement dans le bulletin.

²Ce compte-rendu a été approuvé par Madame Blanpied.

³à télécharger sur <http://jean-michel.helary.perso.sfr.fr/demandespistes.pdf>

tention des piétons qui utilisent cet espace souvent en toute ignorance.

Axes à aménager en priorité

Rappelons que nous avons identifié 6 grands axes, reliant le centre aux quartiers, ou les quartiers entre eux. Sur la carte, nous avons indiqué en rouge les aménagements à réaliser (soit en pistes/bandes, soit en Zone de rencontre), et fait figurer en vert les aménagements déjà existants (seulement ceux qui sont pertinents par rapport aux axes en question).

1 : Agropolis–Facultés–Centre.

- La discontinuité en haut de la route de Mende (entre rue A.Young et Rd Point Prof. Ch. Camproux) n'a pas de solution pour l'instant (problème d'alignement dans l'attente des négociations avec les riverains à l'occasion du passage de la ligne 4 du tram). En attendant, Vélocité propose l'étude d'une alternative via le chemin du réservoir de Montmaur (parking du bois de Montmaur) et la traversée d'un terrain débouchant sur la piste de la rue Arthur Young. Cette option a d'ores et déjà été soumise à la direction des paysages et de la nature (DIPAN) pour le passage éventuel des vélos à travers la réserve. Dès qu'une réponse interviendra, la mairie sera en mesure d'en tirer les conséquences en terme d'aménagement cyclable sur ce secteur.

- Avenue Grasset : 13 ralentisseurs sont à enlever et à remplacer par des coussins berlinois. C'est une demande récurrente et bien connue de la Mairie. Le seul problème en est le prix !

- Place Albert 1er : des études sont en cours dans le cadre du plan local de déplacement sur la mise à double sens des quais du Verdanson ou de la réouverture vers le Corum du boulevard Louis Blanc, pour les motorisés. La solution dépendra du choix effectué.

2 : Lavérune–Centre. Le trajet cyclable pourrait être réglé en partie par la ligne 4, donc à long terme. Vélocité insiste sur l'urgence d'une solution alternative. Réponses de la Mairie : entre les ronds-points Maurice Gennevaux et Paul Fajon (Montpellier Villages) la route de Lavérune est départementale ; une piste existe déjà entre Paul Fajon et le rond-point Saint Exupéry ; le passage au dessus de la voie rapide Paul Vanières (côté Cuisine Centrale) étant très difficile, les services vont étudier une solution ; entre ce pont et le carrefour avec la rue du Pas du Loup, il serait possible d'aménager les espaces de chaque côté de la voie, assez larges ; enfin, la rue du faubourg Figuerolles est étroite et à double sens, un aménagement y paraît difficile sauf à supprimer un côté de stationnement ou à en faire une zone 30.

3 : Tournezy–Grand M–Centre. La piste Colonel Pavelet sera prolongée au-delà du Grand M vers Ovalie et le stade de rugby Yves du Manoir, ce qui nécessite des travaux importants au niveau du château d'eau (donc un certain délai). De l'autre côté, le franchissement du rond point Grand Rondelet est dangereux à cause des 3 voies qui favorisent la vitesse. Il serait plutôt prévu de traiter le problème de la sortie de Montpellier vers Maurin, Ville-neuve, etc. par l'aménagement du nouveau Garosud, Rue Etienne Mahul qui passe sous l'A9. Vélocité indique qu'il existe une alternative par la passerelle dans l'axe de la Rue du Marché Gare mais rien n'est aménagé pour l'instant. Il semblerait que l'urbanisation de cet espace industriel ne permette pas d'envisager

un projet de piste cyclable dans l'immédiat. Avenue de Toulouse et Boulevard Clémenceau : ces axes sont destinés à devenir des voies à circulation restreinte, dans la perspective de la ligne 4 du tram. En attendant, une solution pourrait être proposée Bd Clémenceau, dans le cas où un couloir bus montant (vers le centre) y serait créé.

4 : Rive gauche du Lez et Odysseum–Centre.

- La discontinuité de Richter (avenue de la Pompignane, au niveau de l'hôtel de région) ne peut être traitée dans l'immédiat, dans l'attente des importants travaux à venir (pose d'un grand collecteur à destination de la station d'épuration). Dès que l'agglomération de Montpellier (maître d'ouvrage de ces travaux) aura précisé ses intentions, ce tronçon sera mis à l'étude. Pour l'instant, en rester à l'alternative consistant à traverser 2 fois le Lez pour rejoindre la piste vers Lattes et la mer.

- L'accès à Odysseum se fait actuellement par une piste étroite et de mauvaise qualité sur l'Avenue du Mondial 98. La Mairie en convient. Par contre, un cheminement piéton-vélo est en cours de réalisation, à travers les jardins de la Lironde, pour relier la Pompignane à la Rue Samuel Morse, alternative à l'Avenue du Mondial 98.

- S'agissant d'Odysseum, Vélocité met en avant le fait que les parkings à vélos y sont inexistantes. Madame Blanpied précise qu'elle déplore personnellement cet état de fait, mais que l'espace Odysseum est privé et qu'il n'y a pas de solution pour l'instant. Néanmoins, dans le cadre du programme pluriannuel de la pause d'arceaux, cette question sera réétudiée, y compris si cela passe par une négociation avec les commerçants.

5 : Rocade Nord-Ouest⁴. C'est un point délicat car les intérêts y sont contradictoires. La Mairie précise que ce périphérique, déjà bien fréquenté, le sera encore davantage car cet axe doit servir de dérivatif trafic automobile en transit par le centre ville. Par contre l'arrivée de la ligne 4 côté Rue d'Alco et le Plan Campus côté Universités devraient permettre de rendre cyclable une plus grande partie de cette rocade. Du côté du cimetière Saint Lazare, un réaménagement des pistes est à l'étude, en reportant celle-vétuste et dangereuse-de l'avenue Saint Lazare vers une alternative avenue de la reine Hélène d'Italie, en liaison entre la route de Nîmes et la piste existante le long du tram sur la Justice de Castelnaud.

6 : Petite Rocade⁵. Elle devrait permettre de se diriger dans n'importe quelle direction sans traverser le centre ville, pentu et très encombré. Une partie est déjà aménagée - complètement ou partiellement. Les rues Gerhardt, Doria et St Louis devraient devenir cyclables, ainsi que l'avenue Mermoz et la rue Léon Blum. Par contre, à cause des travaux du tramway, les Bd Berthelot et Vieussens (jusqu'au Bd de la Perruque) passeront, à compter du mois d'Août 2010, à double sens, ce qui nécessite la suppression des bandes cyclables actuelles. Les ingénieurs de la DGU pensent que cette situation sera temporaire, le temps d'étudier des solutions de remplacement. Vélocité prend acte en espérant l'émergence rapide de ces solutions.

Conclusion : Ce fut une réunion très dense parce qu'en 2 heures il est difficile de traiter autant de points, tous plus importants les uns que les autres. Nous avons l'espoir d'avoir été entendus, au moins écoutés. L'avenir nous le dira.

⁴Il s'agit de ce grand axe de contournement, partie de la N113 : avenue des Garrats–rue Marius Carrieu– avenue Paul Bringuier–rue Paul Rimbaud–avenue Henri Marès–Voie Domitienne– avenue Sabatier d'Espeyran–rue Henri Dunant–avenue de la Justice de Castelnaud.

⁵Quai du Verdanson, Boulevard Jean Mermoz/Rue du Prof. Valois, Rue Léon Blum, Boulevards d'Orient, Rabelais, Vieussens, Berthelot, Renouvier, Rues Guillaume Pélicier, Saint-Louis, Doria, Gerhardt, Avenue Chancel, rue Auguste Broussonet.

Madame Blanpied a souhaité ajouter que chaque année seront réévaluées les propositions de pistes cyclables examinées ce jour, au regard des nouveaux enjeux de déplacements dans la ville et des nouvelles opportunités offertes par les nouveaux quartiers en construction, Campus et autres leviers pour faire progresser les modes doux.

Jean-Marc Bertrand, Jean-Michel Hélyary

3.2 Rencontre avec M. Thinès

Présents pour la Mairie : M. Philippe Thinès⁶, adjoint chargé du quartier Hôpitaux-Facultés.

Présents pour Vélocité : Chantal Debain et JM Hélyary

L'objet de cette rencontre, qui s'est tenue le 21 avril 2010 à la permanence de M. Thinès, Maison Pour Tous Albert Dubout, était un échange avec l'association Vélocité sur des projets d'aménagements cyclables dans le quartier Hôpitaux-Facultés. D'emblée, M. Thinès nous indique qu'il a un certain nombre d'idées d'aménagements possibles, souhaite nous en faire part, recueillir notre avis, ainsi que nos propositions.

Les idées d'aménagement de M. Thinès sont les suivantes :

1. Alternative au carrefour Voie Domitienne/Père Soulas par le Verdanson. Dans un premier temps, il s'agirait d'aménager les rives du Verdanson entre la Voie Domitienne et le petit pont menant à l'école d'infirmières, pour revenir sur l'avenue du Père Soulas. Dans un deuxième temps, prolonger cet itinéraire alternatif jusqu'à l'entrée de l'hôpital Lapeyronie, qui pourrait être traversé pour rejoindre la route de Ganges (au niveau de la station de tram) d'une part, l'avenue du Père Soulas au niveau de la rue du Muscadet d'autre part. Cette extension demanderait de négocier une convention entre la ville et le CHU. Vélocité trouve cette idée intéressante, et demande que la traversée de la Colombière soit aussi possible, au droit de l'avenue Emile Diacorn. Il conviendrait d'élaborer un projet plus précis, en vue de la négociation avec le nouveau directeur du CHU.

2. La voie verte du Lez. L'idée est de relier la voie verte existante (rue de la Draille, rue de Ferran) au palais des sports René Bougnol (avenue du Val de Montferrand) en ré-ouvrant pour les piétons et vélos, et dans sa totalité, la rue Chicoyneau de la Vallette (actuellement impasse) qui longe la bordure sud du zoo. Une partie de cette voie a été récemment réouverte aux piétons et vélos, dans la journée, entre le haut de la rue de Ferran (entrée de la réserve du Lez) et l'extrémité est de la rue Jussieu. Dans sa totalité, cette voie peut amener jusqu'au palais des sports René Bougnol ; une possibilité est aussi de la relier à la rue Cuvier, qui serait mise en zone 30, prolongée vers l'avenue du Val de Montferrand en récupérant des petits cheminements communaux, actuellement barrés.

3. Le bois de Montmaur. M. Thinès propose de faire ouvrir un passage à travers le bois de Montmaur, avec accès d'une part au niveau du zoo, d'autre part depuis la route de Mende (en face du CNRS) et sortie sur la rue Arthur Young. Ce serait une alternative à plus court terme pour pallier l'absence d'équipement sur le tronçon manquant route de Mende entre le petit rond-point du réservoir de Montmaur et la rue Arthur Young (impossible à réaliser, d'après les services techniques, pour des questions de propriétés riveraines, en attendant la ligne 4 du tram). Vélocité n'est pas hostile à ce projet, mais soulève deux points : la forte déclivité

du trajet, et l'indisponibilité de cet itinéraire la nuit (obligation de fermer le parc de Montmaur).

D'autres idées, plus ponctuelles, ont été émises - par exemple la mise à sens unique et en zone 30 des rues descendant du Plan des 4 Seigneurs vers le Boulevard Vincent Auriol (la RD65 future quatre voies - mais qui sera munie d'une piste cyclable départementale) et le quartier Thomassy.

Les demandes de Vélocité :

- la mise en place de vraies «zone 30» dans diverses rues.
- rue du Docteur Pezet : réduction à une voie de la circulation automobile, passage en zone 30, ou création d'une piste cyclable bi-directionnelle, restituant l'intégralité du trottoir aux piétons.
- rue du Triolet : aménagement cyclable bi-directionnel, depuis la rue des Hospices jusqu'à la station de tram «Universités». Constitue une alternative à l'avenue Charles Flahault, cauchemar pour les cyclistes (pénétrante à 4 voies où les voitures vont beaucoup trop vite). Un problème, toutefois : la traversée délicate de la voie Domitienne. Ces deux dernières demandes intéressent beaucoup M. Thinès.
- route de Mende, entre le carrefour Emile Jeanbrau et la place de la Voie Domitienne : ôter l'une des deux voies de circulation automobile dans le sens de la descente (deux voies inutile car se réduisant ensuite à une voie, et facteur de vitesse excessive), de manière à élargir les actuelles bandes cyclables, très étroites sur ce tronçon. Cette partie, ainsi que la partie devant le CNRS, sera prise en compte lors du passage de la ligne 4 du tram et à l'occasion du plan Campus.
- la «rocade nord-ouest» (de la Voie Domitienne jusqu'à l'avenue de la Justice de Castelnaud). M. Thinès nous indique que sur cette voie, il est prévu une intensification de la circulation automobile du fait du Plan Local de Déplacement en vigueur prochainement, qui vise à en faire un axe d'évitement du transit par le centre ville (Jeu de Paume notamment). Toutefois, la demande de Vélocité correspond à une revendication forte (et ancienne) partagée par nombre de cyclistes. Une solution pourrait être de diminuer la largeur des voies de circulation - sans en réduire le nombre - et de supprimer le marquage de ces voies entre les carrefours - ce qui a pour effet de diminuer la vitesse des véhicules. Puis de réaliser les pistes sur les trottoirs, qui sont larges et peu utilisés.
- l'aménagement de la route de Ganges/rue du Doyen Turchini entre la station de tram «Occitanie» et le rond-point de la Lyre (raccordement avec la future piste cyclable de la RD65). D'autant plus qu'il existe un grand terre-plein central actuellement inutilisé (c'est une vraie friche) là où la circulation automobile intense ne ménage aucun espace praticable aux piétons et aux vélos. M. Thinès nous répond que des projets de réaménagement existent - notamment en rapport avec la future fac de Médecine - mais il n'en connaît pas le détail.

Pour terminer, Vélocité remet à M. Thinès la carte des aménagements souhaités, reflétant les demandes exprimées par nos adhérents en février/mars dernier.

Conclusion : Première réunion de ce type, centrée sur un quartier, au cours de laquelle nous avons pu échanger de manière constructive, avec une écoute mutuelle attentive. M. Thinès propose d'ailleurs de maintenir un contact étroit, et reste ouvert à de futures suggestions concernant ce quartier.

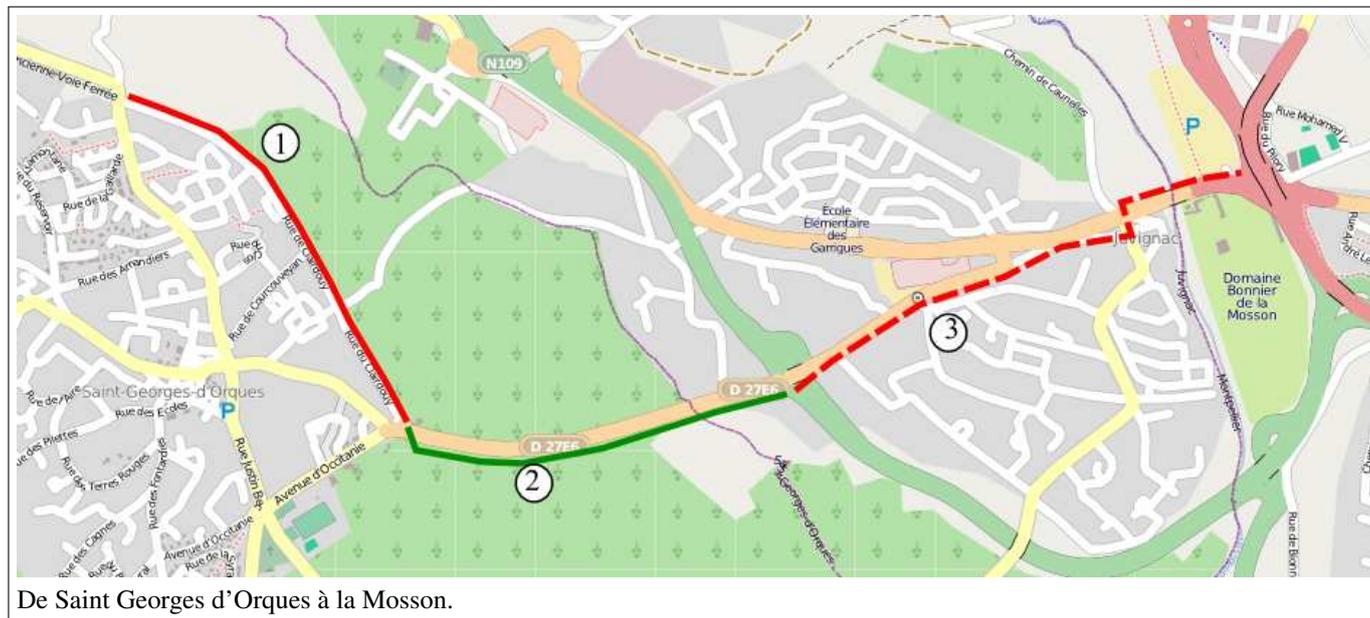
Jean-Michel Hélyary

⁶Ce compte-rendu a été approuvé par Monsieur Thinès.

4 Itinéraires suburbains : Saint Georges d'Orques

Après d'autres descriptions d'itinéraires vers des communes suburbaines, voici une description de la liaison avec Saint Georges d'Orques, via Juvignac. Cette description nous est pro-

posée par un de nos lecteurs, Didier Aviat, résident à St Georges. Il est probable que l'arrivée de la ligne 3 du tram à Juvignac, en 2012, modifiera (améliorera ?) cet itinéraire dans la traversée de Juvignac. Ce sera sûrement le cas au niveau du pont sur la Mosson. Pour le reste, il faut exiger la continuité de l'itinéraire entre la fin de la piste venant de St Georges et la future piste qui doit accompagner le tram tout au long de son parcours.



Pour sortir du village, selon où on habite dans le village, soit on prend la grand rue, qui monte jusqu'à l'avenue de Montpellier. Pas d'aménagement particulier pour les cyclistes (ne parlons pas des piétons ou des gens avec poussettes par exemple, qui doivent traverser deux fois la même rue, d'un trottoir à l'autre, pour aller... au marché du samedi par exemple); les voitures doivent quand même se méfier d'un ralentisseur. Donc, pour les cyclistes, pas grand chose à dire jusque là.

Pour accéder à la piste cyclable qui descend sur Juvignac, il y a aussi un autre itinéraire (① sur la carte) : c'est la rue de Clairdouy. Cette rue est à double sens, elle fait suite à un itinéraire d'entrée dans Saint-Georges, qui ne donne pas vraiment aux automobilistes l'impression qu'il serait bon qu'ils freinent un peu. Donc les voitures arrivent assez vite, même si deux ralentisseurs installés il y a quelque temps, améliorent la situation. Cette rue de Clairdouy est «équipée» d'une bande blanche au sol sur toute sa longueur, qui est censée délimiter une piste cyclable (au vu du magnifique panneau qui se trouve sur le rond-point de l'entrée de Saint-Georges; sans ce panneau, jamais il ne me serait venu à l'idée qu'il s'agissait là d'une piste cyclable). Bon, après avoir fait cette découverte, je me suis lancé avec plaisir sur cet équipement vélo de ma commune que je ne connaissais pas. Il m'a vite fallu déchanter quand j'ai réalisé que ladite piste cyclable, matérialisée en tout et pour tout par un méchant coup de peinture blanche, ne protégeait pas vraiment des ardeurs automobilistes ou camionnesques. A certains endroits, elle disparaît, envahie par les haies des riverains, qui obligent à s'écarter de la piste cyclable. Et que fait l'automobiliste qui vous suit et vous voit faire un écart à cet endroit? Bucoliques, les haies, certes, mais pas vraiment rassurantes. Pour arriver au bout de la rue de Clairdouy, on traverse trois rues (Courpouyan, Baraques et République) et chaque in-

tersection est un problème en soi. Enfin, on arrive sur le giratoire qui va nous mettre sur la route de Montpellier. Mais avant cela, on aura perdu toute trace de piste cyclable, ce qui, là encore, amène à faire un écart qui peut gêner autant le cycliste que l'automobiliste qui le suit.

Un petit giratoire de village, pas trop encombré en dehors des heures de pointe et, enfin, une vraie piste cyclable aménagée à l'écart de la route : dégagée, deux sens de circulation matérialisés, dénuée de tout obstacle, le bonheur me siffle aux oreilles, la descente m'emporte (② sur la carte)

La piste se termine sur un carrefour avec un feu tricolore. L'allure de la portion suivante suggère de prendre les trottoirs (voitures, camions) mais il faut les escalader au sens propre du terme : aucun bateau n'a été prévu (investissement pourtant assez limité : quelques pelletées de béton et l'affaire serait réglée). Entre la fin de la piste cyclable et le pont de la voie rapide, il serait possible de niveler l'accotement pour en faire un prolongement de la piste cyclable. L'accès au pont est gêné, là encore, par une différence de niveau importante. Et comment faire avec un chariot ou une poussette ? Entre le pont et le centre commercial, il y aurait encore la possibilité de prolonger la piste cyclable ; cela supposerait juste que le stationnement des voitures soit organisé de façon plus rationnelle. Autant de voies vélos-piétons qui, mises bout à bout, rendraient l'itinéraire beaucoup plus sûr, et donc agréable, aux cyclistes et piétons.

Route de Saint-Georges puis, dans son prolongement, rue Bonnier de la Mosson. Tourner à gauche sur la D5e/Route de Lavérune (63 m). Tourner à droite sur la Route de Lodève (0,2 km). Attention : la circulation redevient infernale à cet endroit et il faut vite choisir de rouler sur l'un des deux trottoirs (à droite ou à gauche de la route) si on tient à ses abattis. Là encore, il faudrait

suggérer de choisir un des deux côtés et de le traiter de façon à en faire une piste vélos-piétons. En fait, aujourd'hui, les deux côtés sont accessibles aux vélos ou aux piétons, mais aucun des deux n'est aménagé correctement, ce qui oblige les vélos autant que les piétons à faire des contorsions quand il s'agit de traverser une rue ou de reprendre un trottoir.

Sur le pont de la Mosson même, les panneaux de signalisation empiètent sur la chaussée. On pourrait passer en face. Mais là, ce sont les arbres qui rétrécissent le passage. Il pourrait être judicieux de déplacer les panneaux de signalisation (③ sur la carte).

A partir du marché aux fleurs (aux puces), le tracé est nettement mieux. On sent que le trajet a été mûrement réfléchi. Mais les travaux du tram sont passés par là.

Didier Aviat

5 Propositions pour le PDU de Montpellier Agglomération

L'agglomération de Montpellier élabore en ce moment son Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la période 2010/2020.

Rappelons qu'un PDU est une démarche de planification visant à créer les conditions d'une évolution de la mobilité compatible avec la notion de développement durable à travers «*un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion de modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie*». Cette démarche est rendue obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13/12/2000 renforce leur caractère prescriptif. De plus, les différents documents d'urbanisme doivent être cohérents entre eux ; ainsi, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU, documents communaux) doivent être compatibles avec les PDU, qui eux-mêmes doivent être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT). La loi SRU place la sécurité des déplacements comme objectif numéro 1 : «*Les orientations du PDU portent sur : 1° l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers*». Les agglomérations sont ainsi fortement incitées à prendre en compte la sécurité des catégories d'usagers les plus vulnérables, à savoir piétons et cyclistes, en veillant à ce que chacun ait toute sa place dans l'espace public. Il s'agit là d'une des conditions pour que l'augmentation des déplacements à pied ou en vélo en agglomération – l'un des objectifs du PDU – puisse se faire.

Le premier PDU de Montpellier a été élaboré en 2003, et il avait beaucoup déçu car il s'agissait d'une coquille vide : la seule chose concrète était la construction de lignes de tramway. Pour le reste, les chapitres «vélo» ou «transport des marchandises», par exemple, n'étaient mentionnés que parce que c'est obligatoire, sans aucune mesure concrète. Lors de l'enquête publique de 2003, le projet avait recueilli un avis favorable, mais avec des réserves. Immédiatement, l'association ADTC-34, groupe local de l'Association pour le Développement des Transports en Commun, a déposé un recours contre le PDU au tribunal administratif. Après 4 ans de procédure, ce PDU a été cassé en 2007, notamment parce que «*le document soumis à enquête publique ne comportait aucune étude des modalités de son financement et de la couverture des frais d'exploitation des mesures que ce document contenait ... cette étude, au demeurant insuffisante au regard des prescriptions de l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982, n'ayant été réalisée, puis annexée au projet de plan que*

consécutivement à une réserve émise par la commission d'enquête...». L'agglomération de Montpellier n'a pas fait appel de ce jugement, mais a opté très rapidement pour l'élaboration d'un nouveau PDU (délibération du 19 décembre 2007). C'est celui-ci qui est actuellement en phase de concertation, jusqu'au 30 juin 2010. Ensuite, le projet de PDU sera arrêté par le Conseil d'agglomération, puis soumis à l'enquête publique (prévue d'ici la fin 2010).

Au mois de mars dernier, un collectif d'associations de villages du nord de Montpellier ayant pour but d'intervenir dans la concertation menée par l'agglomération pour l'élaboration du nouveau Plan de Déplacements Urbains de Montpellier Agglomération, a été constitué.

Les communes de l'agglomération représentées - soit par des associations, soit par des individus - sont Castelnau, Jacou, Clapiers, Montferrier et Prades. Les associations participantes sont : Clapbike (association de cyclistes de Clapiers), Association des Berges du Lez et Vieux Village (Castelnau), Sos Lez Environnement (agrée dans le cadre de la loi sur la protection de la nature et du respect des lois sur l'urbanisme dans les communes de Montferrier, Prades, Castelnau-sur-Lez, Clapiers et St Clément de Rivière), Vive Castelnau, Vélocité Languedoc.

Le but du collectif est de discuter des documents fournis par l'agglomération et de faire des propositions. Une «plate-forme» a été mise en place pour faciliter les échanges.

En ce qui concerne les «déplacements doux» – pardon, les «déplacements actifs» –, dont font partie les déplacements cyclistes, la participation de Vélocité aurait pu sembler inutile, car l'agglomération, à part affirmer de grands principes, n'a pas la compétence sur les aménagements cyclables. Mais le PDU, comme on l'a rappelé plus haut, constitue un outil de pression auprès des communes – et aussi du département – pour qu'elles se coordonnent dans la mise en place d'une politique vélo à l'échelle intercommunale. On connaît tous les difficultés de liaisons entre les communes ! C'est pourquoi notre CA a considéré comme important que Vélocité, en tant que telle, soit partie prenante. Sans trop se faire d'illusions, non plus, sur le sort qui peut être réservé par l'agglomération aux propositions faites dans le cadre de cette concertation.

Ce travail collaboratif a donné lieu à un document, comportant trois parties : 1) des observations générales (sur la procédure de concertation, et sur un problème de compétence lié au statut du PDU de l'agglomération), 2) le diagnostic (déplacements doux, transports en commun, intermodalité), 3) les propositions.

Concernant le vélo, les propositions sont de nature générales : favoriser le stationnement, favoriser les zones de rencontre, assurer la continuité des itinéraires là où les pistes sont indispensables. Ou bien plus spécifiques : visant à résorber une liste de «points noirs», par exemple la traversée de Castelnau-le-Lez, la liaison Clapiers-Montpellier via le gué de Lavalette, la traversée des grands rond-points de la RD 65 (Agropolis, Girac), la continuité le long de la route de Mende et l'avenue d'Agropolis, etc. Le document propose aussi l'inscription au PDU du projet «Voie Verte du Lez» (cf. bulletin Vélocité N° 38, juin 2007), qui est détaillé.

Ce document a été remis à l'agglomération le mardi 1er juin (trop volumineux pour être inclus dans ce bulletin, il peut être consulté en ligne sur le site de Vélocité, rubrique Actualités). Le calendrier est maintenant le suivant : d'ici l'automne, l'agglomération présentera son projet de PDU. Il faudra voir ce qu'il retiendra de nos propositions ... Puis il sera soumis à enquête publique. **Ce sera un moment important de mobilisation pour défendre nos propositions auprès de la Commission d'Enquête.**

Jean-Michel Hélyary

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 105. Avril 2010. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?article256>
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) 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), généralement les premier et troisième Vendredi du mois à 18h30. Confirmation sur 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 (remise aux adhérents de VéloCité Languedoc sur présentation de la carte d'adhérent) :

Nom	Adresse	Remise
On Avance	7 bis quai des Tanneurs, Montpellier 04 67 10 07 77	7% sur accessoires.
Perez	85 av Palavas Montpellier 04 67 65 06 23	
Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier 04 67 92 71 75	pas de remise

Rappelons que Sibade (Rte de Lodève à Celleneuve) a définitivement fermé. Nous saluons la réouverture de Perez.

Cycles électriques et de ville et tatouage FUBICY

Solo cycles (VAE)	4, rue Fournarié, Montpellier 04 34 22 87 13	pas de remise
-------------------	--	---------------

L'association qui vous aide à réparer un vélo

VieuxBiclou 22 rue Lamartine, Montpellier
<http://www.vieuxbiclou.org/>

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

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

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).