

Éditorial

C'est la rentrée. Traditionnellement nous commençons par la « Foire aux Associations ». Cette manifestation est importante car elle nous permet de nous faire connaître auprès des Montpelliérains. Elle permet aussi de diffuser nos commentaires et propositions sur les différents aménagements de la ville. Voir les compte-rendus dans ce bulletin ainsi que notre évaluation des différents aménagements cyclables. À ce propos nous apprécions toutes vos remarques sur les aménagements actuels qui permettront de mettre à jour cette évaluation.

À Montpellier, la grande affaire c'est le tramway – prononcez tran ouais – qui serait le remède miracle à tous les maux : écologie, transports, envahissement des autos, écomobilité, vélos, bus. Le tramway serait la réponse à tout. À chacune de nos remarques, par exemple « Pourquoi ne fait-on pas la piste sur l'avenue de la Justice de Castelnaud, promise par G. Frêche lors des États Généraux du Vélo ? », la réponse est invariable : le tramway, le tramway vous dis-je. Dans les cas de Justice de Castelnaud, c'est encore plus ridicule : ce sera la future ligne, envisagée pour 2005, qui résoudra le problème (quelques accidents pour les piétons et vélos, certains mortels, par an ... seulement).

Nous avons testé les aménagements cyclables le long du tramway. On est loin, très loin du discours ambiant : À vélo le long du tramway n'est pas possible au centre ville.

Tous ces tests, compte-rendus sont accessibles sur le site internet, mais aussi dans ce numéro (pour ceux qui n'ont pas ce type d'accès, ou qui préfèrent une bonne vieille version papier).

Enfin, si vous souhaitez participer à l'organisation de l'antigone des associations, rendez-vous le vendredi 8 Septembre à 18 heures à la Maison de l'Environnement. Rédaction de tracts, préparation des panneaux, ...

Sur votre agenda :

Antigone des Associations Dimanche 10 Septembre

Vous pouvez nous rejoindre toute la journée, cachés au milieu de centaines d'associations, entre la Place du Nombre d'Or et ... les berges du Lez. Tracts, affiches, photos, articles, brochures, conseils et plans. Et même des formulaires d'adhésion.

Évaluation des pistes cyclables à Montpellier

Préambule : cette évaluation est partielle et datée de la fin juin 2000. Elle sera continûment mise à jour. Nous avons besoin de vos observations pour cela.

Remarques générales

L'observation qui revient le plus souvent est l'absence de continuité du tracé des bandes ou pistes cyclables. En fait, ce qui gêne le plus est l'inexistence d'itinéraires cyclables. Les cyclistes souhaiteraient des itinéraires fléchés, composés de bandes et pistes cyclables, mais aussi de rues peu fréquentées et carrefours non dangereux.

À quoi sert une piste si elle débouche sur un rond point dangereux ? L'exemple le plus frappant est celui de la double bande de l'avenue du Près d'Arènes qui débouche sur l'infranchissable rond-point du Près d'Arènes.

Enfin, malgré la volonté affichée par la mairie de ne pas faire de kilomètres faciles, mais des kilomètres utiles, on a parfois des surprises avec une centaine de mètres de piste parfaite mais isolée¹.

Sinon, toujours les mêmes difficultés à base de stationnement endémique de voitures devant des commerces (banques, vidéo clubs, boulangerie), avec la même réponse des automobilistes fautifs : « Juste quelques minutes, vous n'avez qu'à passer à coté ».

Les bandes cyclables seraient peut être mieux respectées des automobilistes si leur revêtement était de couleur particulière (du goudron vert par exemple sur toute la largeur) ce qui matérialiserait réellement *une voie réservée aux vélos*, et non seulement le bord de leur propre voie pour voitures. Ou bien, mais beaucoup moins bien, matérialiser avec 2 traits de peinture parallèles et non simplement une séparation vélos /voitures, comme rue d'Assas.

Les SAS à vélo sont très utiles, mais : 1) Problème technique : leur peinture s'use vite, et ils ne sont alors pas respectés par les voitures. 2) il n'y en a pas assez

De même, problème technique pour le dessin des vélos au sol. Sur le choix des circuits : - La bande cyclable de la route de Lavérune pourrait avantageusement continuer par un aménagement de la rue du Lavandin : il y a une école au bout de cette rue et la largeur de la route le permettrait facilement.

- Rue de Pezenas : manque une bande d'un côté de la route.

Sur le tracé : On constate que pour tracer on détermine une largeur constante, celle de la voie pour les voitures, ce qui reste (parfois les miettes) est pour les vélos.

Évaluation des réalisations hors tramway

¹La raison en est simple : La DGU – Direction du Génie Urbain de la ville – profite d'un réaménagement partiel de voirie pour y inclure des aénagements cyclables.

| Identification | Type | État | Observations |
|---|---------------------|---|--|
| Av. du Père Soulas | bande bi | Après le carrefour de la voie Domitienne, pas de piste un peu avant et après des deux côtés. Après station essence Total plus de marquage. Devant le Rés "le Parc" en construction effacement du marquage. Avant et devant le Mas des Moulins plus de piste jusqu'au rond-point ; En réalité, la bande existe mais a été complètement effacée par des travaux. Au rond-point du Château d'Eau c'est ok (sur le trottoir). De manière générale, cette bande est en mauvais état : trous mal comblés, rainurages, effacements partiels des limites. | Une <i>vieille</i> bande cyclable longue, très utile, mais qui mériterait un rafraîchissement (chaussée, continuité, peinture) |
| Av. des Moulins Du rond point du château d'O au rond point d'Alco | mixte bi | Contournement du rond-point du Château d'O faisable grâce à des bancs de sable dans les terre plein face aux passages piétons mais pas signalé. (Ndlr : <i>contournement aisé en longeant le tramway. Ceci fait changer de côté</i> Marquage que pour la descente mais rien (ni marquage ni panneau de priorité) pour la montée jusqu'au niveau du Mac Donald. Pas de panneau de direction au rond-point d'Alco. Vers le lycée Jean-Monnet ok. Vers la Paillade ok, même génial car il y a des doubles voies avec des bornes pour séparer des voitures. | Un passage <i>très difficile</i> à emprunter vu l'absence de fléchage. |
| Rond-Point Alco | passerelles, pistes | Absolument rien ! hormis aux feux en bout de rue pour rejoindre la rue Paul Rimbaud, il faut couper la route et passer sur le passage piétons pour rejoindre une double voie cyclable sur le trottoir fraîchement peint jusqu'à la station essence Agip. | Impossible de s'y retrouver. Dommage. |
| Rue d'Alco | erreur plan | En fait il s'agit de l'allée des Aqueducs, aucune indication n'est présente pour les cyclistes. Chemin de terre très agréable qui est fait pour les promeneurs car rendu un peu délicat à deux endroits par la présence de barrières en métal que l'on doit contourner. Aboutissement du chemin à l'Hôtel du Département (côté lac). | Plan à revoir, ou mieux, aménagement à réaliser |
| Rue Paul Rimbaud | | Voies cyclables présentes des deux côtés de la route mais interrompues de nombreuses fois soit par des rétrécissements à des endroits dangereux, soit à chaque croisement. Au carrefour devant le garage Renault, rien, pourtant dangereux, mais si on continue au niveau de la cité des Étudiants de l'Agro, il y a une voie cyclable (que d'un côté). | |
| Av. du Pr. Louis Ravas | ??? | Route de Laverune : - indication de voie pour vélo : OK - dessin vélo au sol : très peu visible - le SAS au feu de croisement de rue du Lavandin est à repeindre. Pas du Loup/Paul Valéry : on suppose qu'une fois les travaux de passage du gaz terminés, le tout sera remis en état (goudron et peinture, très usée à plusieurs endroits) ? | Une remarque ne concernant pas l'état de la route, mais il y a problème chronique de stationnement devant le magasin de vidéo |
| Rte de Laverune- Bd Paul Valéry (sens Figuerolles vers Paul Valéry) | Bande | Paul Valéry - mauvais état de la peinture - pas de SAS au feu Laverune : Juste après le croisement de la rue du Lavandin, un trou dans le goudron en bordure de la bande. Croisement rue des chasseurs : SAS à repeindre | La bande cyclable de la route de Laverune pourrait avantageusement continuer par un aménagement de la rue du Lavandin : il y a une école au bout de cette rue et la largeur de la route le permettrait facilement. |
| Rte de Laverune- Bd Paul Valéry (sens Paul Valéry vers Figuerolles) | Bande | Dans ce sens, la bande commence seulement au croisement de la route de Laverune : dommage, beaucoup de collégiens sur cet axe. Devant l'EAI, manque quelques mètres de peinture blanche, suite à réfection du goudron. (pas grave). Plus loin, la bande s'arrête, il y a de la peinture verte jusqu'à l'avenue de Toulouse. là, j'ai pas de propositions à faire, si ce n'est laisser effectivement cette peinture verte selon la théorie évoquée à la réunion services municipaux. Après avoir croisé l'av de Toulouse, rue G.Janvier, il faut attendre quelques m pour trouver un panneau indiquant une voie cyclable. puis encore une quinzaine de m pour que la bande démarre. Ensuite, le tracé est trop étroit par endroits. Devant le magasin Casino, la largeur prévue pour le stationnement des voitures est insuffisante, le cycliste est donc coincé entre les voitures en stationnement débordant sur leur voie, et la circulation, intense à l'approche de l'av de Toulouse et entrée/sortie du magasin Casino. A cause du problème d'ouverture de portière, le cycliste prudent ne restera donc pas sur la voie qui lui est réservée. | Rue de Pezenas : manque une bande d'un côté de la route. |
| Rue Guillaume Janvier - rue des chasseurs - rue de Pèzenas Depuis La croix de Figuerolles jusque Villeneuve d'Angoulême | Bande | Rue des Chasseurs : ok Au feu croisement route de Laverune ; SAS à repeindre (vraiment urgent. rarement respecté des voitures) rte de Pezenas : OK largeur, OK jalonnement, OK peinture | |
| Rue Guillaume Janvier - rue des chasseurs - rue de Pèzenas Depuis V d'Angoulême jusqu'à la Croix de Figuerolles | Bande | | |

| Identification | Type | État | Observations |
|--|-------------------------|---|---|
| rue Du Pont de Lavé-rune,(jusqu'à M. Teste) | bande | quelques dizaines de mètres de bande cyclable OK mais | A la réunion de quartier (automne dernier) la question de la sécurité des piétons et des vélos rue De-zeuze avait été sérieusement abordée par les riverains : la municipalité s'était engagée à faire une étude et à engager les travaux nécessaires. La bande de la rue du Pont de Lavé-rune, sera-t-elle prolongée comme prévue malgré la décision de création d'une piste de l'autre côté de l'avenue de la Liberté, rue Pierre Causse (ne concerne pas du tout le même quartier) ? |
| rue Hyppolyte Rech, côté montant | bande | Etat signalisation verticale : normal Etat signalisation horizontale : normal Dégagement chaussée : dégagé Etat chaussée : normal, quelques traces de réparations | |
| rue Hyppolyte Rech, côté descendant | bande | Etat signalisation verticale : normal. Etat signalisation horizontale : normal. Dégagement chaussée : dégagé. Etat chaussée : quelques bosses et crevasses au croisement rue du Pous de Las Sers, sinon normal. | Sur la partie de la piste qui est sur le trottoir : risque d'ouverture portière ; panneau "trottoir partagé" légèrement gênant à la descente. |
| rue Las Sorbes | bande uni | (sens unique) Etat signalisation verticale : normal. Etat signalisation horizontale : en fin de vie. Dégagement chaussée : dégagé. Etat chaussée : normal. | |
| Avenue de l'Agriculture | bande bi | Pour les deux sens : Etat signalisation verticale : normal. Etat signalisation horizontale : mauvais état, plus de 50% de la signalisation est effacée principalement à cause de travaux ; certaines parties sont aussi usées. Etat et dégagement chaussée : gravier, débris, crevasses, coulées de béton au niveau de l'école d'Agriculture, dans les deux sens ; au niveau du N° 80 : voitures garées en oblique, dépassant et bloquant souvent la piste ; au niveau de la Pizzeria, rond-point Marcel Galot : la piste est complètement effacée devant la pizzeria qui en profite pour y apposer son panneau ; des véhicules de livraison stationnent souvent devant la pizzeria. Au niveau de la cité des Étudiants de l'Agro, lors de pluies abondantes, il y a toujours de la boue et des gravillons qui se ramassent. Des trous engendrés par des travaux ont jalonné les pistes, et tous n'ont pas été correctement rebouchés. | Un gros travail de remise en état s'impose |
| Une grande ceinture Renouvier - Berthelot - Vioussens - Rabelais - Orient - Strasbourg - Pont Juvénal | | | |
| Bd Renouvier | Piste, bande | Depuis la séparation par une bordure de ciment dans les 100 premiers mètres, l'amélioration est spectaculaire. Plus de problème lié au stationnement des voitures dans la bande. Mais ça continue un peu plus loin : attente de la sortie des classes, boulangerie, commerces. La bande est située sur le côté droit de la voie à sens unique. Or il faut tourner à gauche pour continuer sur l'itinéraire par le Bd Berthelot. Fléchage inexistant qui indiquerait la possibilité de traverser au feu en fin de bd. La tendance est donc de traverser la voie pour utiliser la rue Raoux. | |
| Bd Berthelot | bande uni | Sens unique. La bande commence à s'effacer. Stationnement incessant des voitures au début du bd (banque, café). | Voie de bus à contre-sens. Utile pour le retour |
| Bd Vioussens | bande uni | Sens unique. La bande commence à s'effacer. Même très effacée à l'approche des carrefours. | |
| Bd Rabelais | bande uni | Sens unique. Bande qui s'efface. Pb de parking sur bande au niveau du marchand de motos en fin de bd. | |
| Bd d'Orient | bande, piste, bande uni | Départ <i>très</i> dangereux. Sur 4 ou 5 mètres, la piste a disparu. Les voitures, dans la continuité de leurs 2 voies circulent en ligne droite sur leur lancée à grande vitesse. Les vélos doivent changer de trajectoire faire un écart pour se faufiler dans la voie de droite puis reprendre la piste (oui piste) 5 mètres plus loin. La possibilité de prendre le trottoir sur ces 5 mètres est rendue difficile par 2 poteaux. Piste neuve, séparée sur 100 mètres, puis bande OK. | |
| Bd de Strasbourg | bande uni | Point noir : un stationnement <i>incessant</i> lié au vidéoclub et au distributeur devant la banque. Il faut faire quelque chose. La suite est en travaux. Les prolongements possibles sont vers le pont zucarelli ou vers le lez par les consuls de mer. | à suivre donc. |
| Bd de la Perruque | Piste bi | Piste très large puisque réalisée sur une voie prise aux voitures et séparée par une bordure en ciment. Mais les larges interruptions de la bordure pour laisser les riverains entrer et sortir, permettent aussi le stationnement sauvage, sur les trottoirs, voire l'utilisation de la piste (vu un 4x4 l'utiliser). Cette piste offre malgré ces remarques une <i>très bonne</i> protection. En fin de piste, un sas absolument pas respecté. L'emplacement est peint, mais ps vraiment signalé et l'unique feu se trouve au niveau de la fin du sas. Les automobilistes de bonne foi (ça existe) s'avancent jusqu'au feu. Dommage | Poser quelques plots entre les 2 voies de la piste pour interdire la circulation des voitures. |

| Identification | Type | État | Observations |
|--|-------------------------------------|--|---|
| Av des Prés d'Arènes Rue de l'Abrivado | bande bi | La jonction entre ces bandes utiles et celles du bd de la Perruque est difficile et très mal indiquée. En fait, il faut utiliser le trottoir, puis traverser un terre-plein non évident. Bonne protection en sens Nord -> Sud par un couloir de bus qui protège du flot montant des voitures. L'arrivée au rond-point des Prés d'Arènes est une catastrophe. Impossible, même aux piétons de traverser vu le flot incessant des voitures qui ne respectent pas les passages cloutés. C'est un lieu extrêmement dangereux qui montre les limites de ce type d'aménagement cyclables. En théorie parfait pour les vélos mais on trouve aux 2 extrémités des carrefours ou rond-points trop dangereux. Moralité : cet itinéraire est assez peu emprunté. | Faudra-t-il mettre des feux aux différents passages piétonniers de ce rond point pour permettre aux piétons et vélos d'en faire le tour ? |
| N986 - le long de l'hôtel IBIS | bande - piste | Une curiosité : 80 mètres de reliquat de l'ancienne piste – jamais remplacée – de la N986 (vers Palavas). Ce reliquat, toujours indiqué sur les plans de la ville et donc comptabilisé, ne mène de nulle part, bretelle de sortie de l'autoroute, et aboutit nulle part, la piste est physiquement fermée ! Elle longe la voie de décélération de la sortie d'autoroute pour entrer sur le rond-point des prés d'arènes. Elle comporte tous ses vieux panneaux. | À supprimer des plans et aussi physiquement. |
| Rue St Hilaire | pistes bi | Un équipement remarquable : des pistes séparées de part et d'autre, neuves, état et signalisation excellents. Rien à signaler, sauf un léger détail : longueur 50 mètres. N'est connecté à rien. | J'ai eu l'explication de cet étrange aménagement : il a été réalisé à l'occasion d'un réaménagement de voirie. Reste un problème : sur les plans distribués (juin 2000) cet aménagement est connecté avec des aménagements inexistantes rue de Centrayagues. Des explications ? |
| Rue Frédéric Bazille | bande uni | Environ 100 mètres, fait la jonction entre le bd Rabelais et l'av de Palavas. Sert de parking et uniquement de parking (8 voitures scotchées sur la bande, écoeurant) | A supprimer, ou bien prendre des mesures vis à vis du parking. |
| Chemin de Moularès | bandes bi | Bandes sur trottoir d'un coté, qui fait la jonction pont Zuccarelli, bd des consuls de mer. Traverse la voie du tramway. Au passage une magnifique réalisation de parking en aluminium pour vélo. Luxueux et fonctionnel, mais 8 places seulement. | Cet aménagement n'apparaît pas sur les plans. Comme il y a de nombreux travaux dans ce quartier, il semble que cette bande bidirectionnelle va être refaite. |
| Av. du Pirée | bande sur trottoir bi | Cette bande sur le trottoir qui longe le Lez et fait la jonction entre la passerelle piétons/vélos qui rejoint la fac Richter est indiquée sur la plan. Mais il n'y a aucune signalisation au sol (marquage) ni verticale (balisage). Pire, des panneaux indiquent Centre ville. On les suit, pour aboutir à la Guinguette du Père Louis et à un cul de sac... Alors qu'il faut indiquer la traversée de l'avenue du Pirée par le passage clouté, la remontée par une rampe sur les parkings, puis le trajet Esplanade de l'Europe, Piscine, Antigone. | À suivre. Un gros effort de fléchage est à faire dans ce quartier car des itinéraires importants sont indiqués sur la plan mais ne sont pas matérialisés. |
| Rue Léon Blum | Pistes bandes séparées sur trottoir | Une très belle réalisation de pistes séparées et protégées. Le trottoir piétons est par endroits séparé, puis vient la piste, puis le stationnement des voitures, enfin la voie. Finis les stationnements de voitures sur cette piste. Problème : cette réalisation est peu empruntée vu son manque de connexion avec les autres pistes. Pour la prendre depuis l'av. du Pont Juvénal, il faut s'accrocher et connaître ! Dans le sens Léon Blum - prolongement sur trottoir par va du Pont Juvénal, la connexion avec la bande de l'av des États généraux du Languedoc est ratée. Il manque le virage. | Terminer le virage connectant la piste sur trottoir avec le début de la bande av des États Généraux. Il manque 5 mètres. |
| Av des États Généraux | bande uni | Bande peu large, en cours d'effacement, le long du stationnement, donc problème de portières. Cette 2x2 voies est assez incompréhensible. L'emprise est très large, avec une circulation très faible. Pourquoi ne pas la réduire à une voie et réaliser des pistes, trottoirs, stationnements dignes de ce nom ? | Problème : Arrivée sur la place de l'Olympie = cul de sac. Or les vélos souhaiteront nécessairement rejoindre le centre par le trottoir le long du tramway puis le passage de l'horloge. Et ils vont le faire. Il faut donc le prévoir. |
| Av de Nîmes sens de Montpellier vers Nîmes | bande | Bande qui commence 200 mètres après la Place du 11 Novembre. Or ce carrefour est dangereux. Cet aménagement fait cruellement défaut alors qu'il avait été promis. La bande est vraiment rectiligne, tout comme la route. Mais la route subit de nombreux élargissements à 2 voies dans ce sens, tourne à gauche, croisements, suivis de rétrécissements. Les voitures vont vite (très vite) et ont tendance à vouloir se doubler, donc à empiéter sur la piste cyclable. Arrivée au pont sur le Lez = cul de sac. Trottoir. On comprend le problème quand on voit le panneau fin de ville de Montpellier. Pourrait-on au moins aménager la montée sur le trottoir, car il n'est pas question de passer sur la voie des voitures lancées. | Amélioration souhaitée : une piste séparée, comme dans l'autre sens. C'est possible. Au minimum : un peu de ciment (mis par l'association ?) permettrait de franchir le pont par le trottoir, très peu fréquenté par les piétons. |

| Identification | Type | État | Observations |
|---|----------|--|---|
| Av de Nîmes sens de Nîmes vers Montpellier | Piste | Très bonne réalisation très sécurisante, bien séparée. Même si sur la fin, près du Corum, on trouve de nombreuses voitures garées. Mais comme le trottoir est large. Cette piste est constamment empruntée par des motos de grosse cylindrée. | Panneaux à apposer à l'arrivée au pied du Corum. |
| Av St-Lazare. | Bande | L'arrivée au pied du Corum est difficile. Il manque des panneaux. Comment faire pour rejoindre la Comédie ? A droite, à gauche ? Il s'agit d'une simple bande cyclable, qui pourrait être tout à fait suffisante, si a) l'avenue St-Lazare n'était pas (à un moindre degré que l'avenue de la Justice il est vrai) un haut lieu de la grande vitesse, b) si le stationnement sauvage sur cette bande n'était pas si fréquent. Tout en annonçant haut et fort des mesures pour le respect des voies cyclables, la mairie a fait enlever les balisettes qui empêchaient le stationnement et assuraient une certaine protection aux cyclistes. | |
| Avenue de Castelnaud (du rond Point de la Pierre Rouge au cimetière Saint-Lazare) | Piste bi | Une belle piste à double sens, protégée par une gouttière en béton. Ce genre d'équipement, que l'on aimerait voir dans certaines voies très fréquentées (Justice de Castelnaud et voie Domitienne par exemple), était-il vraiment nécessaire dans une deux fois une voie peu fréquentée ? Un fléchage du type "itinéraire conseillé aux cyclistes" aurait largement suffi. Un point très positif quand même : un contre-sens cyclable entre l'Avenue Hélène d'Italie et le cimetière. | Bon itinéraire pour aller des Beaux Arts à Castelnaud, qui serait encore meilleur si la voie de bus de la fin de l'avenue Saint-Lazare, où il passe moins d'un bus toutes les 10 minutes, était autorisée aux cyclistes (qui de toute façon ne peuvent faire autrement que de l'emprunter). |

Évaluation des aménagements le long du tramway

Il s'agit d'une évaluation partielle réalisée le 16 Juin 2000 par plusieurs adhérents qui ont fini amicalement par un apéritif chez Gérald. Cool !

En préambule, j'ai – (*Jean-François, le rédacteur*) – été très surpris lors de cette évaluation partielle, depuis le Château d'O presque jusqu'au bout de la ligne : Odysseum.

Je me suis laissé bercer par la publicité ambiante : complémentarité tramway – vélo, pistes cyclables tout le long du tracé sauf là où on peut pas, blah blah. Le réveil a été rude : **Il n'y a aucune piste le long du tramway depuis la place Albert 1er jusqu'au pont Zuccarelli**. En gros, au centre ville, là où les itinéraires sont les plus fréquentés, là où les voitures sont les plus pressantes : rien, nada, nothing. Voir évaluation.

Une remarque générale : Certaines pistes, séparées du trafic, sont unidirectionnelles. Elles seront bien évidemment empruntées dans les 2 sens. Mais rien à redire vu le niveau de sécurité offert. Par contre, certains tronçons n'ont pas de pistes (Grasset, Maguelonne, Centre ville, Louis Blanc). Or ces trajets sont essentiels pour les vélos. Ils seront donc empruntés par ceux-ci. Nécessairement. Il va y avoir de la « vitesse commerciale » en chute libre et la pratique cyclable va encore arracher des larmes aux TAM (ex SMTU). Tant pis.

| Identification | Type | Évaluation | Observations |
|---|-------------------------------------|--|--|
| Rond point du Château d'O | Piste uni (?) – Passages piétons | Protégés par des feux, les passages piétons sont en réelle sécurité. Ils sont complétés par un tour du rond point via une piste unidirectionnelle. | Dispositif remarquable pour franchir un rond-point en toute sécurité. À généraliser hors tramway sur tous les rond-points (Lyre, Près d'Arènes). |
| Château d'O – Occitanie Parking Occitanie | Piste uni | Remarquable de sécurité. Parking de dissuasion avec 200 places (environ pour les autos). Il entre 70 000 (?) voitures à la Lyre. Pas encore de parking pour les vélos. | RAS C'est magnifique Vous avez dit dissuasion ? |
| Occitanie - La Colombière | Piste uni | Sans doute la partie la plus sécurisante pour les vélos. | Remarquable. C'est exactement ce qu'on veut. |
| La Colombière – La colonne | Rien | Au croisement avec la rue E. Diacon, la piste s'interrompt. Le vélo pas très au courant doit normalement continuer tout droit sur l'av Charles Flahaut, 2x2 voies de folie. Il n'en est évidemment pas question. Donc traverser au passage piéton pour rejoindre le coté gauche du tramway, sur le trottoir non aménagé. A partir de là, comme au ski, c'est du hors piste. On traverse ici ou là, pour suivre le trajet du tramway et éviter les voitures. Trajet non balisé. | Pas de piste, ni bande. Mais on circule agréablement sur un large trottoir, en traversant les voies du tram. Sportif mais sûr. |
| Pr Grasset | Rien | Devant l'entrée de Saint Éloi, il faut encore traverser. Toujours pas de piste ou bande, mais de magnifiques parkings à vélo. Bon. Avenue du Professeur Grasset. Rien. 2 voies réservées aux voitures de chaque côté, mais avec des sens interdits qui changent de côté en permanence. A mon avis, les vélos circuleront en masse par cette avenue qui est le seul moyen d'arriver aux facs en sécurité. (Charles Flahaut est trop dangereux face à la fac de pharmacie). Ils emprunteront tantôt les bords des voies du tram, tantôt les voies des voitures. | Emplacement sans pistes, mais relativement en sécurité. Il sera très emprunté par les vélos dans les 2 sens. A voir à l'usage. |
| École normale – Albert 1er | Rien – piste | Rond-point de l'école normale = débrouille toi. Bon, on passera parfois par le rond-point, parfois par les voies du tram. Il y a 10 mètres. Jusqu'à la traversée du Verdanson, on emprunte le trottoir le long du tram. Puis, la piste le long de St Charles est parfaite. | RAS. La catastrophe suit. |

| Identification | Type | Évaluation | Observations |
|--|--------------|--|--|
| Albert 1er | Rien | La nullité faite. Comment peut-on laisser un piéton, un vélo arriver là ? Qu'on m'explique comment traverser. Je suis arrivé via une vraie piste ou via le tramway station Albert 1er ? Je veux aller Bd Pasteur. Comment je fais ? | Bon là c'est très sportif. Pas de solution. A mon avis il faut attendre un tramway, se coller derrière pour traverser. Ou alors installer un passage piéton avec feu ? (<i>Évidemment, il y a une possibilité : faire le tour de la place, traverser auguste boussonnet, 1 feu, puis Henri IV, pas de feu et flux mélangés de voitures. Nul. Ou encore, traverser les voies du tram, traverser boussonnet, 1 feu, traverser verdanson, 1 feu, traverser Bd pasteur, 1 tram + 1 feu. Nul au carré.</i>) |
| Pasteur – Louis Blanc | Rien | Encore un choix intéressant : Pas de piste, mais une voie permettant aux voitures de stationner dans un bouchon permanent. Donc faire le trottoir coté centre ville, en évitant les devantures de cafés et autres obstacles. | Je sens que là encore, ça va rouler sur les voies du tram. |
| Tunnel | Rien | Impossible de suivre le trajet en tunnel. | Remontée sur l'esplanade le long du corum par le bd Bonne Nouvelle |
| Comédie - Gares | Rien | Intéressant encore. Via la rue Maguelone, on a là un des itinéraires les plus empruntés par les piétons et cycles. Impossible de circuler à vélo le long du tramway à cause des obstacles que sont les stations du tram. Donc, comme à Strasbourg, ces endroits avec forte circulation de piétons et cycles verront ceux-ci circuler sur les voies et la vitesse des tram diminuer fortement dans ces passages. Mais puisque c'est prévu, pas de problème. | |
| Gares – Antigone | Rien | Comme d'hab. Pas de piste. Un trottoir qui se rétrécit et s'élargit au gré du traceur des voies. Visiblement un tram ça va tout droit. Un piéton ou un vélo, ça traverse quand le trottoir se rétrécit. | |
| Antigone – Médiathèque – Piscine Olympique | Rien | Comme d'hab. Pas de piste. Parfois un trottoir large. Parfois un trottoir à franchir. C'est nul. Ce trajet sera forcément emprunté. | |
| Piscine Olympique – Droits de l'homme | Rien | On s'habitue. C'est mal. | |
| Chemin de moularès | Une bande bi | Si, si. Il y en a une . Formidâââble. Bon d'accord elle sert de stationnement pour les voitures. On a même fait des photos. Il reste des travaux. | |
| Pont Zuccarelli | Rien | Bon, il y a des travaux. On attendra. | |
| Place E. granier | Rien | En plus c'est très dangereux à traverser. | Suggestion : faire des feux pour les piétons à chaque passage. De plus, quand on actionne le bouton pour demander le passage au rouge du feu, il serait agréable de ne pas attendre 1 minute de temporisation. Sinon le piéton tente de passer, et même s'il réussit, le feu passera ensuite au rouge bloquant les voitures face à un passage vide. |
| Av du mondial 98 | Piste bi | La terre promise. La bande a été faite très rapidement. Son revêtement, neuf, est bosselé. Des marques sont effacées. tout ceci est encore provisoire. Sans doute. | |

Compte-rendu de la réunion du 22 Mai 2000 avec la Mairie de Montpellier

Résumé

Suite à une demande de réunion avec la mairie datée du 27 Mars, Vélocité : Claude Monod-Farcy, Gérard Daurat, Christian Dupraz et Jean-François Vilarem a rencontré un des élus de la Mairie, Ch. Moralés l'un des adjoints au Maire ayant une étiquette écologique, entouré de S. Martin, directeur de la DGU (Direction du Génie Urbain à la Mairie), Deserrières l'un des « responsables » du tramway, et Barberan technicien responsable du vélo à la DGU.

Après un préambule « politique », nous avons eu un état des lieux et des réalisations en cours faites par nos interlocuteurs de la technique. Pour résumer, ils ont l'air très compétents et connaissent très bien leurs dossiers. Leurs arguments sont clairs, leurs décisions (quand elles sont de leur ressort) sont fondées. Mais la dépendance technique soumise à la politique a l'air aussi très forte (G. Frèche oblige !). De manière anecdo-

tique, nous avons eu droit à une remontrance qui montre l'état d'esprit de la mairie. Dans son courrier, Jacques a écrit un paragraphe limpide sur "un contact régulier avec Barberan à qui nous présentons régulièrement nos observations... Mais nous avons l'impression d'un manque total de suivi de la part du politique".

Il faut savoir que ce type de courrier fait le tour des services, qu'il est analysé sous tous ses aspects. Et que la comparaison Barberan - politique n'a pas été appréciée. Un commentaire : A l'avenir on peut bien évidemment continuer à écrire ce type d'avis (que nous partageons tous !) mais sans citer de nom d'un responsable technique (ça fiche la pagaille inutilement).

Nous avons beaucoup discuté de la communication entre nous et les services municipaux. Nos interlocuteurs ont souligné que le courrier électronique leur pose un vrai problème : il est impossible aux services municipaux de répondre aux mails, car une réponse doit être validée par un circuit administratif complexe qui n'est pas compatible avec une réponse rapide par mail. Nous avons insisté pour qu'un simple accusé de réception soit envoyé, nous permettant de savoir que le message est

arrivé à son destinataire. A suivre, mais n'hésitez pas à utiliser (à bon escient) ce redoutable moyen démocratique de stimuler nos élus et services administratifs.

Préambule « politique »

Morales nous a présenté un préambule « politique » : Charte de l'environnement (ex) devenue "Agenda 21" (en gros social + environnement + aspect citoyen). Dialogue avec les Associations. Propositions à faire. Donc, si vous avez des idées concernant cet aspect des choses : à vos plumes.

Attention, c'est l'époque de la tournée des popotes : réunions de quartiers auxquelles nos élus sont très attachés. Il faut y participer et faire nos remarques. C'est là qu'elles seront entendues d'abord.

Pour conclure cette section courte, et assez peu argumentée ci-dessous des points de vues de membres de VéloCité :

1. *Jean-François* La politique de la ville concernant les aménagements cyclables se confond avec ses réalisations. Il n'y a pas de volonté affichée. À part des arguments publicitaires du type « Nous serons la Strasbourg du Sud », à chaque fois qu'on touche au sensible : réduire la place de la voiture en ville, on nous répond tramway ou analyse des flux de voitures et pourquoi ça ne va pas être possible. En gros, nous voudrions : et le tramway, et les aménagements cyclables, piétonniers, et la diminution de la place de la voiture en ville. La réponse de nos politiques est l'aménagement concerté des 3. On fait des pistes ou bandes, mais on aménage des 2x2 voies en ville (av Mendès France au Sud, av de la Liberté à l'Ouest)

2. *Gérald* Chacun a des types d'arguments qu'il considère comme massue. Pour ma part (je travaille en santé publique et particulièrement en sécurité sanitaire) l'argument massue est « Il y a eu des morts ou des blessés à cause de ceci ou de cela, donc on doit réagir et prendre des mesures correctrices appropriées ». C'est ce que j'ai employé (naïvement) à propos de l'avenue Mermoz et de la desserte des lycées et collèges Joffre et Mermoz. Résultat nul, ça n'a pas même atteint le fond de leur conduit auditif. Leur argument massue c'est la fluidité du trafic des autos, le prix à payer, financier et humain, n'a aucune importance (exemple de ça les travaux récents sur l'Av Mendès France).

Même réaction quand on a abordé la réduction à une voie voiture de la rue St Louis. Ils veulent bien en entendre parler mais avant ils vérifieront que la fluidité du trafic n'en soit pas modifiée. J'ai senti que si la moindre pointe de trafic dépasse 800 voitures à l'heure, l'affaire était enterrée.

Force est, par contre, de reconnaître que si on ne touche pas à leur dogme, ils sont ouverts à la discussion. Mais ils ne font pas preuve d'un grand volontarisme (eux ou leur Maître, je ne sais). Le plan 2000 ne comporte pas d'avancée significative. La séparation de la ville en deux parties étanches aux vélos, n'est pas résolue même s'ils ont pris conscience du problème. La plupart des créations prévues sont des bouts sans liaison avec un réseau. Un peu comme si on créait des routes pour les voitures en rase campagne en les reliant aux autres par des che-

mins de terre, ça ferait hurler tout le monde Ils semblent surtout intéressés par la création d'une 2x2 voies entre le conseil général et l'A750 qui coûtera, à la louche, 20 à 50 fois plus cher que tout le plan vélo de Montpellier. On voit bien où sont les choses sérieuses.

Je suis un pessimiste impénitent, mais je crois que nous avons encore du pain sur la planche au vu des réactions de ceux que je considère comme un reflet, somme toute représentatif, de la pensée des décideurs ; même si les avancées ne sont pas négligeables (par comparaison par exemple aux autres villes de la région).

Façon optimiste, on vient de si loin que tout ce qui est fait en faveur du vélo en ville est un réel progrès, façon pessimiste, les aménagements pour la voiture en ville restent de loin prioritaires.

Ce que nous attendons des politiques, c'est justement une vision de leur ville dans les 10 prochaines années, avec des plans (pas du bla bla) et des échéances.

Le long du tramway

Deserrière nous parle en détail, avec un très joli plan que nous allons avoir, des aménagements des pistes le long du tramway. J'ai noté quelques points au vol en remontant du sud vers le nord.

- Le pont Zucharelli, réalisé à grands frais récemment, et ben il va pas bien pour les vélos !!! Mais il y a plein de projets en cours ... bon. A préciser.
- Un cycliste ne suivra pas nécessairement le tramway tout le long (en tout cas pas la partie souterraine corum - comédie), et donc toujours un pb rue Jean Mermoz.
- Pas de solution Bd Louis Blanc et Pasteur dans le sens sud-est - nord ouest. Donc le verdanson ? A mon avis, les vélos emprunteront massivement les trottoirs Louis Blanc et Pasteur, à contresens.
- Pr Grasset : l'affaire est amusante. Après de longues considérations destinées à nous montrer la quantité de travail fournie auprès des riverains, des services variés. Le résultat des courses : 2 contre-allées limitées à 10km/h, dans lesquelles on fera des travaux pour limiter effectivement la vitesse des autos à 10 (dos d'ânes). Le but est de faire coexister des piétons, des poussettes, des vélos sur ces voies. Bon, à voir. Mais ceci est valable pour le sens Nord - Sud. On fermera les yeux pour les vélos qui emprunteraient le trottoir au delà de l'école normale (IUFM) vers Bouisson Bertrand. Dans le sens Sud-Nord, on va vers les facs de Montpellier. Il n'y a pas de pistes de contournement (Charles Flahaut est un 4 voies sans pistes), donc les vélos l'emprunteront quand même ! On comprend à 1/2 mot qu'il n'y pas de solution officielle (même pas un contre sens autorisé aux vélos comme à Strasbourg, vous comprenez ici on est dans le midi impossible de faire respecter ce type d'arrangement), mais que la remontée sera officieusement tolérée.
- La suite, le long des hôpitaux jusqu'au château d'O nous agréée et, même si elle est prévue à sens unique nord vers sud, nos interlocuteurs admettent bien volontiers qu'elle sera de fait à double sens. La signalisation sera aménagée plus tard, quand les finitions seront achevées. Les poteaux un peu débiles (au milieu de la piste) seront déplacés.

- Puis du château d'O à l'"autoroute" d'euromédecine il y aura une large piste mais en revêtement stabilisé non goudronné. J'ai pas trop capté.
- Puis jusqu'à La paillade j'ai un peu fermé les écoutes, désolé.

VéloCité a émis le voeu que la deuxième ligne de tramway soit sur le jeu de Paume, ce qui supprimerait de fait la circulation au centre de la ville. Hélas, hélas, hélas : Une "forte pression" blah blah blah => Clémenceau, Gambetta, mais pas touche au Jeu de Paume qui restera aux autos, non mais ! *Note de Jean-François, le pessimiste*

A noter que les perspectives ouvertes par la mise en place des seconde et troisième lignes de tramway sont encourageantes : ces lignes auront des effets indirects de réduction des trafics autos sur des axes aujourd'hui engorgés, et devraient permettre d'y installer des aménagements cyclables sympas. Ce devrait être le cas, pour la seconde ligne de tram, de l'axe voie domitienne - avenue de la justice de castelnau d'une part, et des quais du Verdanson d'autre part (où un côté du Verdanson pourrait à terme être réservé aux vélos, un rêve !). Mais tout cela pas avant 2004 au plus tôt... Informations données à demimot... mais qui montrent que l'impact du tramway va être fort, y compris loin des lignes.

Pour le Jeu de Paume, et la possibilité d'y faire passer la seconde ou la troisième voie de tram (ce qui serait une révolution pour la circulation en centre-ville), je suis moins pessimiste que Jean-François *Notes de Christian* : l'hypothèse du tracé par le Jeu de Paume est toujours en course, même si elle n'est pas favorite. A nous de faire savoir où vont nos préférences, l'enquête publique sur le tracé de la seconde ligne démarre bientôt.

Fin de la partie tramway, ce qui suit est du ressort de la DGU (Martin et Barberan).

Stationnement des vélos

Pour le stationnement au Centre ville (Comédie et alentours) : Le projet nous a été présenté. Il va bien ! De jolis poteaux d'ancrages par paquets de 10 ou 20 aux différents points stratégiques de la Comédie, quelques râteliers classiques. Un parking de 200 places (200 !) rue de l'université (fac de droit). Le tout est soumis à approbation, mais devrait être mis en place très rapidement (septembre)

Note : la dalle de béton de la Comédie ne peut être percée, ce qui pose un problème pour sceller un aménagement. une solution sera trouvée rapidement. Stationnement à la gare : La gare entre en période de grosse transformation, tout l'accueil devrait être transféré au niveau haut (gare routière). La place au bout de la rue Maguelone n'a pas de parking² à cause d'un problème majeur. La partie à aménager entre l'entrée actuelle et le buffet appartient à la SNCF. D'après la ville il faut contacter la SNCF et faire pression. (Eric, à toi, vite ...)

Stationnement dans les écoles primaires : appels d'offre de la mairie auprès des écoles. Vous avez votre mot à dire en tant que citoyens.

Pour les collèges et lycées, voir département et région.

NB. Le programme 2000 pour les parkings à vélo se monte à 200kF.

Rappel : le stationnement des vélos le long du tramway est conçu à base de poteaux d'ancrage réellement fonctionnel (j'ai testé pour vous) et luxueux (inox massif), donc chers (3000F l'unité) et rares.

Fin du tramway. Passage à la DGU.

Aménagements cyclables prévus ou réalisés par la DGU

1. Le jalonnement est un serpent de mer qui a l'air très étudié (par le Conseil Général, par la Mairie). Donc on résume : ça avance, mais c'est pas encore au point. Le CERTU (Comité de ... Transport Urbains) a émis des avis sur la couleur des panneaux. Ouf. Nous sommes sauvés (Vert sur fond blanc). Mais comme sœur Anne nous attendrons encore.

Il y aura 1 (Je dis bien un) test en fin d'année 2000.

2. A propos de partage des trottoirs, Moralés cite Hambourg où toutes les pistes sont partagées et où "ça marche très bien" ... On dit qu'on n'est pas d'accord. Ça s'effiloche.

3. Suit l'énoncé, point par point des aménagements prévus sur le budget 2000

Aménagements proposés (et vraisemblablement réalisés d'ici septembre - octobre)

| | | |
|---------------------|--------|-------|
| av de l'Europe | Bi | 1,160 |
| av Rimbaud d'Orange | Bi | 0,800 |
| rue Pitot | Uni | 0,390 |
| rue P. Causse | U / Bi | 1,430 |
| av S. Champlain | Bi | 0,760 |
| av J. Cartier | Bi | 0,900 |
| rue Dom Bosco | Bi | 0,380 |
| Ch de Moularès | Uni | 0,300 |
| rue des Bouisses | Uni | 0,140 |
| av des Moulins | Bi | 0,460 |

Parcs 2 roues

Jalonnement 1

Total 6,720 km

Aménagement réalisés en complément d'aménagements de voirie

| | | |
|--------------------------|-----|----------|
| av P. d'Adhemar | Bi | 0,600 |
| rue A. Dubout | Bi | 0,400 |
| av du Petit train | Bi | 0,320 |
| av du Pirée | Bi | 0,780 |
| rue du moulin des 7 cans | Bi | 0,290 |
| rue du Colonel Pavelet | Bi | 0,650 |
| rue de la Marqueroise | Bi | 0,580 |
| allé du Mas Vanneau | Uni | 0,170 |
| route de Mende (CNRS) | Uni | 0,500 |
| rue L. de Vinci | Bi | 0,720 |
| rue de la Vieille Poste | Bi | 1,160 |
| Total | | 6,170 km |

Aménagements du tramway : 6,8 km

Total 2000 : 20 km

Total 1999 : 17,3km (dont av de Castelnau et Claret qui seront réalisés en 2000 à cause de dépassements nécessitant des appels d'offres)

²Dernière minute : des poteaux d'ancrage (une petite dizaine) viennent d'être posés le long du tramway devant la gare. C'est bien. Mais une petite dizaine, comparée aux centaines de places de la gare de Strasbourg, ça fait un peu mesquin. "Montpellier la Strasbourg du Sud" G. Frèche

Total en fin 2000 : 123 km

Coût « moyen » 1,5 kF le mètre linéaire en 3m de large.

Divers

1. A propos de l'av Justice de Castelnaud, fortement demandée lors des états généraux du vélo. Le maire avait alors pris la décision spectaculaire suivante : "Bon, on le fait !". Applaudissements.

Ben on le fait pas (huées). Les raisons sont "technico-techniques". En gros, il y a trop d'autos dans les 2 sens, et justement, comme la deuxième ligne du tramway passera dans le coin d'ici 4 ou 5 ans, ça risque de modifier les flux, et de résoudre le problème à terme. Ouais. Vous avez dit volonté politique ?

2. A propos de l'av Saint Lazare : les balisettes c'était un test pour protéger une bande cyclable des autos lancées à fond sur une grande ligne droite. Applaudissements du public des cyclistes consultés sur la forme et la couleur des balisettes.

Ben on supprime les balisettes. On supprime aussi la piste. Parce que les balisettes étaient fréquemment arrachées par les autos. Donc utiles. Ben non "c'est la preuve qu'on ne peut maintenir une piste cyclable à cet endroit" (je cite). Exit la piste cyclable rectiligne remplacée par un trajet de déviation par l'av de Castelnaud et le jeu de mail. Déviation pour qui ... pour les vélos, gagné ! Vous avez dit volonté politique (bis du chœur des cyclistes).

3. Pour la rue Pitot, une précision : la mairie a finalement retenu la proposition d'une piste cyclable à la place du trottoir qui longe le Peyrou, ce qui a été une très bonne surprise. Nos échanges de courrier (cf le dernier numéro de Vélocité) ne laissaient augurer que d'un regoudronnage du caniveau... Ce qui montre aussi que nos propositions sont réellement étudiées. C'est très encourageant, et doit nous inciter à faire des propositions concrètes d'aménagements.

4. Pour la rue Saint-Louis et la rue Guillaume Pellicier (axe Arceaux - plan Cabannes - place Salengro) notre proposition est de supprimer une file voiture pour installer une piste cyclable (unidirectionnelle) et deux trottoirs piétons larges. Apparemment le projet n'était pas à l'étude, l'idée a été notée, nos arguments techniques écoutés (inefficacité de la seconde voie de voitures généralement bloquée...), mais on nous a répondu qu'on allait attendre de voir l'impact de l'ouverture de la première voie de tram sur le flux de circulation à cet endroit. La réduction à une voie ne serait envisageable que si on constate une réduction du flux des voitures. Les services techniques considèrent que une voie voitures terminée par un feu rouge évacue 800 voitures/heures, deux voies 1600. Je vous propose d'aller faire des comptages pour savoir quel est le flux réel de cet axe aux heures de pointe. Plus on a d'arguments techniques, plus on est écoutés.

5. L'aménagement de la rue d'alco, qui avait été décidé et même inscrit sur le plan des pistes pour fin 99 a été supprimé. Suite à un comptage des voitures, y'a pas de place pour les vélos. J'ai pas entendu parler d'une alternative.

Chronique littéraire

Pour vos vacances, Carmen CRU vous propose une petite chronique littéraire.

- **Un polar cyclophile** : L'Homme qui tuait les voitures - Eric le Braz. Ed. Petrelle (115 F) L'auteur est cycliste à Paris, il nous donne ici le plaisir d'un livre qui a pour thème la défense de notre moyen de transport favori. Bien sûr, il ne s'agit que d'une fiction ! Quoique certains jours ...
- **Paris la Grande - Philippe Meyer. Folio 1997** : Pour ses délicieuses descriptions sociologiques et surtout pour le chapitre « Asphalt jungle », apologie du bicycliste urbain. Philippe Meyer y décrit ses balades, ses découvertes et il évoque une bonne série des préoccupations qui font notre quotidien.
- **On a volé mon vélo - Eric Simard. Ed. Syros (15 F)** : Une petite tranche de vie dans un HLM. A lire absolument si vous avez plus de 8 ans, si non, demandez à quelqu'un de vous en faire la lecture. C'est agréable et instructif, et les racistes n'y ont pas le bon rôle.
- **Pour mémoire, l'irrésistible Raoul TABURIN**, le marchand de cycles dessiné par SEMPÉ en 1995, à déguster ou redéguster.
- Technique : **Le guide des pistes cyclables non dangereuses** - édité par la Ligue Contre La violence Routière, association qui lutte notamment en faveur de la réduction de la vitesse des voitures et du respect du code de la route pour plus de sécurité. (Représentante locale : Odile ARNAUD - tél : 04 67 59 04 24)
- Militante : **Vélocité, la revue du cycliste urbain** - magazine publié par la FUB. (La FUBICY est l'antenne nationale de notre réseau) un abonnement annuel pour 5 numéros ne coûte que 80 F. 4, rue Brûlée 67000 STRASBOURG (évidemment). Articles de fond, conseils, actualités, on y trouve son compte à chaque numéro. Possibilité de commander des dossiers à thèmes.

Carmen CRU

Train et vélo

Bonjour à tous, peut être savez vous qu'on peut confier son vélo à garder sur le parking de la gare routière ? Je viens de l'utiliser pour 3 jours, prenant le train et en voici mes commentaires :

1. Horaires d'ouverture : très larges, vraiment pratiques.
2. Prix : c'est 5 F par jour. On peut reprendre et laisser son vélo autant de fois qu'on veut dans la même journée pour le même prix. Je regrette l'absence de tarif dégressif, si l'on laisse le vélo plusieurs jours, en ajoutant aussi le prix des nuits (5f), cela fait un peu cher.
3. Une remarque toute personnelle : pour m'y rendre, je n'avais pas pris la peine d'attacher mon sac à dos (volumineux) sur le porte bagages, et j'ai pu constater qu'ainsi chargée en ville, ma conduite était celle d'une débutante ! J'ai donc roulé bien lentement. À éviter donc. Je n'avais pas non plus pensé à m'alléger du poids de l'antivol, inutile ici.

4. Enfin, au retour, j'étais bien contente de retrouver mon vélo – après 3 jours de "sevrage" – dès la descente du train ... Mais on est vite "remis dans le bain" car dès que l'on sort du parking des cars, on est emporté dans un flot

de voitures.

En conclusion, ce service municipal est tout à fait utile et satisfaisant. je leur suggérerais le tarif dégressif. Amicalement,
Claude

Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert. Envoyez vos contributions de préférence par courrier électronique (format texte pur dit aussi ASCII, ou si vraiment vous ne pouvez l'éviter, au format RTF) à l'adresse : velocite@chez.com

Si vous avez une adresse électronique, envoyez un courrier à cette même adresse velocite@chez.com de façon à constituer une liste des adhérents. Nous communiquons rapidement par ce moyen. Vous recevrez ainsi des nouvelles fraîches de votre association.

Venez à nos réunions qui ont lieu certains Vendredis soirs à 18h, à la Maison de l'Environnement (téléphonez avant pour confirmation de la tenue de la réunion). Entrez par la petite porte du 16 rue Ferdinand Fabre (à côté de la rue Lakanal), et c'est la première pièce à gauche au rez de chaussée. Frappez à la fenêtre si la porte est fermée.

Consultez le site internet, vous y trouverez les informations les plus récentes, ainsi que des documents, des anciens numéros du bulletin, des liens et contacts divers :
web : <http://fubicy.org/montpellier/> et
<http://www.chez.com/velocite/>

Marchands et réparateurs de vélos accordant une remise aux adhérents de VéloCité Languedoc sur présentation de la carte d'adhérent :

| Nom | Adresse | Remise |
|-----------------------|---|------------------------|
| Bernabeu | 29, rue du Fg Figue-rolles, Montpellier | 10% |
| Sibade | 7 rte de Lodève, Celle-neuve | 10% |
| Cylomotosport Moisdon | 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 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 (50F), étudiant ou chômeur (30F), soutien (100F ou plus).

La date de règlement de votre dernière cotisation 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 :

VéloCité Languedoc
 Maison de l'Environnement
 16 rue Ferdinand Fabre
 34090 Montpellier

Destinataire :

VÉLOCITÉ

LANGUEDOC

Vélocité Languedoc
 Maison de l'environnement
 16 rue Ferdinand Fabre
 34090 Montpellier FRANCE
 Tél. : 04 67 79 08 21 Fax : 04 67 72 45 00
<http://fubicy.org/montpellier/>
<http://www.chez.com/velocite/>
 e-mail : velocite@chez.com

Ne pas jeter sur la voie publique.

Nom: Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

E-mail:

Téléphone:

J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif:
 Normal (50F) Etudiant, chômeur (30F) Soutien (100F)

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).