

1 Sur votre agenda

Vélorution le samedi 2 octobre 2010 14h30

Manifestation annulée pour cause de manifestation nationale contre la réforme des retraites

Organisée par Vélocité Languedoc et l'Ouvre-Tête.

Défilé festif et revendicatif à vélo ou autre engin roulant non polluant. Nous faisons habituellement un petit circuit autour du centre-ville, pour rappeler à tout le monde que les vélos existent.
Les Vélorutions se tiennent le premier samedi de certains mois.

2 Éditorial : Montpellier la timide

Montpellier (agglomération et commune) distille avec mesure, comme toutes les grandes villes, un discours pro-piétons, pro-vélos et pro-transports en commun.

A l'heure du P.L.D. (Plan Local de Déplacements) en cours de finalisation, nous pouvons dire : oui, certes, c'est mieux qu'avant, le piéton et le cycliste sont mieux pris en compte dans les projets urbains.

Pourtant, ceux d'entre nous qui se déplacent dans d'autres villes, d'autres pays, peuvent rapporter des avancées autrement plus conséquentes dans ce domaine. Nous pouvons avancer avec certitude que Montpellier est à la traîne dans le secteur des déplacements. En particulier, j'aimerais ouvrir les dossiers suivant avec les autorités :

- Dossier ville 30 : elles fleurissent dans les villes ; certaines communes (il est vrai, de moindre importance) sont passées cette année entièrement en zone 30 ; avec les avantages pour les cyclistes : circulation apaisée avec faible différentiel de vitesse, mixité sur la voie, plus de sens interdits pour les cyclistes (le double-sens cyclable est la règle générale), signalisation allégée... A Montpellier, les zones 30 sont rarissimes !

- Dossier stationnement : sans commentaires

- Dossier travaux : j'ai rencontré à Paris des militants de l'association locale qui vérifiaient si la mairie avait bien mis en place les itinéraires de déviation spécifiques aux vélos, pour les travaux (de tramway) ! À Montpellier où la piste est coupée et débrouille toi, on croit rêver !

- Dossier complémentarité avec les transports en commun (T.C.) : outre les problèmes d'accessibilité des vélos, les tramways n'ont pas un rayon d'action suffisant, et il y a le point suivant ;

- Dossier vélos publics : le VéloMag (vélos en libre-service) a de réelles qualités (on le répète) ; pourtant, il n'a pas atteint ses objectifs, on voit très peu de VéloMag verts, il est sous-utilisé, il n'assure pas la desserte des quartiers délaissés par les T.C.

- Dossier urbanisme : Montpellier a la chance de se développer, mais le vélo est complètement ignoré dans la conception très milieu du XXe siècle (vision centrée sur les déplacements motorisés) des quartiers nouveaux : Odysseum, nouvelle mairie, Malbosc dans une mesure moindre (qui aurait pu être un éco-quartier), le Millénaire, développement d'Euromédecine...

Ca fait quand même beaucoup !

Luc Nourigat

3 La «petite rocade», un itinéraire cycliste ?

A première vue, le terme «rocade» sonne de manière un peu étrange lorsqu'il s'agit de désigner un itinéraire de cycliste urbain, le concept s'appliquant plutôt à la circulation automobile. En effet, ce terme s'applique habituellement à un itinéraire assez large de contournement d'un quartier, d'une agglomération, etc. Or on ne voit pas très bien pourquoi les cyclistes auraient à contourner un secteur, l'idée étant plutôt que ceux-ci devraient pouvoir aller «au plus court», le plus directement possible. En fait, nous avons utilisé ce terme lorsque nous avons proposé à la mairie des itinéraires dont l'aménagement intégral nous ont semblé prioritaires (voir le bulletin 42, mai 2010, «Rencontre avec des élus municipaux de Montpellier»). Parmi ces itinéraires, l'un d'entre eux s'est vu attribuer la dénomination de «petite rocade» car il constitue en effet une circulaire d'évitement du centre de Montpellier – notamment de l'Écusson. Partant du Corum, il parcourt en gros, dans le sens horaire : Av. Jean Mermoz, R. Léon Blum, Pl. Voltaire, Bds d'Orient-Rabelais-Vieussens-Berthelot-Renouvier, Pl. Salengro, Rues Pellicier-St Louis, les Arceaux, Rues Doria-Gerhardt-Bonnard, Av. Broussonnet, Pl. Albert 1er, quais du Verdanson.

Pourquoi s'intéresser à un tel itinéraire ? Considérons, par exemple, un ou une cycliste devant aller d'un point A à un point B, diamétralement opposés par rapport à la place de la Comédie : pourquoi ne pas effectuer un tel trajet selon une ligne la plus droite possible, en traversant l'Écusson de part en part ? En effet, pourquoi pas, et cela ne manque certainement pas de charme ! On peut toutefois objecter que ce trajet comporte quelques dénivellés – parfois assez forts –, des passages dans les rues piétonnes impliquant une vitesse très réduite vu la densité des piétons, etc. Dans ces conditions, ne serait-il pas aussi rapide, ou simplement moins fatigant, d'éviter cette traversée ? D'autant plus que beaucoup de trajets consistent à relier deux points qui sont reliés par une ligne plus proche de la tangente que du diamètre, diminuant d'autant le détour impliqué par l'utilisation de la rocade. Par exemple, des facultés vers la Croix d'Argent il est naturel d'emprunter les rues Gerhardt, Doria, St Louis, Pellicier et le Bd Renouvier jusqu'à la place du 8 mai 1945 ; ou encore, de Castelnaud à la gare, plutôt que de descendre au Corum, monter l'esplanade et traverser la Comédie, il peut être intéressant de rejoindre la petite rocade au carrefour Rimbaud après avoir traversé tranquillement le quartier des Aubes, puis de prendre Jean Mermoz, Leon Blum et le Bd de

Quelques chiffres (+-100m)

- Total rocade : 7.4 kms
- Bandes cyclables : 2.3 kms
- Pistes cyclables : 1.8 kms
- Sens interdits : 1.2 kms

Départ depuis la place du Corum (1) par une piste cyclable à double sens en direction du quai du Verdanson. A l'intersection avec la rue du Pila St Gely il faut emprunter les rails du tramway avec une mauvaise visibilité, c'est dangereux. La rive gauche du Verdanson équipée d'une piste cyclable à double sens permet d'arriver facilement place Albert 1er (2) célèbre pour son église, la Maison des Chœurs et autre chose dont je ne me souviens pas. Dans le haut de la place on retrouve la rue du Professeur Auguste Broussonnet en sens interdit pour les motorisés, mais équipée d'une piste partagée avec les piétons et qui permet d'accéder à la rue de la Sauzède (3). Cette dernière, à une voie et à sens unique, donne sur la rue du Faubourg St Jaumes (4). En prenant à gauche on retrouve au feu la rue Gerhardt sur la droite, une belle 2 voies mais en sens interdit. Il en est de même avec la suivante, la rue Doria, et ce jusqu'aux Arceaux. Heureusement il y a les trottoirs et nous sommes un samedi.

Passé l'aqueduc (5), la rue St Louis à 2 voies est en sens unique et ne comporte aucun balisage pour le vélo. Elle débouche place Leroy Beaulieu (6) sur le chantier du tramway en forme de rond point.

La rue Pellicier, en face, est en sens interdit et la largeur du trottoir rend le passage très délicat. Cette rue donne sur la place Salengro (7) également en sens interdit pour les motorisés mais équipée d'une petite piste cyclable le long du parking. Il reste quelques décimètres pour récupérer l'ancienne bande cyclable du boulevard Renouvier, passé récemment à double sens. Arrivé au premier feu de la place du 8 Mai 1945 (8), les vestiges d'une ancienne bande cyclable verte permettent de rejoindre à gauche un passage piétonnier et le Bd Berthelot.

Dans la montée de ce boulevard à double sens on retrouve l'ancienne bande cyclable qui se prolonge sur les boulevards Vieussens et Rabelais (9), ce dernier étant à sens unique. En quittant Rabelais on utilise la piste cyclable unidirectionnelle du Bd d'Orient où les lauriers roses vous flagellent au passage. Au niveau du Bd de Strasbourg la piste se transforme en bande cyclable jusqu'à la place Voltaire (10). Il faut alors se déporter sur la gauche, au niveau du feu, pour rejoindre le quai Laurens à une voie et en sens unique.



Place Voltaire

La descente à droite, rue du Pont Juvenal (11) est en sens interdit (trottoir obligatoire) jusqu'à la rue Léon Blum (12) où l'on retrouve un bout de piste directionnelle jusqu'à Dom Bosco (13). Il faut aller alors chercher un passage piétonnier par la droite pour reprendre la progression (13). La rue Léon Blum, à 2 voies est en sens interdit et rien n'y est fait pour les vélos mis à part le parc

VéloMag devant l'Agglo. Le passage prudent en trottoir s'impose.

Plus loin l'avenue Jean Mermoz (14) permet de retrouver un sens autorisé au milieu des voitures. Notons au passage que rien n'encourage les lycéens de Mermoz à prendre le vélo, pas le moindre indice ami.

Au carrefour Rimbaud (15) on se laisse agréablement guider par une bonne piste cyclable unidirectionnelle dans la rue du professeur Léon Vallois. Le rêve se termine place du Corum où le vélo devient «piétonnant» et permet, d'îlot en îlot de rejoindre, en face, le quai du Verdanson. L'un des îlots n'est pas équipé d'un plan incliné et il faut être rapide pour s'y hisser. Parcours effectué le Samedi 11/09/2010 à 16h.

Jean-Marc Bertrand

3.2 Les informations de la mairie

Sollicitée par nos soins, voici les informations que Madame Blanpied nous a fournies :

Le principe de la «petite rocade cyclable» a été acté à la fin du mois de juin par M.Fleurence. Le programme s'étalera sur 2011/2013 pour les rues suivantes :

- Avenue Jean Mermoz : les études sont déjà en cours, la réalisation est prévue en 2011.
- rue Henri Serre (jonction quais du Verdanson/rue Bonnard)
- axe rues Bonnard, Gerhardt et Doria

Le programme continuera jusqu'à la fin du mandat par la rue Saint Louis (en sens unique, l'autre sens utilisant les rues Draparnaud et Marioge, en zone 30), et la rue Pellicier.

Une interrogation demeure sur la rue Léon Blum ...

Par contre, madame Blanpied ne nous donne pas d'information sur les boulevards Renouvier, Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Les mises à double-sens (Renouvier, Berthelot, Vieussens) sont-elles définitives ? Seront-elles étendues aux boulevards Rabelais et d'Orient ? Qu'y est-il prévu pour faciliter la circulation non motorisée ?

Le cas de ces boulevards est d'ailleurs assez intéressant car il révèle des questions plus générales, relatives aux «aménagement» souhaitables, qui font débat chez les cyclistes et au sein même des adhérents de notre association. En gros, on relève trois positions – mais il faudrait peut-être raffiner un peu :

1. Aménagements de voirie cyclable spécifique (piste, voire bande cyclable), offrant une sécurité ; mais une sécurité relative (carrefours ; voies cyclables transformées en parking sauvages ; etc.) ;
2. Voirie partagée, envisageable dans la mesure où des dispositifs contraignants obligent les motorisés à réduire leur vitesse (zone 30 par exemple) ; solution nécessitant des investissements moins coûteux, mais qui paraît illusoire à certains cyclistes ;
3. Itinéraires «buissonniers» évitant les voies à forte circulation automobile, en empruntant un maximum de petites rues tranquilles, signalés par un fléchage adéquat. Moins directs ils seront toutefois préférés par les cyclistes préférant pédaler loin du bruit et de la pollution.

Ces différentes positions reflètent en réalité la grande hétérogénéité que l'on trouve chez les pratiquants du vélo urbain : depuis le cycliste aguerrri, adulte en forme affirmant fièrement qu'il ne craint pas de se lancer dans le flot automobile et de prendre les giratoires les plus «craignos», jusqu'aux personnes qui souhaiteraient se déplacer en vélo mais y renoncent par peur – attitude que l'on ne peut pas se contenter d'ignorer d'un air supérieur ou vaguement méprisant ! – en passant par tous les intermédiaires,

dont les familles avec enfants, les adultes un peu moins jeunes, les prudents, etc ... Il faudra bien que le débat soit ouvert dans notre association, afin d'être clair vis-à-vis de nos demandes auprès des pouvoirs publics (mairie, département, voire agglo).

Jean-Michel Hélyary

4 Vélocité à Radio-Campus Montpellier

La nouvelle station Radio-Campus Montpellier programme régulièrement «*La tête dans le guidon, une émission consacrée au vélo dans toutes ses formes et cultures ; un espace pour inspirer à l'utilisation du vélo en ville et pour le voyage*». L'animateur de cette émission était, jusqu'à la fin août, Michele Vanoncini, jeune chercheur italien en post-doc au LIRMM à Montpellier³. En juillet, Vélocité a été sollicitée pour participer à cette émission, sur le sujet des équipements cyclables à Montpellier. Michele a proposé que l'émission soit enregistrée sur le terrain, à l'occasion d'un parcours que nous avons déterminé ensemble. Je me suis proposé pour représenter l'association, et nous avons retenu un parcours dans le quartier Agropolis/Facultés.

Pendant ce parcours, Michele a posé beaucoup de questions qui ont permis d'évoquer l'association et ses objectifs, le nombre de cyclistes à Montpellier, le nombre de kilomètres de pistes cyclables, la responsabilité de la création et de l'entretien de ces pistes et nos relations avec ces responsables (essentiellement ceux de la mairie), le futur du réseau de pistes cyclables (évolution liée au tramway ?), la distance entre le discours des collectivités locales et les réalisations, le PDU de l'agglo, le schéma directeur cyclable élaboré il y a trois ans par le CETE (et oublié depuis).

Ensuite, le parcours choisi a permis de faire ressortir un certain nombre de points – positifs ou négatifs – qui caractérisent les équipements cyclables de Montpellier, et plus généralement la prise en considération des cyclistes en ville. D'abord, le rond-point d'Agropolis, point de passage obligé des cyclistes entre Montferrier, Clapiers, voire Jacou ou plus loin, et Montpellier, notamment la zone d'Agropolis et des facultés, où beaucoup travaillent. Passage actuellement très difficile, mais qui devrait être «amélioré» lors du doublement de la RD65 qui sera terminé en 2012. Puis les double-sens cyclables : l'exemple de l'avenue d'Agropolis, dont le sens unique oblige les cyclistes désireux d'aller vers le CIRAD, l'IRD, le parc de la rue Jean-François Breton, à faire le détour par la montée de la route de Mende (le long du lycée F.Bazille) et à redescendre par la rue Arthur Young. Puis le phénomène de discontinuité des pistes cyclables, mis en évidence par le fait que les deux pistes rue Arthur Young et le long du Lycée F. Bazille (route de Mende) ne sont reliées à rien. L'inadéquation de certaines bandes cyclables, trop étroites et longeant des voitures en stationnement (avec les risques de portières qui s'ouvrent inopinément) est montré dans la descente de la route de Mende entre les deux faces, puisqu'il y a deux voies de voitures descendantes (et une voie montante), surdimensionnées par rapport à la circulation et favorisant une vitesse excessive, alors que la bande cyclable est très étroite. Enfin la rue du docteur Pezet (devant le cinéma Utopia) pose le problème des trottoirs partagés (cohabitation difficile avec les piétons) et du choix d'un meilleur aménagement : soit création d'une vraie piste cyclable bi-directionnelle, séparée de la voie automobile, soit partage de la voirie avec mise en zone 30 ... un débat récurrent au sein des cyclistes !

³qui a malheureusement quitté Montpellier au début septembre.

⁴On sait ce qu'il en est advenu, NDLR !

L'émission, d'une durée de 30 minutes, a été diffusée trois fois : les samedis 4 et 11 septembre (17h30-18h) et le mercredi 8 septembre (19h30-20h). Elle peut être ré-écoutée sur l'audioblog <http://audioblog.arteradio.com//latetedansleguidonrncm/> ou, si celui-ci ne fonctionne pas, sur mon site perso : <http://jean-michel.helary.perso.sfr.fr/leguidon.mp3>

PS : J'ai croisé Michele juste avant son départ de Montpellier. Il m'a dit ne pas avoir trouvé de remplaçant pour continuer «La tête dans le guidon». Je ne sais pas s'il a été remplacé depuis. Alors, s'il se trouve un lecteur ou une lectrice de ce bulletin que l'aventure tenterait, il suffit de contacter Radio Campus Montpellier à la Maison Pour Tous Emma Calvé (tél. 04 67 52 78 41), ou par e-mail contact@radiocampusmontpellier.fr. Site web : <http://www.radiocampusmontpellier.fr/joomla/>

Jean-Michel Hélyary

5 Une source d'information : la revue Transflash

Transflash est une newsletter mensuelle gratuite (10 numéros par an) réalisée par le Certu (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques), la DREIF (Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France), le réseau des CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement). L'abonnement est ouvert à tous (y compris les particuliers). Pour y souscrire, il suffit d'aller sur le site du CERTU, rubrique «S'abonner aux lettres d'information» ou, directement sur <http://www.certu-liste.com/> et choisir la (ou les) lettres d'information qui vous intéressent (par exemple Transflash !).

Cette revue traite des déplacements urbains, départementaux et régionaux. Son objectif est de donner l'information de manière concise, de nourrir les réseaux et de mettre en contact les lecteurs intéressés par une information plus approfondie.

En mettant en avant les bonnes pratiques, les innovations, les évaluations, elle veut aider à la constitution d'une culture commune sur la mobilité.

En ce qui concerne le vélo en ville, et pour se limiter aux trois derniers numéros, on trouve :

- N° 354, Juin 2010 :
 - LAVAL : le vélo plaît aux entreprises.
 - Le vélo et la politique globale de déplacements durables (étude du CETE Nord-Picardie).
 - BORDEAUX inaugure un parking collectif de vélos.
- N° 355, Juillet-Août 2010 :
 - Un garage à vélo de 600 places à LILLE (gare de Lille-Flandres).
 - OLÉRON utilise le vélo pour désengorger les routes.
- N° 356, Septembre 2010 :
 - SAINT-BRIEUC veut doper l'utilisation du vélo.
 - CALAIS : Vel'in ou le prêt de vélo en libre service.
 - Journées Train+vélo dans le NORD-PAS-DE-CALAIS.

Quant à l'agglomération de Montpellier, on ne recense que 3 articles dans les archives disponibles - depuis janvier 2007 - :

- N° 320, Février 2007 : Montpellier, inauguration de la deuxième ligne de tramway.
- N° 321, Mars 2007 : ET MONTPELLIER ?... Entretien avec Marc le Tourneur, Directeur Général de TAM.
- N° 326, Septembre 2007 : Élaboration d'un schéma directeur Vélo pour la ville de MONTPELLIER⁴.

Ce qui est un bien maigre bilan !

La revue de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) : Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 106. Juin 2010. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?article256>
5 numéros par an, 16 €.

Règlement par chèque à l'ordre de : FUB. À renvoyer, avec vos coordonnées à : FUB, 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg

Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert **et vos contributions sont souhaitées**. Envoyez les 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 (VAE)	cycles	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

La ville sans contraintes.

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

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).