

Sur votre agenda :

**Mercredi 3 Mai, 14h30 au Peyrou
Manifestation pour la Sécurité Routière
avec la
Ligue contre la Violence Routière**

Venez nombreux, avec vélos, enfants, amis
Voir article à l'intérieur.

**Le carrefour de la Lyre (encore): une
longue et malheureuse histoire**

Rappel des faits

En consultant nos archives sur notre serveur (<http://www.chez.com/velocite/>) on trouve l'histoire complète que nous résumons ici :

1. 1998 : la construction sans les aménagements.

Ce rond-point pharaonique, sur la route de Ganges, a pour but de permettre l'augmentation des déplacements en voiture entre Montpellier et le nord (c'est une catastrophe pour les vélos et pour les piétons, voir plus loin). En théorie, tout est prévu pour les vélos. Malheureusement, si le rond-point a été achevé en catastrophe pour la coupe du monde de foot (en juin 98), l'été 99 approche sans que les pistes cyclables n'aient été faites.

Résultat prévisible, le **28 septembre 1998, un cycliste a été tué**, renversé par un camion, qui a pris la fuite. La victime était un étudiant d'une faculté voisine. Il était donc normal qu'il passe au carrefour de la Lyre (apparemment pour aller au supermarché le plus proche). Originaire du Tarn, il n'a eu le temps de suivre qu'un jour de cours à Montpellier.

Vélocité Languedoc a manifesté à cette occasion, amenant un coup de projecteur sur les aberrations nombreuses dans ce quartier. Le père de la victime, impressionné par la dangerosité des lieux, nous a apporté tout son soutien.

La ville de Montpellier a profité du nouveau carrefour pour élargir les pénétrantes: route de Ganges, puis avenue Charles Flahault. S'il y a quelques aménagements partiels sur l'avenue Charles Flahault (sur le trottoir pour libérer les 4 voies pour les voitures), rien n'existe sur la route de Ganges. Il faudra sans doute attendre l'achèvement du tramway pour avoir une piste sur une partie de la route de Ganges. Pourtant, il y a déjà une 4 voies où il est courant de voir des voitures rouler à plus de 100km/h.

**2. 1999 Concertation de Vélocité avec le
Conseil Général : Quels résultats?**

a) *Début 1999, nous avons rencontré les techniciens du conseil général chargés du carrefour de la Lyre.*

Il apparaît qu'une limitation budgétaire a empêché l'achèvement d'un lot de finitions du carrefour. Dans ces finitions, outre l'éclairage public, se trouvaient les pistes cyclables. On voit par là la considération des responsables du budget pour vélo : la sécurité, c'est une ligne de budget comprise dans la finition du carrefour et non un aménagement primordial.

Nous avons pu constater la bonne volonté des techniciens, qui cherchent réellement à résoudre les problèmes posés aux vélos par ce carrefour. Le plus incertain semble finalement être le balisage: vu la complexité du carrefour, et la différence entre les cheminements autos et vélos, il est crucial que chacun soit envoyé exactement là où il doit aller! Le cycliste mortellement accidenté en septembre 1998 aurait sans doute pu aller où il voulait (apparemment, au supermarché) en toute sécurité, en évitant le rond-point, s'il avait su où passer.

Par ailleurs, le futur gymnase risque de poser le problème des utilisateurs sortant par la sortie *auto*, et devant ensuite traverser plusieurs voies sans aucun feu rouge. Le problème risque d'ailleurs d'être encore plus grave pour les piétons que pour les cyclistes.

b) *Une lettre du président du Conseil Général nous annonce la fin des travaux concernant les aménagements cyclables pour la fin mai 1999.*

c) *Octobre 1999 : Toujours aucun aménagement cyclable.* VéloCité décide de dénoncer cette situation dans une lettre ouverte au Conseil Général. Cette lettre est diffusé dans le Midi-Libre du 8 Octobre 1999

d) *Novembre 1999 : Une réponse du Président du Conseil Général qui montre remarquablement bien les priorités du Conseil Général.*

Dans cette réponse, le Président énonce un certain nombre de contrevérités que nous qualifierons de mineures : VéloCité aurait *approuvé* tout ce qui lui a été présenté : cheminement,

Sur votre agenda (bis)

**Vendredi 31 Mars,
entre 16h30 et 17h15,**

Action ponctuelle contre le stationnement des voitures sur les pistes cyclables.

Cible : piste de la rue Saint Vincent de Paul, près de la Croix de Boutonnet à l'heure de sortie de l'école Ste Odile.

Venez à vélo, nous distribuerons des tracts et manifesterons.

qualité du revêtement, feux, passages protégés, ...! Il ne

manque plus que notre signature au bas d'un document pour faire passer l'amère pilule.

Quand bien même nous aurions qualifiés certains aménagements d'excellents, il reste *que la conception générale du carrefour rend le carrefour extrêmement dangereux pour les piétons et les cycles.*

- Ce carrefour n'est absolument pas conçu pour être traversé à pied ou à vélo. Le Président du CG le dit lui-même (cf. plus bas). Un gymnase pour l'UFR STAPS y est en cours d'aménagement. Les techniciens avouent ne pas avoir résolu le problème de la traversée du carrefour pour les étudiants qui vont s'y rendre très bientôt.
- Les cheminements prévus sont ahurissants : ils obligent les piétons et cycles à faire des détours de plusieurs centaines de mètres pour une simple traversée. Il est évident que les étudiants du gymnase vont traverser ces voies rapides à pied pour se rendre à la cafétéria du supermarché proche.

Mais cela n'est rien face à ce bijou d'hypocrisie contenu dans la lettre du Président :

« En effet, bon nombre des 70 000 automobilistes qui l'empruntent chaque jour auraient préféré un carrefour sans feux tricolores : en outre, le coût des aménagements réalisés pour les piétons et les deux roues est sans commune mesure avec le taux de fréquentation pour ce type d'usagers qui, vous en conviendrez, est relativement très faible »

Effectivement, on construit un aménagement pour des voitures, on le rend impraticable et dangereux pour les piétons et cycles. On a alors beau jeu de faire remarquer sa faible utilisation par ceux-ci. Mais où vont ces automobilistes ? Se jeter à grande vitesse dans les embouteillages de Montpellier qui commencent 100 mètres plus loin.

Que pèse la vie d'un piéton ou d'un cycliste face à 70 000 automobilistes ? Que vaut un aménagement pour un faible nombre d'usagers ? Quelle belle leçon de solidarité, quelle vision de l'aménagement de nos villes.

Ces décideurs ne réalisent même pas que leurs enfants ou petits-enfants auront un jour à traverser ce rond-point ...

3. Janvier 2000 : Le département plante des palmiers et peint les trottoirs.

Le département investit dans son carrefour giratoire. Il a été décidé un aménagement paysager du rond-point. Pour résumer on plante des palmiers, quelques arbres, on installe des massifs paysagers. Pour qui ? Pour les 70 000 automobilistes pardi ! On nous dit même que cet aménagement paysager est nécessaire aux automobilistes. Sinon, ceux-ci ne capteraient pas aisément l'entrée dans la ville !

Pendant ce temps la petite association qui représente les quelques usagers pédestres ou cyclistes qui osent défier l'automobile reine de la ville, râle contre le défaut d'aménagement du carrefour. Nous avons été entendus à défaut d'être compris : les trottoirs partagés sont peints d'un logo blanc qui signale qu'on peut marcher ou rouler sur les dits trottoirs, et, pour dégager sa responsabilité dans

l'aménagement, le département plante des panneaux signalant un début d'aménagement à chaque départ de trottoir, un panneau signalant la fin d'aménagement à chaque interruption de trottoir !

Quelques panneaux indicateurs signalent qu'on peut rejoindre le château d'O à vélo ainsi que les hôpitaux et facultés. C'est bien sûr faux, et ces indications sont contredites par des signalisations de fin d'aménagements cyclables quelques mètres plus loin.

Voilà. C'est beau l'aménagement piétonnier et cyclable vu par le Conseil Général. Amis piétons et cyclistes, pour traverser la Lyre : un seul mot d'ordre : faites du stop, c'est plus sûr.

Conclusion

La situation dure depuis 2 ans. Le Conseil Général, en matière d'aménagements a l'air assez entêté. Et il faut réagir. Nous proposons de faire un dossier complet sur ce carrefour que nous communiquerons de manière assez officielle aux médias.

Il faudra ensuite manifester notre mécontentement de manière plus visible.

A suivre ...

Annexes : 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 annonciez 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 Vélo-cité 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 ?

Lettre ouverte à monsieur le Président du Conseil Général de l'Hérault,

Au mois de Septembre 1998, un cycliste a été tué sur le carrefour de la Lyre. Début 1999 notre Association a rencontré vos services

techniques pour discuter des solutions d'aménagements cyclables de ce rond-point.

Dans votre courrier du 12/02/99, vous nous annonciez **l'achèvement des travaux concernant ces aménagements cyclables au carrefour de la Lyre 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** à moins de considérer que réparer les trottoirs restés défoncés depuis plus d'un an est synonyme de piste cyclable. Il n'y a rien qui y ressemble : ni matérialisation au sol, ni revêtement spécifique, ni délimitation protectrice. Seuls quelques panneaux bleus laissent croire aux automobilistes qu'il y a là des aménagements pour cyclistes. La réalité est tout autre : **pour les 2 roues, le carrefour de la Lyre reste extrêmement dangereux.**

La rentrée des étudiants a commencé : de nombreux vélos traversent ce carrefour chaque jour. Il est navrant de constater que rien n'a été aménagé, pas même à l'endroit où, il y a un an, un cycliste fut mortellement renversé par un véhicule au début de la bretelle, qui, du giratoire rejoint le boulevard de la Lironde. Est-ce sur vos ordres que les services départementaux ont donné la priorité aux décors paysagers et aux très originales plantations de palmiers ?

Ce gigantesque giratoire n'a pas contribué à réduire le flot de véhicules entrant dans l'agglomération montpelliéraine, bien au contraire, semble-t-il. Cependant, il est encore temps de prendre des mesures incitant à oublier sa voiture au profit de modes de transport non polluants : le vélo en est un parfaitement adapté à la ville et nous pensons que des réalisations d'aménagements cyclables sur le carrefour de la Lyre peuvent être réalisés.

La priorité donnée aux aménagements destinés aux voitures c'est aussi l'expression d'une volonté politique.

MANIFESTATION LE 3 MAI POUR LA SECURITE ROUTIERE, POURQUOI ?

En nous déplaçant à vélo, nous choisissons le mode de transport de loin le plus efficace en milieu urbain. C'est aussi un moyen de transport convivial et respectueux de l'environnement.

En tant que cyclistes urbains, nous sommes attachés à entretenir de bonnes relations, dans le respect de l'indépendance de chacun, (d'accord, c'est de la langue de bois, il en faut bien de temps en temps) avec d'autres Associations qui œuvrent elles aussi pour une ville qui ne soit pas dominée par la soi-disant "civilisation" automobile et sa sauvagerie.

Parmi celles-ci se trouvent les associations qui s'occupent de la sécurité routière. Il y en a principalement deux en France et dans notre région, la Prévention Routière et la Ligue Contre la Violence Routière (L.C.V.R.). La Prévention Routière nous inspire les plus grandes réticences. Ce sont des gens qui n'ont apparemment pas compris qu'il y a d'autres moyens de se déplacer que l'automobile ou le deux-roues moteur.

La LCVR n'a pas ce défaut. Elle vient de publier une brochure sur les pistes cyclables qui, même si on peut lui reprocher d'ignorer le gros travail du mouvement cycliste

urbain sur le sujet, est très bien faite, et montre une position très ouverte sur des questions comme la cohabitation piétons-cyclistes ou l'utilisation par les cyclistes des voies de bus. De plus, elle a des positions offensives et courageuses sur les deux fléaux de la circulation automobile que sont les excès de vitesse et l'alcoolisme au volant.

Nous vous appelons donc à retenir dès maintenant la date du Mercredi 3 Mai. La LCVR organise, à 14h30, à partir du Peyrou, une manifestation pour la Sécurité routière à laquelle nous apportons notre soutien.

Il faut savoir (on en parle fort peu) que l'an 2000 est pour l'ONU et les ONG l'année de la Sécurité Routière, et que celle-ci a été déclarée par le gouvernement français - mais avec discrétion semble-t-il !- grande cause nationale, et que la première semaine de Mai est prévue pour en être un temps fort (encore de la langue de bois).

La nouvelle politique cyclable de la mairie et du département. :

Bravo

Les morceaux de pistes cyclables le long des voies du tramway améliorent grandement la sécurité dans le franchissement du rond-point du château d'O, ainsi que dans un itinéraire permettant d'éviter la carrefour de la Lyre.

Peut mieux faire

Nous avons communiqué aux services de la Mairie vos diverses remarques, propositions d'améliorations, points noirs, chaussée défaillante etc. Réponse des services concernés : on a bien pris note.

Hum. Il y a maintenant plusieurs mois que ces notes ont été prises. Il faudrait envisager de peut-être commencer à planifier un démarrage de la phase d'élaboration de l'initialisation d'une ébauche de mise en oeuvre. Dommage. Le plan d'amélioration des pistes cyclables partait fort, trop fort ? Débordés les services de la mairie ?

Les cyclistes en ont rêvé, Strasbourg l'a fait?

Un reportage de Patricia FAIZANDIE & Stéphane RIBAUT

Dans notre stratosphère, sur la planète terre et en sol français plus particulièrement, il existe bel et bien un coin de paradis pour les amoureux de la bicyclette en ville. Il s'agit là d'une certitude. Nous avons mené l'enquête pour vous.



Le premier contact avec la région alsacienne a fait l'effet d'une déflagration pour les deux méridionaux que nous représentions. Dès l'arrivée, quelque chose d'inouïe, de prodigieux se passait devant nos yeux? Nous étions en train de découvrir la discipline, et la politesse des automobilistes auprès des cyclistes.

A Strasbourg le principe reste le suivant : le bus au gaz ou électrique est utilisé, le tramway conseillé, le vélo roi et la voiture bannie ! Quel choc culturel ! (mais au combien agréable). Il faut dire que devant l'effort consenti par les instances publiques pour la circulation réservée et sécurisée des cyclistes, il y a de quoi rester pantois. Trois éléments déterminants sont à relever et pour cause:



D'abord, le nombre imposant de 300 kilomètres de pistes cyclables, qui jalonne la communauté urbaine, avec des voies suffisamment larges et doublées pour respecter les deux sens de circulation, celles-ci séparées des automobiles pour davantage de sécurité, le tout associé de feux tricolores spécial vélos aux carrefours importants.

Ensuite, c'est toute la signalétique qui va avec, des sens interdits qui ne le sont que pour les automobilistes, des fléchages abondants de couleur verte qui indiquent les itinéraires cyclables, et d'autres pour prévenir du passage possible de vélos en contre sens.



Enfin, un nombre impressionnant de parcs à vélos avec à chaque fois un nombre considérable de points d'encrage ; ceux-ci disposés autour de sites stratégiques : lieux commerçants, administrations, gare. Ces arceaux sont discrets, bien intégrés au milieu urbain et surtout ergonomiques, adaptés à tous les cadres de vélos.



Le spectacle est aussi merveilleux pour les yeux que pour les oreilles, une masse de personnes toutes générations et styles confondus arborent le vélo par n'importe quel degré de température avec pour seul vacarme le doux froissement du pneu contre le pavé strasbourgeois.

Après tant de bien être, le retour dans notre bon vieux pays montpelliérain, a fait l'effet d'une douche froide.

Stationnement sur les pistes cyclables (suite)

Nous souhaitons insister sur ce sujet, et, en préparation d'une action contre cet envahissement dangereux des automobiles, voir page 1, nous vous livrons quelques réflexions :

1. Courrier d'un automobilistes dans le Midi Libre, les réactions.

Lettre d'un automobiliste publiée en page 2 du Midi Libre le 27/11/99

Lettre ouverte au commissaire

J'ai été verbalisé pour stationnement irrégulier en haut de la route de Mende, près de la petite entrée nord du campus de Paul-Valéry. J'ai eu droit au tarif de 250F que le fonctionnaire a cru bon de réécrire à la main à l'emplacement du timbre fiscal... M'efforçant d'être bon citoyen, j'assume la responsabilité de mes "fautes": la loi est la loi!

Mais si le citoyen a le devoir d'assumer ses responsabilités, il a aussi le droit d'exprimer ce qu'il peut ressentir face à un acharnement répressif quelque peu déraisonnable. Il y avait au moins 50 voitures en infraction à une heure de grande affluence à la faculté, toutes sagement rangées en bordure de voie, certes gênantes pour la piste cyclable peu fréquentée qui s'y trouve mais ne créant aucune perturbation pour l'ensemble de la circulation.

N'étant pas -sur cet emplacement- récidiviste, j'estime qu'une amende au montant plus raisonnable de 75F eût été une sanction suffisante de mon infraction.

Il est permis de penser que l'énergie déployée par les agents à traquer les peccadilles des honnêtes gens trouverait un emploi plus juste et plus utile à courir après les voleurs, tagueurs et autres vandales qui dévastent certaines aires de stationnement. Il entre je crois dans la mission des représentants de l'ordre de protéger le citoyen en même temps que de le sanctionner.

Fin de citation. Ayant trouvé cette lettre extrêmement pédagogique je (le rédacteur) l'ai publiée dans la liste électronique des adhérents de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette à laquelle VéloCité est affiliée). En effet, il me semble que cet automobiliste est de bonne foi et ne se rend absolument pas compte des dangers qu'il fait courir aux cyclistes.

2. La réponse de VéloCité Languedoc

Envoyée par J. Lafontaine au Midi Libre et non encore publiée

Le Midi Libre du 27/11, dans la rubrique votre lettre, a publié le courrier d'un lecteur s'estimant victime d'"un acharnement répressif quelque peu déraisonnable" pour avoir été verbalisé, à hauteur de 250F, après avoir stationné sur une "piste cyclable peu fréquentée".

C'est un témoignage exemplaire de l'attitude de beaucoup d'automobilistes, qui s'imaginent --- en toute bonne foi, hélas --- les seuls usagers de la voirie.

En paraphrasant cet automobiliste qui n'a vraiment pas conscience des conséquences de ses actes, on pourrait adapter son "raisonnement" aux voitures garées sur les trottoirs en disant : sagement rangées sur le trottoir, certes gênantes pour les peu nombreux piétons qui y circulent, mais ne créant aucune perturbation pour l'ensemble de la circulation.

Passons sur la piste "peu fréquentée". Des pointages de l'association Vélocité et du Guepe (Groupement Universitaire pour l'Etude de l'Environnement) font apparaître, 15 % de cyclistes chez les étudiants, 10 % dans le corps enseignant à l'Université. Ces chiffres sont justifiés largement l'existence de pistes cyclables, en particulier dans ce quartier étudiant.

Mais lorsqu'un "bon citoyen" se trouve empêché de sortir d'un garage par une autre voiture en stationnement, se console-t-il en se disant que cette sortie de garage est "peu fréquentée"? (deux fois par jour seulement dans le cas de nombreux garages privés). Non, il appelle le commissariat pour demander l'enlèvement de la voiture gênante. Et on n'ose pas imaginer la fureur du "bon citoyen" s'il s'agissait d'un groupe de vélos stationné devant sa porte!

Il existe de nombreuses rues "peu fréquentées". Les automobilistes se garent-ils en travers de ces voies?

Le stationnement sur une piste cyclable n'est pas une peccadille : il oblige les cyclistes à des écarts dangereux pour leur sécurité. De nombreux Montpelliérains, qui souhaiteraient utiliser ce moyen de transport rapide et propre qu'est le vélo, en sont dissuadés par un sentiment d'insécurité, entretenu notamment par le fait que le stationnement sauvage des voitures rend les pistes cyclables inutilisables. Elles seraient davantage fréquentées si elles étaient respectées.

Nous tombons d'accord avec ce lecteur sur un point: il n'est pas juste qu'au moins 50 voitures stationnent, chaque jour, sans être sanctionnées, sur une piste cyclable. Nous souhaitons que le stationnement sur les pistes cyclables, comme sur les couloirs d'autobus, les trottoirs, les passages piétons, les emplacements pour handicapés, soit sanctionné systématiquement. Cette lettre prouve que 250F semble le minimum pour faire prendre conscience aux automobilistes que cette faute n'est pas, comme vous la nommez, une "peccadille". Le Maire de Montpellier avait dit haut et fort que cette amende serait de 900 F, votre correspondant peut donc s'estimer heureux.

3. Toujours ce stationnement dans les pistes cyclables

Une lettre envoyée par J.F. Vilarem et publiée dans Midi Libre et la Gazette.

Pour des raisons de rapidité, et de parking assuré, je me déplace uniquement à vélo dans Montpellier et ceci depuis plusieurs années. Je me permets de vous signaler une difficulté à laquelle je me trouve confronté depuis peu.

Des automobilistes, de plus en plus nombreux, utilisent les pistes réservées aux vélos comme places de parking. Je suppose que le manque de places de parking pour les voitures est l'une des raisons. Mais il n'y a pas de solution magique dans une ville dont la surgace n'augmente pas. La tendance est au partage de la voirie entre les voitures, et deux roues motorisés d'une part et les transports en communs, les vélos et les piétons, en augmentant la part de ces derniers.

Reste un problème dont les automobilistes n'ont pas conscience : En stationnant dans les pistes cyclables, ils mettent en danger la vie des cyclistes qui sont obligés de faire un écart pour s'insérer dans le flot de la circulation rapide. On remarque une tendance très nette au stationnement anarchique à proximité des écoles lors des heures d'entrées ou sorties de classe.

Mais il y a pire : Comme les automobilistes ne comprennent pas la répression (contravention à 75F pour une journée de parking sur une piste), la mairie a pris des dispositions préventives en séparant certaines portions de pistes cyclables de la voie réservée aux voitures par une bordure en ciment en principe infranchissable par les voitures. Certains automobilistes inconscients arrivent tout de même à stationner et bloquent la piste comme dans le Boulevard Renouvier. Les malheureux cyclistes doivent alors s'arrêter pour tenter de passer leur vélo et son chargement par dessus cette bordure, dans la voie où les voitures circulent à vive allure.

Je souhaiterais que vous vous fassiez l'écho des dangers que font courir ces comportements irresponsables aux malheureux cyclistes.

4. Du vécu : danger sur la piste, ou la folie des automobilistes est sans limite.

Une lettre de Stéphane Ribaut

Attention la voie cyclable de l'avenue du Faubourg St Jaumes n'est pas aussi tranquille qu'elle paraît. Cette piste est à double sens pour les vélos, et longe le Jardin des Plantes. Dure à monter, elle permet de doubler les voitures engluées dans un bouchon. La descente est un régal, à condition d'avoir de bons freins ! Mais il faut lancer un cri d'alarme : les automobilistes ont un comportement dangereux voire assassin.

- Première infraction : Les dépassements de bus. Dans l'empressement à rejoindre l'embouteillage sur 3 voies du Bd du Jeu de Paume il n'est pas envisageable d'attendre durant l'arrêt des bus de la SMTU. Résultat les autos doublent à fond sur la piste, et le cycliste qui descend, confiant, peut finir sur le capot de l'écraseur pressé.
- Deuxième infraction : Pourquoi attendre au bas de la rue, dans le bouchon derrière toutes ces voitures qui attendent le passage du feu au vert. On double à fond sur la piste, on se rabat sur le passage piéton du feu, et ...

c'est gagné : on les a tous doublés. Bon d'accord on a failli écraser un vélo.

- Troisième infraction : Là, les deux premiers clients sont enfoncés. L'imagination de cet automobiliste illuminé est sans limite : Il suffit de prendre cette voie cyclable à **contresens** donc en descendant, pur gagner au moins 500 mètres par rapport au trajet normal. Ce n'est pas un cycliste qui va génér... J'ai vu cette aberration une fois (mais une fois de trop)

Je ne peux m'empêcher de terminer cet article en citant les motos ou deux-roues motorisés qui empruntent ces voies cyclables. Dommage.

NDLR Ces comportements sont irresponsables, et, si vous le pouvez il faut vous y opposer calmement. On arrête son vélo en travers de la piste cyclable, et on demande à l'automobiliste ou au motard de regagner sa voie. Pas

Un projet : pourquoi pas une campagne d'affichage au printemps ?

Le vélo dans la ville, on veut des pistes, des stationnements adaptés, plus de sécurité. On refuse la contrainte des voitures: stationnements anarchiques sur les trottoirs, vitesse excessive en ville, pollution, bruit.

Qu'en pensez-vous ?

toujours facile devant le 4x4 de « mon beauf » et ses 2grammes d'alcool dans le sang.

Quelques nouveaux trajets : des variantes permises par le tramway.

Les pistes cyclables le long du tramway sont loin d'être achevées. Elles ne seront pas toujours assez larges, et devront probablement être partagées avec les piétons. C'est un sujet irritant sur lequel nous reviendrons.

L'aspect positif est la création de nouveaux trajets, ou plutôt des variantes, permettant aux vélos d'éviter de graves points noirs et ceci **en toute sécurité**.

1. Comment éviter le carrefour de la lyre : un trajet menant de l'Université des sciences à la rue de Saint Priest (Zone des laboratoires)
Il suffit de rejoindre la route de Ganges au niveau du pont menant à La peyronie, et, au lieu de suivre la route de Ganges pour aboutir au rond point de la Lyre, on traverse ce pont – en sens interdit – sur le large trottoir, puis on suit la future piste cyclable longeant le tramway en toute sécurité, via la route de la Cardonille toujours sur cette piste, on se retrouve sur l'avenue des Moulins qu'on traverse très simplement à l'un des nouveaux feux installés.

Retour par le même trajet.

2. Comment éviter le tour du rond point du château d'O ?

Toujours la même technique : suivre la piste le long du tramway. Par exemple : si l'on vient de l'avenue des Moulins coté Lyre, et que l'on se dirige vers l'avenue du père Soulas, il faudrait faire $\frac{3}{4}$ de tours au rond point du château d'O. La solution : traverser l'avenue des Moulins à l'un des feux, suivre la piste du tramway, traverser sur le passage clouté de l'av du père Soulas.

Le vélo à Saragosse et en Espagne

Une lettre de notre émigré M. Julier.

Les Espagnols aiment les villes et s'y concentrent : Saragosse regroupe 650 000 habitants dans un cercle de 5km de diamètre, et les immeubles font de 10 à 15 étages. Résultat: on s'y déplace d'abord à pied, mais aussi en bus, rapides et fréquents (~ 2F le voyage). Tout pour plaire à un cycliste?

Eh bien non, les vélos sont rares (mais en forte hausse). Entre les avenues à 2x4 voies, les sens uniques, et l'absence de stationnement dans les immeubles (mon vélo dort dans la rue), c'est même un véritable enfer (je n'ai vu aucun porte-bébé!). Une seule piste cyclable, et qui ne sert à rien, et un stationnement automatique souterrain (le *Biceberg*, coût 1MF), complètement stupide. C'est que le vélo est ici encore un sport ou un jeu: les boutiques (nombreuses) ne vendent que des vélos de course, des VTT, ou des vélos d'enfant.

Les cyclistes sont actuellement mobilisés à cause d'une loi "*pour la sécurité des cyclistes*" (les accidents mortels ont ému la population). Cette loi, mal conçue, ne comporte que des contraintes pour les cyclistes, seuls coupables de se tuer sur la route, et on remarquera particulièrement:

- hors agglomération, l'obligation de porter un casque et des habits réfléchissants.
- l'interdiction d'emprunter les autoroutes et voies express. Le problème est que la voie express (*autovia*) est seule route passant par bien des villages. Il y a souvent des bandes latérales faisant office de pistes cyclables. Quand la route est à 100 ou 120 km/h, c'est quand même effrayant. Rien sur une obligation d'un itinéraire cyclable, mais la dernière version laisse les *autovias* et *autopistas* ouvertes aux vélos s'il n'y a pas d'autre solution.
- le plus grave: **les vélos perdent la priorité aux carrefours**. Qui a pu envisager une telle mesure pour améliorer la sécurité? Et les automobilistes, confortés par leur priorité, comprendront-ils bien qu'au contraire, s'il y a une piste cyclable, le vélo est prioritaire? Les partis de gauche (minoritaires), ont promis qu'ils proposeraient un amendement.

A Saragosse, la dernière *bicifestacion*, a regroupé 250 vélos selon les organisateurs en privé (600 selon les journalistes!), c'est la plus grande manifestation à vélo de l'histoire de la ville. Mais ce n'est pas la seule activité du *colectivo Pedalea* (collectif Pédalez), qui organise aussi:

- des sorties tranquilles à vélo dans l'Aragon, grâce aux trains régionaux ouverts gratuitement aux vélos dans le fourgon.
- un atelier (dans un local de l'université) où on peut venir réparer son vélo, consulter des cartes, des livres, et des

documents de l'association, et suivre des petits cours de mécanique vélo.

- une récupération /réparation de vélos envoyés à Cuba ou en Afrique
- une émission hebdomadaire de radio.
- des contacts avec les autres acteurs de la vie locale, qui est plus active qu'en France, grâce aux médias locaux (journaux, radios, télévisions), associations de quartiers, partis politiques locaux ou écologistes...

Actuellement, le *Colectivo Pedalea* collabore à un projet assez ambitieux mais encore très mal défini de réseau cyclable. Tout est à faire, et en Espagne les bandes ou pistes cyclables n'ont pas de définition légale: la mairie parle de "*cyclorues*" (ciclocalles) ou de "*itinéraires sûrs*", mais qu'est-ce donc au juste?

A Barcelone, ville bien connue des Français, il y a depuis peu des axes cyclables, en général sur les (larges) trottoirs: vu l'inconscience des automobilistes de cette ville, qui ont trop souvent des gros 4x4 et respectent pas grand chose, c'est la seule solution raisonnable, et les quelques bandes cyclables sont utilisées comme stationnement (dans les petites rues) ou comme voies de dépassement par la droite (dans les avenues). Mais les petits efforts pour le vélo (depuis la réunion Velo-City'98 à Barcelone) ne font pas le poids face à la frénésie de construction de rocade (*rondas*): deux points de la ville ne devraient pas être à plus d'une demi-heure de voiture. Ici encore plus qu'ailleurs, il faut donc s'accrocher pour faire du vélo en ville.

En conclusion, en venant faire du vélo dans les villes espagnoles, vous aurez enfin l'impression que la France est en avance dans le domaine du vélo. L'idée d'une limitation de la circulation automobile commence à peine à montrer le bout de son nez.

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%
Cyclomotsp 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 :

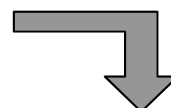
normal (50F) étudiant, chômeur (30F) soutien (100F et plus)

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