

Le rapport moral :

Le président, Jacques Lafontaine

- Les dangers du vélo sont souvent surestimés. Mais ils existent. C'est ainsi que la première activité publique de notre association fut une manifestation carrefour de la Lyre, suite à la mort d'un jeune cycliste en septembre 98, fauché par un camion qui a pris la fuite. Suite à l'écho médiatique rencontré par cette manifestation, des aménagements ont été promis par le Conseil Général, que nous attendons toujours.
- Fin 98 et début 99, nous avons pris part aux Etats Généraux du vélo, organisés par la Mairie de Montpellier. Nous avons eu la bonne surprise de constater que pour la première fois, une volonté politique de favoriser le vélo se manifestait, doublée d'une volonté de dialogue. Un an après, le programme d'équipements cyclables se déroule grosso modo au rythme annoncé. Les détails sont sur le site web de l'association.
- Il y a du bon, du moins bon, on peut dire que dans l'ensemble c'est plutôt positif. Un gros point noir toutefois : le non-respect des voies cyclables par les automobilistes.
- Au printemps 99, nous avons organisé une sortie à vélo, vers Palavas en longeant le Lez. Ce genre d'activité n'est certes pas le but principal de l'association, mais a fourni l'occasion de contacts et de discussions intéressantes.
- La manifestation que nous avons organisée en juin 99, pour la semaine européenne du vélo, n'a pas eu beaucoup de succès. Il est vrai que nous étions en concurrence avec le Gay-Pride, très médiatisé.
- Les moyens de communication de l'association commencent à se roder. Le bulletin est diffusé quatre fois par an. Nous nous efforçons d'y mettre des conseils d'itinéraires, des conseils de conduite et d'achat de matériel, ainsi que des informations sur la situation du vélo à Montpellier et (insuffisamment) dans les environs. Les contributions des adhérents sont particulièrement bienvenues. A vos plumes !
- Nous avons aussi, grâce aux efforts de Michel Julier qui malheureusement nous quitte cette année, un site web (www.chez.com/velocite) très bien fait, n'y étant pour rien, je peux me permettre de le signaler !
- Enfin, nous avons eu le plaisir d'avoir de très nombreux visiteurs à notre stand de l'Antigone des associations. Nous avons eu aussi quelques

manifestations

d'agressivité : une preuve de plus qu'en ce moment le vélo commence à prendre, ce qui n'est pas du goût de certains adeptes du culte de la voiture, furieux d'être distancés dans les embouteillages.

Bref, sans être idéale, la situation est plutôt favorable :

Assemblée Générale De VéloCité Languedoc

Vendredi 19 Novembre 18h30

Tous les membres sont convoqués.

Ordre du jour :

- Rapport moral
- Rapport financier
- Renouvellement du Conseil d'Administration

davantage d'adhérents, et surtout davantage de pratiquant(e)s du vélo en ville. Certainement pas assez de militants. A nous d'y remédier.

Dernière nouvelle

Le Conseil Général enfonce le clou au carrefour de la Lyre.

Aucun aménagement cyclable réalisé depuis 1 an, malgré la mort d'un cycliste, malgré les promesses.

Mais il appose sa marque par un panneau :
Le Conseil Général améliore ses carrefours :
Réalisation d'aménagements paysagers.

Le rapport financier

Le trésorier, J.F. Vilarem

L'histoire financière de l'Association VéloCitéLanguedoc débute le mardi 10 novembre 1998 à 18 heures, date de l'assemblée Générale constitutive de l'Association.

Les comptes de l'Association sont examinés pour la période qui va du 10 novembre 1998 au 11 octobre 1999.

1. Les recettes

Durant cette période, 68 adhérents sont à jour de leur cotisation (30F pour les étudiants ou chômeurs, 50F pour les cotisations normales, et 100F pour les cotisations de soutien). Le montant moyen d'une cotisation est de 49 F 70.

Cotisations	3 230 F
Don de soutien	4 000 F
Total	7 230 F

2. Les dépenses

Pour cette année, nous avons rédigé 4 bulletins tirés (retirés) à chaque fois à 100 exemplaires en moyenne. Chaque bulletin comporte environ 8 pages (2 pages recto-verso au format A3) qui nous coûte 1 F 60 par exemplaire.

Ces bulletins sont expédiés par la poste à chaque adhérent : il faut donc ajouter 3 F 50 de timbre (courrier économique de moins de 50 grammes). Nous distribuons aussi des exemplaires à des « anciens adhérents » de l'ex-association VéloCité 34. Cette politique sera poursuivie pour ne pas pénaliser ceux qui oublient de se mettre à jour de leur cotisation.

Par ailleurs, nous distribuons quelques exemplaires aux médias (journaux, radios) et interlocuteurs politiques. Enfin des exemplaires sont envoyés à la FUB et, parfois, à des Associations cyclistes proches. En résumé, grosso-modo : un bulletin nous coûte actuellement environ 450 F (160F de tirage et 273 F de timbres).

Pour des manifestations diverses, nous avons tiré des tracts en quart de pages, retiré des exemplaires de bulletin distribués lors de la foire aux associations et lors des journées de l'Environnement.

Nous avons aussi commandé quelques exemplaires des revues « guide de conduite à vélo », des pastilles vertes. Il y a toujours la part de « divers » : courriers, convocations,...

Enfin il y a les adhésions et cotisations diverses de l'Association, toutes approuvées par le CA : enregistrement de l'Association, Assurance, Adhésion à la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), Adhésion à l'AF3V (Véloroutes Voies Vertes).

Adhésion FUB	188,00 F
Enregistrement au J.O.	230,00 F
Pastilles vertes	100,00 F
Adhésion AF3V	200,00 F
Assurance MAIF	366,49 F
Pastilles vertes FUB	100,00 F
Guide de bonne conduite à vélo	200,00 F
Photocopies	600,00 F
Timbres	645,00 F
Total des dépenses	2 729,49 F

3. Le « bilan »

Situation du compte de l'Association au 11/10/99	+ 4 975,61 F
Recettes – Dépenses	+ 4 501,51 F

La différence s'explique par des dons non comptabilisés dans les recettes : carnets de timbres, cartes de photocopies, ... Les donateurs ne souhaitant pas être remboursés, tout est bien.

Il faut noter qu'en faisant abstraction du don de 4000 F, nos recettes couvrent juste nos dépenses. Pas de folie donc, et une santé financière qui nous permet de rester indépendants.

Actualité : le PDU

Rappel : L'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) a été rendu obligatoire par la loi sur l'air pour les villes de plus de 100000 habitants. Le délai fixé par la loi au 1^{er} janvier 2000 a été prolongé.

Le PDU est un outil de planification, défini pour une période de 10 ans environ. Il a pour objectif de coordonner les modes de déplacement et de promouvoir les modes les moins polluants. Ses orientations doivent porter sur les points suivants :

- Maîtrise du trafic automobile
- Développement des transports en commun et des moyens de transport les moins polluants
- Aménagement de la voirie
- Organisation du stationnement et du transport des marchandises
- Incitation pour les employeurs à favoriser le transport de leurs employés par l'utilisation des transports en commun et du co-voiturage

La mairie (le district) de Montpellier, avaient convoqué à une réunion d'information sur le PDU le 14 octobre. A ce propos, on notera que notre Association n'avait pas été prévenue : il faut lire les journaux locaux ou compter sur des Associations amies pour avoir l'information ?

6 personnes présentes de Vélocité, 200 (?) dans la salle.

Monologue de Frêche, en tant que Maire de Montpellier et Président du District.

- Durée : 1h15,
- Contenu : la communauté d'agglomération qui va remplacer le district (loi Chevènement).
- Résumé: Il y a des négociations entre diverses communautés (Sète, Lunel, Saint-Mathieu, ..). Ces négociations ne sont pas terminées : il a déterminé un périmètre contenant 37 communes, et cherche à convaincre qu'il y a des raisons objectives pour cela. La loi prévoit l'achèvement du PDU pour

toutes les communes de plus de 100 000 habitants au 1/01/2000. Les maires de ces communes, peu pressés, ont obtenu un premier délai jusqu'à "mi 2000(?)" pour prendre en compte les résultats du recensement. Visiblement, à "mi 2000", Frêche a déjà présenté un argument pour retarder le PDU : il faut attendre la création de la communauté d'agglomération. Et en argument à peine voilé : "s'il y a des difficultés pour voter le périmètre à 37 communes, on gèlera la discussion pendant les élections municipales. Nous voilà rendus en 2002 !".

Le PDU est visiblement un objectif secondaire pour le Maire : comment décider de perdre deux ans illégalement ?

Ensuite, le premier adjoint à la mairie (R. Dugrand) parle enfin (rapidement) du PDU : il va falloir choisir entre différents scénarios (orienté transports en communs, minimaliste ou maximaliste,...). Certains seront consultés de droit (ex : la DDE, le préfet...), et d'autres le seront à leur demande (il cite la CCI, Vélocité, et la Ligue Contre la Violence Routière).

Enfin, une personne du bureau d'étude, (professeur de Géographie à la fac ?) qui fait le "diagnostic" en vue du PDU présente son dossier. C'est un technocrate odieux, qui fait

une présentation technocratique (projection à l'ordinateur avec des animations), utilise un charabia infâme et des outils douteux (on sépare la zone

d'étude en 11 zones radiales autour de Montpellier, ce qui permet (?) de mieux comprendre, tout ça pour enfoncer des portes ouvertes : les habitants des villages dorciens viennent travailler à Montpellier, les déplacements se font le long des grands axes, beaucoup vers Montpellier, mais aussi entre villes voisines. Et puis, le dossier fait 200 pages, il est très compliqué, vous ne pouvez pas comprendre. Au bout d'une heure, il a terminé, et il ne reste presque plus personne dans la salle.

La réunion de concertation s'est donc terminée, après deux monologues inintéressants. Impression d'ensemble :

- La partie vélo n'a, pour ainsi dire, jamais été évoquée. Le technocrate en est encore à employer le mot «deux roues» qui met sur le même plan un vélo et une Harley Davidson ! Le réseau cyclable prévu par le plan quadriennal est à peine évoqué,

mais aucune analyse concernant les déplacements à vélo au sein de la future agglomération.

- Ça coince ici, ça marchera mieux quand on aura terminé la voie rapide (parmi les voies rapides : l'avenue des Moulins!!!). La partie "vélo" a été parachutée dessus, et la partie "piétons" est juste évoquée. Bref, une analyse hyper-classique, qui logiquement conduit à construire des nouvelles routes parallèles à celles qui existent déjà.
- on décide les lignes de tram, la gare TGV (enfin, je crois qu'ils rêvent un peu de ce côté-là : la SNCF semble surtout vouloir faire une déviation pour y faire passer les trains de marchandises, les rocades, le doublement de l'A9, la déviation de l'A75 vers Nîmes, et à la fin on se concertera pour décider quels sont les axes importants : il n'y aura plus rien à décider.

Dans le petit document réalisé pour le district par le bureau d'étude, on relève les phrases suivantes :

- « le réseau routier n'est pas satisfaisant et présente des caractéristiques hétérogènes », bien sûr aucune analyse de ce type pour les réseaux piétons et cyclables,
- « A l'est où aucune infrastructure n'est capable de jouer le rôle de rocade urbaine ». On voit où cela nous mène : une rocade urbaine ! On croit rêver, ils vont nous refaire les voies sur berges de Paris - années 60.
- « au nord ... RD65 ... le lien ... sont un début de réponse à la réalisation d'un réseau complet et homogène de voies de rocade et contournement » On voit là le rêve du technocrate : un réseau complet de voies rapides. Dont l'avenue Desmoulins fera partie. Il y a pourtant des nouveaux quartiers de Montpellier intra-muros qui se créent autour du château d'O. Et bien ils auront leur périphérique quasiment infranchissables pour les piétons et cycles (voir notre compte-rendu sur le carrefour de la Lyre, où les techniciens du département reconnaissent une "erreur" dans l'aménagement de l'avenue Desmoulins infranchissable entre les ronds-points du département et du château d'O)
- 4 lignes sur le «réseau cyclable ... plan quadriennal.» Point-barre. Pas d'analyse sur un réseau qui n'est pas satisfaisant etc. J'espère que ce diagnostic n'a pas coûté trop cher à la collectivité.
- 6 lignes sur le «réseau piétonnier ... connecté aux parkings du centre ville» Encore le rêve du technocrate : connecter les voies piétonnes aux parkings. En fait, pour lui, un piéton est un nécessairement automobiliste.

Des regrets :

- ne pas avoir interrompu Frêche pour lui demander de parler du PDU et pas de la communauté d'agglomérations qui n'était pas à l'ordre du jour.

Sécurité à vélo, le conseil de VéloCité :

Quand vous êtes arrêté à un croisement, *ne stationnez pas à droite d'un poids lourd ou d'un autobus*. En effet, le conducteur ne vous voit pas toujours, et peut vous écraser au démarrage en tournant à droite.

- ne pas être intervenu après le technocrate pour signaler que son discours n'apporte rien et qu'il nous prend pour des cons.

A retenir : le diagnostic doit être librement consultable au district. Il faut aller le voir pour pouvoir argumenter dessus.

Billets d'humeur

1. Feux rouges de Jacques Lafontaine

Les cyclistes grillent les feux : Courriers à la presse, déclarations d'hommes politiques, réflexions de journalistes dénoncent ce comportement inadmissible. Oublié le deuxième rang de l'Hérault dans le nombre de tués sur la route par habitant, oubliés l'alcoolisme au volant et les 100 km en ville. Les cyclistes grillent les feux, c'est beaucoup plus grave. Qu'en est-il ?

C'est vrai qu'un certain nombre de cyclistes traitent les feux rouges comme des stops, et passent s'ils ne voient personne arriver dans l'autre direction. Ce comportement peut être critiqué, ne fût-ce qu'à cause du mauvais exemple qu'il donne à nos enfants. Mais il faut mettre les choses à leur place : le comportement des cyclistes qui grillent un feu ressemble à celui des piétons qui le font aussi de temps en temps dans des conditions semblables. Comme les piétons, ils ne mettent en danger qu'eux-mêmes. On n'a pas encore vu de cycliste écraser une voiture.

Alors pourquoi cette campagne ? Peut-être certains automobilistes supportent-ils mal d'être doublés par des vélos. Nous connaissons tous tel élu municipal qui prend toute allusion à la rapidité du vélo comme une attaque personnelle ! Alors messieurs (je dis messieurs parce que généralement les femmes sont moins bêtes) si vous êtes vraiment pressés, faites comme nous, prenez le vélo ! Et vous n'aurez pas besoin de griller les feux pour arriver le premier.

2. Colère de Michel Julier

Automobilistes, c'est de votre faute!

L'été a été ponctué d'accidents mortels sur les routes de l'Hérault (2 morts, 6 morts,...). En proportion des 8500 morts par an en France (23 par jour), il devrait y avoir un mort tous les 3 jours dans le département. Autant dire que ces annonces quotidiennes sont graves.

Pour le vélo, nous dénonçons surtout les équipements dangereux (voies rapides sans piste cyclable, vélos sans freins ni éclairage...). Pour la voiture, par contre, autant les aménagements que les véhicules sont de bonne qualité, et le problème vient du comportement des conducteurs, sans exclure bien sûr que certaines routes encouragent à rouler trop vite, et que la police pourrait sanctionner plus sévèrement les infractions au code de la route.

Du coup, on accuse les platanes, alors qu'il suffirait de ralentir (voire d'installer une barrière de sécurité). De

même, la campagne contre les passages à niveau : pourtant, si les conducteurs n'avaient pas perdu l'habitude de ralentir aux passages à niveau, il n'y aurait jamais d'accident. Même aujourd'hui, le panneau "locomotive" indique qu'il n'y a pas de barrières mais qu'un train peut toujours arriver.

Les comportements agressifs sont en forte hausse. Pour preuve:

- la vague des 4x4 et des "monospaces". Le conducteur "domine". Pourtant, le Chrysler Voyager est la voiture la plus dangereuse en cas de choc frontal!
- le "tuning" (prononcer [tjouning], de l'anglais "mise au point"): pour 60000F (maxi), votre voiture devient malpratique (une chaîne Hi-Fi occupe le coffre), inconfortable et dangereuse (la suspension est rabaissée), et bruyante (le pot est hors-norme). De plus, le conducteur doit laisser son cerveau en gage.
- les feux rouges grillés sans même ralentir, les excès de vitesse, le mépris généralisé des autres (stationnement sur les trottoirs, injures, klaxon), la conduite en état d'ivresse (en forte hausse), le téléphone portable au volant (interdit et très dangereux!).

Les constructeurs ont aussi une lourde responsabilité: leurs voitures sont de plus en plus puissantes et rapides (danger que ne compensent pas les air-bags). Accessoirement, leur consommation augmente depuis 1990 et les "turbo-diesel" polluent énormément (même s'ils ont droit à la pastille verte). Par contre, elles freinent moins bien qu'il y a 20 ans! (source: "Auto-Plus")

Carrefour de la Lyre (suite)

1. VéloCité cité dans Midi Libre

Lors de la journée sans voitures, VéloCité a diffusé une lettre ouverte au Conseil Général dénonçant l'attitude du Conseil face à l'aménagement promis du carrefour de la Lyre. (*Voir le feuillet sur le site internet de l'Association*). Cette lettre ouverte a été diffusée aux différentes instances de décision: mairies, Conseil Général, Conseil Régional, et aussi aux médias. Suite à cette diffusion Midi Libre, dans son édition du Vendredi 8 Octobre a publié dans sa rubrique « Au fil des rues » l'article suivant :

Carrefour de la lyre : "Vélo-cité " demande un aménagement cyclable

L'association de défense des usagers de la bicyclette "Vélo-cité " part en guerre contre la configuration actuelle du carrefour de la Lyre. Et plus particulièrement contre le conseil général chargé de l'aménagement du rond-point, qui n'aurait pas tenu ses engagements en matière de pistes cyclables.

« Vous nous annoncez l'achèvement des travaux concernant ces aménagements cyclables pour la fin mai 99. Si des travaux de réfection de trottoirs ont bien été effectués, à ce jour aucun aménagement cyclable n'a

été réalisé » regrette la virulente association. « Seuls quelques panneaux bleus laissent croire aux automobilistes qu'il y a là des pistes cyclables. La réalité est tout autre : pour les deux roues le carrefour de la Lyre reste extrêmement dangereux. » écrit Vélocité dans une lettre ouverte adressée au président du conseil général. « La priorité donnée aux aménagements destinés aux voitures c'est aussi l'expression d'une volonté politique » conclut-elle.

Après la ville et son maire, finalement ralliés à la cause cyclable, la collectivité départementale est-elle la prochaine cible des usagers de la bicyclette ?

2. Aménagements au 15 Octobre : ça empire !

Le conseil général, responsable de l'aménagement de ce carrefour pharaonique, a une conception étonnante de l'aménagement du carrefour de la Lyre : il plante des palmiers, aménage des bacs à fleurs. Sans doute est-ce pour l'agrément des automobilistes.

Ces acharnement à contenter les partisans de la voiture, resterait ridicule dans sa manie de vouloir enjoliver son rond-point, s'il n'était aussi assassin.

Pas un seul aménagement pour les piétons et cycles depuis plus d'un an. Pire, un trottoir utilisé par les vélos pour rejoindre l'avenue Desmoulins a été barré par l'aménagement d'un futur bac à plantes. Il est urgent de manifester notre mécontentement.

Qu'il est long le chemin vers plus de sécurité!

Un témoignage de Gérard Daurat

Le Jeudi 22 /09/99 à 10h30 il m'est arrivé une anecdote significative. Je remontais sur le trottoir l'avenue qui vient de l'aéroport, entre le lycée Mermoz et Antigone. La chaussée est à 4 voies et les voitures roulent (quand elles ne sont pas arrêtées!) entre 80 et 100 km/h. Vous comprenez pourquoi, comme tous les jeunes qui vont à Joffre ou à Mermoz, je roule sur le trottoir en toute illégalité.

J'ai vu un car de la police nationale arrêté sur la voie la plus à droite, un agent avait rangé sur le trottoir le vélo d'un malheureux cycliste qui avait été percuté à l'arrière par une voiture sur cette même voie (le pauvre cycliste devait s'imaginer que le code de la route est fait pour être respecté). Il n'était pas besoin d'être devin pour trouver les causes de l'accident, car aucune voiture ne roule à moins de 70 sur ce tronçon qui longe le lycée. J'ai tout de suite engagé la conversation avec cet agent, et lui ai fait part de l'insécurité qui assaille les cyclistes (et piétons aussi d'ailleurs). Tout ce qu'il a su me répondre (d'ailleurs sans animosité) se résume à ceci. "Il y aura toujours des accidents, il n'y a rien à faire" (les voitures passaient devant lui à 80 km/h au moins, il ne s'en apercevait même pas). A mes remarques sur l'efficacité de la répression policière en GB, Suède et Canada (pays dans lesquels j'ai roulé assez longtemps)

il m'a répondu qu'ils ont un réseau routier bien meilleur que le nôtre (ce qui pour le cas de la GB est archi faux et également assez faux pour le Canada en Ville, quant à la Suède le réseau n'est pas meilleur que le nôtre non plus et surtout pas en ville, mais le brave homme n'est pas obligé d'avoir voyagé). Il m'a également dit que "ce n'était pas bien de rouler sur le trottoir", ce que je ne conteste pas.

Comme je lui montrais le résultat prévisible sur le vélo pour lequel il faisait le constat, il m'a répondu qu'il fallait "faire beaucoup de pistes cyclables". Je n'ai pas osé lui répondre "et en attendant je fais comment?"

Cette leçon de choses m'a montré qu'il n'y a pas rien à attendre pour notre sécurité de la part de la Police nationale, vu l'état d'esprit de ses agents. La remarque sur les pistes cyclables est à double tranchant. Certes c'est le signe que quelques idées avancent, mais également que le vélo doit être cantonné à quelques itinéraires, le reste de l'espace étant la chasse gardée des fous du volant.

Il y a peut être là matière à faire une intervention publique en direction du préfet, car c'est bien lui qui est responsable de l'état d'esprit déplorable de la police nationale (état d'esprit confirmé par Morales lors de la discussion informelle que nous avons eue avec lui lors de la sortie du 19 sept à Grammont).

La Hollande, le paradis du vélo

Un témoignage de Philippe Lamotte

1. La première impression est la sécurité.

Les habitants sont habitués à **respecter** toutes les pistes à vélo qui sont sur les trottoirs. Ainsi les piétons ne marchent jamais sur une piste à vélo. C'est un interdit très fort ; quelque chose qui ne se fait pas. Il est prévu sur les trottoirs un autre endroit pour la marche, pour les poussettes etc.

Dans les **grands carrefours**, une signalisation spéciale est souvent installée. Des feux indiquent uniquement aux vélos quand ils peuvent passer. Chacun respecte le moment où il a droit de passer, même si l'attente est longue.

Dans de nombreux **immeubles**, un espace, un parking, un endroit fermé à clé est aménagé. Il est toujours prévu une place pour les vélos.

Les **itinéraires** peuvent être très importants. Ainsi, on peut traverser pratiquement tout le pays en vélo.

Partout existent des lieux de **locations** : dans toutes les gares, les petites villes... Le vélos sont bien entretenus, et loués à un prix modique. Il est, par exemple possible de partir d'une grande ville en train, de s'arrêter en pleine campagne, en étant sûr d'y trouver un vélo pour une balade.

2. Relation avec les véhicules à moteur.

De nombreuses personnes préfèrent utiliser le vélo plutôt que leur voiture **pour aller travailler**, pour accompagner les enfants à l'école ou à la crèche (très

souvent un enfant en bas âge est installé devant et un plus grand à l'arrière).

Beaucoup vont au **supermarché** avec un grand panier pratique installé sur le devant du vélo pour y mettre leurs achats

Aux **heures de pointe** énormément de vélos circulent ; les gens les garent n'importe où en ville (même aux balustrades des ponts)

Les automobilistes ont le **réflexe** de faire attention aux vélos. Ils ne font pas de forcing, même quand exceptionnellement les pistes ne sont pas tracés dans quelques coins de campagne. Dans leur esprits, ils sont d'abord cyclistes. C'est complètement passé dans les mœurs.

Une voiture ne sera jamais **garée**, même en attente sur une piste dessinée.

Le vélo revient souvent comme sujet de **conversation**, comme la voiture en France.

3. Quelques points négatifs

- les feux rouges sont grillés par certains cyclistes
- des parkings ne sont pas surveillés
- à Amsterdam se trouvent des pistes seulement dessinés sur la route, sans séparation
- les risques de vol sont fréquents. Chaque habitant se fait voler tous les 6 mois (d'après les statistiques). Il est courant de se munir de 2 antivols.

A cause de cela, les hollandais sont obligés d'avoir un vélo de qualité moyenne. Les vélos sophistiqués et les vélos de course sont utilisés uniquement si la garantie de ne pas être volé existe.

Pour cette raison, autour de la gare d'Amsterdam, on peut voir des forêts entières de vélos dont la plupart sont rouillés.

4. La sécurité dans la conduite apporte un avantage appréciable : la notion de plaisir à circuler à vélo.

Les Hollandais utilisent souvent un second vélo. Mais celui ci est un vélo sophistiqué ou sportif, pour se promener.

Les pistes traversent des endroits **agréables**, comme des dunes, sur de grandes distances. A certains endroits, près des pistes cyclables, on trouve des terrasses où on peut consommer, à côté de boutiques qui vendent tout le matériel pour le vélo. L'ensemble constitue un domaine protégé, comme les bois à l'intérieur des villes. L'Accès aux plages est , réservé aux vélos, avec un grand parking aménagé. Ainsi en se promenant, les cyclistes peuvent admirer de merveilleux paysages.

Montpellier-Annecy à vélo

Un témoignage extrêmement sympathique de Sébastienne Frulio sebfurlio@hotmail.com

Ah, si les déplacements en ville pouvaient être comme ça !

Tout a commence à cause d'un déménagement. J'habitais à Montpellier et voulais rapatrier mes affaires sur Annecy. Comme, depuis longtemps, j'avais envie de faire une randonnée à vélo, j'ai saute sur l'occasion. Avant de me décider, vu que je n'avais trouve personne pour m'accompagner, j'ai envoyé un mail aux vélociteurs languedociens pour qu'ils me donnent leur avis: Est-ce une trop longue distance pour quelqu'un qui, bien que sportif(ve), ne fait du vélo pratiquement que pour des raisons utilitaires? Vais-je trouver des itinéraires agréables? Quel matériel dois-je emporter? Est-ce envisageable de partir seule? Etc. J'ai reçu des réponses très sympathiques, certains me faisant rêver, d'autres me mettant en garde et d'autres me déconseillant de partir. Le rêve l'a emporté! Je suis donc partie de Montpellier le 2 août 1999, et arrivée sept jours plus tard a Chambéry.

De Chambéry, j'ai appelé pour qu'on vienne me chercher. Pour le coup, j'avais vraiment mal étudié la carte et il me restait encore deux cols a faire, je venais d'en faire un, j'en avais marre de pédaler, je n'en pouvais plus...

Mais l'honneur était sauf! J'ai fait le col de l'épine (911m)! Et chargée en plus! Il faut dire que l'un des sentiments les plus agréables lors d'un tel voyage, c'est la fierté (l'orgueil?) d'être admiré...

Et puis les gens sont tellement ouverts et sympathiques quand on est a vélo! Il y a même un motard, à Grenoble, qui, voyant que j'observais ma carte d'un air dubitatif, m'a demandé ce que je cherchais, m'a dit que je ne trouverais pas toute seule la route des gorges, et m'a fait escorte!

J'ai fait entre 50 et 80 km par jour. 50, c'était facile (mais souvent après une grande étape!). 80, c'était très dur! J'ai appris à m'asperger la tête et à enlever mon casque pour ne pas mourir de chaleur...

J'ai trouve des itinéraires très agréables, très rarement j'essayais d'aller vite pour éviter le trafic. Reste que, il est vrai, c'est un inconvénient d'être seule. Ceci dit, je n'ai pas eu l'ombre d'un problème avec des hommes trop entreprenants, que ceci soit clair! Mais comme je ne voulais pas dormir sous les ponts, je me dépêchais d'arriver à l'étape, de trouver un hôtel, et après seulement je m'accordais des visites. Seulement, a pied! Je ne voulais plus remonter sur mon vélo! Ce qui fait que je suis passée tout près de curiosités à voir et que je ne les ai pas vues.

Mon voyage a donc été une grande parenthèse sportive et panoramique. Pour l'anecdote, combien de fois je me suis dit: "Que c'est beau! Mais il faut vraiment être fou pour monter si haut!" Et ça montait encore, ça ne finissait jamais... Je sais maintenant que c'est possible, et s'il faut a mon tour en encourager certains, j'irai carrément avec eux! (Une descente de la Loire, avec visite des châteaux, ca vous dirait? Ou bien un bout du

pèlerinage vers Saint-Jacques de Compostelle? En Août 2000?)

A découvrir : Les rêves des cyclistes enfin dévoilés !

La compilation de Claude Monod-Farcy

Nous vous avons proposé dans un précédent numéro de nous signaler vos difficultés de parcours: l'usager que vous êtes est évidemment bien placé pour faire connaître les améliorations à apporter en faveur des cyclistes urbains.

Vos demandes concernant la ville de Montpellier ont été transmises le 15 octobre à Alain Barberan, qui est le « monsieur vélo » des services techniques de la mairie.

Compilation de vos doléances :

- **Etat des bords de route**: avaloirs (= bouches d'égouts) affaissés, et autres pièges ou inconforts
- Circulation trop difficile sur la plupart des **ronds points** (en tête, c'est Richter)
- Dangerosité de l'aménagement du carrefour de la Lyre : pistes non signalées, ou se terminant en cul-de-sac sur un rond point infranchissable. Traversées de voies dangereuses. Voir nos doléances.
- **Grands axes** monopolisés par les voitures lancées à grande vitesse (bien qu'étant en pleine ville comme : av de Lodève, av des Moulins, route de Ganges...) sans aucun aménagement adapté aux cyclistes, ou trop sommaire (av de la Liberté). Voie Domitienne, impossible de tourner à gauche sauf, « *ceux qui sont gonflés et pas encore morts* »
- **Proposition précise d'aménagement**, comme l'Axe Rue St Louis/G. Pellicier: une des 2 voies occupées par le trafic automobile serait consacrée à la circulation des cyclistes et des piétons
- **Défauts de conception d'une piste** (interruption trop brutale, raccordement à la route mal conçu, jonction à créer ...)
- **Comportement des automobilistes**: vitesse excessive (« *l'automobiliste est le prédateur du cycliste et du piéton* »), stationnement sauvage aux abords des écoles et sur les bandes cyclables. NDLR : Tout cela manque de répression.
- **Parcs à vélo** à créer
- **Gardiennage** un peu partout dans la ville (vous êtes prévenu, on a bien dit qu'il s'agissait de rêves)
- Problème des **feux tricolores** qui se déclenchent seulement au passage des voitures ou par une

commande pour piétons, sans rien de prévu pour les vélos.

- **Abords de Montpellier** vers St Jean de Védas, Clapiers, Prades le Lez... RN 112 vers Villeneuve St Jean (prison), partout là où les pistes manquent alors que leurs créations semblent réalisables plutôt facilement.

On attend des nouvelles. A suivre. Et pour vous aider, vous trouverez, joint au bulletin, une fiche de signalisation à compléter et à nous retourner.

Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert. Envoyez toutes vos contributions, de préférence sur disquette PC (format Word ou RTF accentué) ou par courrier électronique :

vilarem@lirmm.fr

Si vous avez une adresse email : envoyez un courrier à **vilarem@lirmm.fr** de façon à constituer une liste d'emails pour les adhérents. Ceci facilite la communication rapide. Vous recevrez des nouvelles fraîches de votre association.

Venez à nos réunions: certains vendredi soirs à 18h, à la Maison de l'Environnement. (Téléphonez avant pour confirmation de la tenue d'une réunion). Entrez par la petite porte du 16 rue Ferdinand Fabre (à côté de la rue Lakanal), et c'est le premier bureau à gauche, au rez-de-chaussée. Frappez à la fenêtre si jamais la porte est fermée!

Consultez le site internet : vous aurez les informations les plus récentes sur notre site : <http://www.chez.com/velocite>

Marchands de vélos accordant une remise aux adhérents de Vélocité Languedoc, et VéloCité 34 sur présentation de la carte (vélocistes: nous ajoutons votre magasin gratuitement sur simple demande):

Nom	adresse	remise
Bernabeu	29, rue du Faubourg Figueroles Montpellier	-10%
Sibade	7, route de Lodève, Celleneuve	-10%
Cyclomotosp ort Moison	30 rte de Toulouse Montpellier	-10% pièces -8% vélos
RS Tour de France	10, av de Maurin Montpellier	-10%

Appel aux cotisations :

Chers adhérents,

Pour être ou rester membre de l'association, il faut avoir réglé sa cotisation chaque année. Cette cotisation modique est utilisée en frais de timbres, en frais de reproduction (bulletins, lettres, affiches), en cotisation à la Fub, en achat de petit matériel .

Les tarifs ont été fixés par le Conseil d'Administration à :

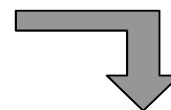
normal (50F) étudiant, chômeur (30F) soutien (100F et plus)

La date de règlement de votre dernière cotisation à l'association figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, date antérieure à « aujourd'hui moins 1 an », veuillez envoyer vos chèques libellés à l'ordre de VéloCité Languedoc, Maison de l'Environnement, 16 rue Ferdinand Fabre, 34090 Montpellier.

Expéditeur :

Vélo-Cité Languedoc
Maison de l'Environnement
16 rue Ferdinand Fabre
34090 Montpellier.

Destinataire :



Bulletin d'adhésion

A découper ou à recopier, et à envoyer à
Vélo-Cité Languedoc
Maison de l'Environnement
16 rue Ferdinand Fabre
34090 Montpellier.

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Tél : _____

Email : _____

Adhère à VÉLOCITÉ LANGUEDOC
au tarif
normal (50F)
étudiant, chômeur (30F)
soutien (100F et plus)

Ci-joint un chèque à l'ordre de
VÉLOCITÉ LANGUEDOC