



Une voiture dinosaure créée par R. Ghent parue dans Car Busters et reprise dans Courrier International (voir page 7).

Éditorial

Pistes cyclables, bien sûr.

Les intempéries de Septembre, qui ont eu des conséquences dramatiques à Montpellier, ont conduit à annuler la "Journée sans ma Voiture". Cela peut se comprendre, mais certain d'entre nous pensent que la Municipalité, vu son impréparation, n'était pas si mécontente que cela... Bref, le rassemblement auquel avait appelé Vélocité était mal parti. Sur ce, à l'instigation d'un journaliste de M6 qui veut confronter notre point de vue à ceux des élus, quelques membres de Vélocité décident de ce rendre à l'inauguration d'une piste cyclable prévue dans le quartier d'Antigone. Une fois n'est pas coutume ... A notre arrivée, nous remarquons avec amusement le haut le corps du responsable du service d'ordre de la Mairie. Les élus, par contre, nous font bonne figure. MM. Biau et Morales sont venus avec leur vélo (oui, c'est bien vrai !). Ils n'ont pas eu besoin d'avoir recours au camion de Vill' à Vélo, qui stationne à proximité, chargé de vélos à la disposition des élus. Une fanfare assourdissante rend le dialogue peu praticable.

Et la piste dans tout cela ? Elle se trouve sur le trottoir central de l'avenue Jacques Cartier. Nous sommes assez réservés en principe sur ce genre de réalisation. Dans ce cas particulier, il y a aussi de larges trottoirs latéraux, donc suffisamment de place pour une coexistence avec les piétons. Et puis cette piste est très ombragée, ce qui pourrait rendre son utilisation agréable. Nous décidons donc de l'essayer.

Hélas ! Là où ce trottoir central est interrompu par des voies de traverses, la piste est bien entendu bloquée par des voitures en stationnement. Et surtout, où arrivons-nous ? A l'entrée du tunnel qui conduit au parking du Polygone, en bas de la rampe du tramway qui relie Antigone à la Gare.

Bref, une réalisation qui n'est pas sans intérêt, surtout si, comme l'a promis un élu, elle doit être suivie d'un prolongement vers le Nord. Mais sûrement pas une réalisation modèle.

Actuellement, vu l'endroit où elle aboutit, cette piste représente une incitation directe à emprunter les voies du tram, vu l'absence totale de liaison cyclable, avec ou sans piste, entre Antigone et la gare.

Attention : nous ne demandons pas que les cyclistes aient le droit d'emprunter les voies de tram. Cela nous met d'autant plus à l'aise pour dénoncer avec force une situation où les cyclistes,

vu l'absence de parcours alternatifs, sont conduits, parfois à leur corps défendant, à cette pratique dangereuse.

Sur le même sujet, nous rappelons que des promesses de la Mairie concernant les pistes cyclables le long du tramway n'ont pas été tenues : Pas de pistes cyclables le long du tramway au centre ville, pas d'aménagements de la place Albert 1^{er} contrairement à la promesse du Maire lors des États Généraux du Vélo.

C'est pourquoi nous vous appelons à manifester le Samedi 18 Novembre à 14h30.

N'oubliez pas non plus l'Assemblée Générale de VéloCité, Vendredi 10 Novembre à 18h30.

Le président, Jacques Lafontaine.

Table des matières

Éditorial	1
Campagne d'éclairage : Cyclistes brillez !	2
1 Éclairage : aspects juridiques	2
2 Les systèmes d'éclairage : À vélo, la lumière c'est la vie	2
3 Exemples de produits recommandés	3
Sur votre agenda	3
1 Assemblée Générale : Vendredi 10 Novembre 18h30	3
2 Manifestation Samedi 18 Novembre 14h30	4
Nos adhérents écrivent : itinéraires, points de vues,	4
...	
1 De la Comédie à Castelnaud, de la Comédie aux Beaux-Arts	4
2 De l'avenue de Toulouse à Saint Jean de Védas	4
3 Le gymkhana de Louis Blanc	4
4 Pistes sur les trottoirs. Pour ou contre ?	4
5 Rue Saint Louis	5
6 Stationnement d'autos sur les pistes cyclables. Des témoignages.	5
Le vélo dans le train ? À Montpellier ?	6
Revue de presse	7
1 Réparer son vélo	7
2 D'autres l'ont fait, pourquoi pas chez nous ?	7
Section pratique : VéloCité sur Internet	8

Campagne d'éclairage : Cyclistes brillez !

VéloCité s'associe à la campagne de sensibilisation des cyclistes à l'éclairage. Cette campagne est proposée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) dont VéloCité est membre. Elle durera du 21 au 27 Octobre. Les arguments présentés ici sont développés dans le numéro 58 de la revue de la FUB ¹

À Montpellier, le cycliste urbain a l'impression qu'un éclairage est inutile car l'éclairage public semble suffisant. Nous voulons vous convaincre que cet argument est mauvais.

1. La nuit, il y a 10% du trafic et 46% des tués. Trop d'accidents résultent d'une mauvaise visibilité des cyclistes. Un éclairage de vélo en ville sert d'abord à être vu.
2. Le défaut d'équipement d'éclairage est passible d'une contravention.

Les jours raccourcissent et on voit à Montpellier de nombreux cyclistes (1 sur 2) sans aucun dispositif d'éclairage, actif ou passif. Vus trop tard par les automobilistes, ils sont la première cible des accidents en ville. Pourquoi ce défaut d'éclairage sur les vélos ?

- La mauvaise qualité des équipements d'origine. Les constructeurs économisent sur ce dispositif essentiel pour la sécurité. Sur une voiture, l'éclairage est toujours de bonne qualité. Pourquoi pas sur les vélos ? Vous trouverez plus loin tous les conseils pour améliorer sans peine la qualité de l'éclairage de votre vélo.
- Le manque d'entretien des équipements d'éclairage : fils coupés, dynamo qui patine, ampoules grillées.
- Mettre en route son éclairage est parfois difficile : sortir les lampes, actionner une dynamo. À quoi bon ?
- La méconnaissance de l'existence d'équipements passifs de bonne qualité. Ces équipements sont basés sur la réflexion de la lumière des phares d'une voiture qui vous approche. Ils sont actuellement très performants, et ne demandent ni entretien, ni mise en route. Ils ne peuvent pas se substituer à l'éclairage actif.

1 Éclairage : aspects juridiques

Ce n'est sans doute pas le code de la route qui vous fait adopter des dispositifs de sécurité. Celui-ci exige peu de choses qu'on peut rappeler :

- Un feu jaune ou blanc à l'avant émettant une lumière non éblouissante
- Un feu rouge à l'arrière nettement visible
- Des dispositifs réfléchissants : blanc à l'avant, rouge à l'arrière, orange sous les pédales et des dispositifs réfléchissants visibles latéralement.

Sans ces équipements, le cycliste est passible d'une amende de 1^{ère} classe (75 F). Pire, si le cycliste a ces équipements mais ne les utilise pas, l'amende est de 4^{ème} catégorie (900 F).

2 Les systèmes d'éclairage : À vélo, la lumière c'est la vie

Même si le code de la route est précis sur le point d'un feu jaune à l'avant émettant une lumière non éblouissante, **l'objectif principal c'est d'être vu**. En ville, il est relativement secondaire d'avoir un phare permettant de voir la chaussée. L'éclairage public suffit presque partout.

On peut classer les éléments actifs en 2 catégories :

1. Systèmes fixes à dynamo. Une dynamo latérale frotte sur le coté de la roue et transmet un courant aux ampoules du phare avant et du feu arrière. Ces systèmes, généralement fixés d'origine sur les vélos de ville, ont de nombreux inconvénients : Mauvaise qualité de la dynamo (économie oblige) avec un rendement faible, un axe pas très fiable, un mécanisme pour mettre la dynamo en fonction qui se coince. Souvent la dynamo patine sur le pneu et devient inefficace : ceci se corrige facilement en enfilant un capuchon spécial en caoutchouc dessus (on le trouve chez des vélocistes détaillants comme Bernabeu 10F). Des surtensions qui grillent les ampoules. Des câbles qui se déconnectent. Ces systèmes sont assez difficiles à installer sur des vélos de type VTT.

Les ampoules proposées sur des systèmes plus haut de gamme sont au krypton ou halogènes. Les feux avant et arrière possèdent obligatoirement un dispositif réfléchissant (blanc à l'avant et rouge à l'arrière).

Certaines dynamos de grande qualité (haut rendement) sont couplées avec un accumulateur fournissant un éclairage à l'arrêt. (Pas disponible, à ma connaissance à Montpellier)

2. Systèmes plus ou moins amovibles à piles. Ces lampes sont posées sur un support amovible enclipsable. La partie fixe se visse sur le cadre (guidon, haubans arrières ou tige de selle). La partie mobile se clipse dans la partie fixe. Ces systèmes proposés sur les VTT et autres VTC ont aussi des inconvénients : On doit les porter en permanence sur soi, les clips sont plus ou moins faciles à manœuvrer, il faut contrôler les piles.

Certaines lampes de cette catégorie ont un éclairage à diode clignotantes. Rouges à l'arrière, très visibles, longue autonomie (60 heures, une année d'utilisation en ville). **Nous conseillons très fortement ces dispositifs clignotants arrières.**

Si l'on devait n'utiliser qu'un seul dispositif, en contravention avec le code de la route, ce serait celui là. D'autres systèmes à diodes existent en Jaunes/oranges à l'avant, utilisés uniquement pour être vus.

Certaines lampes amovibles à piles fournissent une lumière blanche pour remplacer un phare à l'avant. Même quand ces lampes sont de bonne qualité (avec une ampoule halogène) la lumière fournie permet de se déplacer à faible allure sur une route non éclairée, mais la durée de vie de la pile est de quelques heures (1 à 2). Elles intéressent peu le cycliste en ville.

Les éléments passifs font partie de la sécurité. Ils sont rendus obligatoires par le code de la route. Attention, certains vieux vélos, vélos de compétition ou VTT ne disposent pas de ces dispositifs (voir conseils ci-dessous). Il s'agit de rendre votre vélo semblable à une guirlande de Noël réfléchissant la lumière des phares des voitures, que celles-ci vous éclairent en vous croisant, en vous doublant ou même de coté. Sur un vélo de ville récent, ces catadioptrés sont incorporés dans le phare avant (blanc), dans le feu arrière (rouge), dans les pédales et les rayons (orange). Pensez aussi à l'écarteur, qui empêche les voitures de vous frôler. Il a un catadioptré.

¹Fubicy, 4 rue Brûlée, 67000 Strasbourg

Il existe aussi des brassards réfléchissant qu'on fixe avec du velcro autour d'un bras, ou des baudriers réfléchissant et très visibles. Ne pas oublier, dans le choix d'un sac (sac de classe, sac à dos de ville) que certains possèdent des bandes réfléchissantes très visibles.

Enfin, vous pouvez utiliser des rouleaux adhésifs réfléchissants rouge ou blanc pour décorer votre vieux vélo ou votre VTT à usage de ville. C'est la solution la plus simple et que nous recommandons.

3 Exemples de produits recommandés

Si vous êtes réfractaires au bricolage, la meilleure solution est d'aller chez votre vélociste. Il vous conseillera. Il commandera les articles de qualité qu'on ne trouve pas nécessairement à Montpellier, et surtout il installera et testera complètement votre éclairage.

- Si vous avez opté pour un dispositif amovible à pile, un tournevis devrait suffire pour installer la partie fixe. Il faudra penser à transporter la partie mobile avec vous :
 - Vélociste RS Tour de France : systèmes à diode de marque Cateye (50F AV et 50F AR)
 - Décathlon : Kit halogène 129F95 piles fournies. Système AR avec 3 diodes clignotantes de bonne qualité autonomie 60heures, système AV lampe au krypton autonomie 4heures. La même marque propose un kit simple à 89F95. Ce kit est de qualité standard.
 - Go Sport : éclairage AR à diode clignotantes autonomie 30 à 60 heures 49F90
- L'installation d'un kit complet dynamo, phare avant et feu arrière nécessite des dispositions certaines dans le bricolage. Pour ceux qui sont intéressés, Michel Julier fait la suggestion suivante : « Vous possédez ou allez installer un éclairage sur dynamo, et en avez marre de changer fréquemment l'ampoule du feu rouge. Dans ce cas, vous pouvez penser à le remplacer par un feu à LEDs, tout en sachant que l'idéal serait d'acheter un feu rouge "de luxe", avec éclairage à l'arrêt, mais qui est encore assez cher et difficile à trouver. ».

Michel décrit précisément les ennuis d'une installation classique avec ampoule, et suggère un montage pour remplacer celle-ci par un feu à LED. Si la technique ne vous rebute pas et que vous êtes bricoleur, vous trouverez une description très détaillée du montage proposé à l'adresse <http://mjulier.free.fr/feu-rouge.html>.

Un témoignage de Nicolas Douez : *J'ai équipé mon VTC d'un système à dynamo (j'avais gardé tout le kit d'un ancien vélo de ville dont j'avais cassé le cadre) : dynamo et feux de marque Soubitez, très bonne marque ; pour les fixer j'en ai eu pour 6 F de petites pattes d'assemblage en acier chez Castorama, j'ai fixé le feu avant en haut de la fourche, la dynamo sur l'étrier de frein avant, le feu arrière sur l'étrier de frein arrière. Le fil électrique vendu avec les systèmes d'éclairage vélo est en général de mauvaise qualité (se coupe et se dénude facilement) : lui préférer du fil pour haut parleur d'autoradio, de plus grosse section (mais encore très discret) et doté d'une meilleure gaine. Tous les assemblages doivent se faire avec de la graisse rose pour cycles et machines à coudre (9 F la boîte, on en trouve partout) afin d'éviter l'oxydation future et des mauvais contacts à répétition : filetages, écrous, boulons, rondelles, tout doit être recouvert d'une fine couche de graisse, ainsi que les épissures des fils électriques. (Attention, ne ja-*

mais utiliser de la graisse blanche siliconée qui est un isolant électrique !) Pour fixer la dynamo, utiliser des rondelles dentées empêchant tout desserrage ultérieur. En montant scrupuleusement son ensemble dynamo+feux on s'assure d'un fonctionnement impeccable dans le temps. Reste le problème des ampoules qui grillent... mais ça n'arrive pas toutes les 5 minutes ; si le courant circule bien entre la masse (le cadre du vélo) et la dynamo et que les deux ampoules reçoivent leur dose nominale de watts ça dure tout de même plusieurs mois. La protection contre l'oxydation des contacts permise par la graisse rose est très importante pour éviter tout problème. Les problèmes surviennent lorsqu'une ampoule grille et n'est pas remplacée : l'autre grille alors très vite -surtout l'ampoule arrière- car elle reçoit les 3 watts de la dynamo (l'ampoule avant fait 2,4 watts, l'ampoule arrière 0,6 watts).

Pour conclure je conseille de monter la dynamo sur la roue avant : comme celle-ci n'est pas la roue motrice sur un vélo (malgré certains essais de vélos à traction avant mais restés sans suite !) on peut bien faire plaquer la roulette de la dynamo sur le flanc du pneu (sur une zone striée) sans devoir faire un effort surhumain pour avancer. De plus la roue avant, contrairement à la roue arrière qui supporte le poids du cycliste et l'effort de traction, ne se voile que fort rarement et la dynamo reste ainsi bien positionnée.

À mon avis les différents équipements proposés par nos grandes surfaces sont de qualité moyenne à très moyenne. Si vous décidez d'investir dans la sécurité, il vaut mieux consulter un catalogue spécialisé : VéloBoutique, 15 rue Dachstein, 67300 Schiltigheim tél : 03 88 18 98 04, email : eckart.hangg@velo.boutique.telepost.fr

- Décathlon propose un kit complet dynamo + phares à 99F95
- Carrefour propose un kit complet dynamo + phares à 69F qui a la particularité de se fixer sur les étriers de freins.
- Go Sport propose des éléments séparés dynamo (49F90) feu AV halogène (79F90) feu AR halogène (49F90)
- Les dispositifs passifs.
 - **Adhésifs simples à installer et fortement recommandés.** Carrefour : rayon bricolage et rouleaux adhésifs. « Repérer et signaler » 1 rouleau adhésif réfléchissant rouge 1,5mx19mm, 1 rouleau adhésif réfléchissant blanc 2,5mx19mm, l'ensemble 32F.
 - Go Sport : Baudrier réfléchissant 99F et écarteur 49F90.

Sur votre agenda

1 Assemblée Générale : Vendredi 10 Novembre 18h30

Assemblée Générale Vendredi 10 Novembre 18h30, Maison de l'Environnement

- L'activité de votre association : Rapports moraux et financiers
 - Renouvellement d'une partie du Conseil d'Administration
- Si vous ne pouvez être présent, vous pouvez vous faire représenter en utilisant une procuration que vous donnez à un membre de VéloCité ou que vous envoyez à notre adresse.

2 Manifestation Samedi 18 Novembre 14h30

Manifestation à vélo

Samedi 18 Novembre 14h30 Rendez-vous Place Albert 1^{er}

La Mairie n'a pas tenu ses promesses : Dans ses publications on lit : « Les pistes cyclables font partie intégrante de l'urbanisme. Elles suivent l'axe du tramway [...] pour permettre aux automobilistes et aux cyclistes de cohabiter sans difficulté. »

C'est ahurissant et faux : Il n'y a **aucune** piste cyclable le long du tramway entre la place Albert 1^{er} et le pont Zuccarelli sur le Lez. Par ailleurs le Maire nous avait promis un aménagement de la place Albert 1^{er}. Il n'y a rien !

Lorsque les aménagements cyclables sont faciles à réaliser, entre La Peyronie et La Paillade ou entre Zuccarelli et Odysseum, la Mairie réalise des pistes cyclables, éventuellement à double sens. Quand la place est comptée, comme au centre ville, priorité aux autos : les pistes sont oubliées ou tracées sur les trottoirs.

Nous souhaitons manifester notre mécontentement. D'abord sur la place Albert 1^{er} par un présence nombreuse, nous montrerons qu'il est très difficile de traverser cette place en sécurité qu'on soit piéton ou cycliste.

Ensuite nous suivrons le tramway (Pasteur, Louis Blanc), remonterons sur la Comédie et terminerons à la gare. Nous montrerons toutes les difficultés rencontrées sur ce trajet vital pour les cyclistes.

Nos adhérents écrivent : itinéraires, points de vues, ...

Un condensé de contributions piquées dans la liste, ou envoyées au rédacteur

1 De la Comédie à Castelnau, de la Comédie aux Beaux-Arts

*Un itinéraire décrit par Jacques Lafontaine et conseillé par Michèle Brisset responsable de Vill'à Vélo*²

Si on descend par le boulevard Sarrailh, on est complètement perdu. Même si l'on emprunte la voie de bus menant à la station Corum, il faut ensuite traverser un carrefour difficile et dangereux. Un trajet meilleur consiste, une fois sur l'Esplanade, à serrer à droite et à rejoindre la passerelle du lycée Joffre. Après, une piste cyclable descend vers le quartier des Aubes.

Pour rejoindre le quartier des Beaux Arts, il suffit de passer sous le pont de la voie ferrée et de traverser l'avenue de Nimes à la hauteur du feu rouge. C'est un peu plus long que le trajet naturel, mais relativement sûr.

Pour aller à Castelnau, plutôt que de rejoindre la bande cyclable de l'avenue de Nimes, moins dangereuse qu'elle en a l'air mais désagréable, il vaut mieux prendre l'avenue Xavier de Ricard, très calme, jusqu'au deuxième pont. Le parcours par l'avenue de Nimes est ainsi réduit au minimum. Attention au rétrécissement quand on arrive au pont (à moins d'avoir un VTT et de prendre le

trottoir). Ne pas se laisser impressionner par le rond point de Castelnau (rond point Charles de Gaulle), mais rester sans faiblir au milieu de la partie droite en indiquant clairement ses intentions.

2 De l'avenue de Toulouse à Saint Jean de Védas

Une contribution de Bernard Jacquelin.

Je vous signale la situation de la voie qui rejoint Saint Jean de VEDAS (partant de l'avenue de Toulouse - rue de Bugarel - on traverse le boulevard Paul Valery pour se retrouver sur une route goudronnée dans une première partie, très peu fréquentée par les voitures et jusque là pas désagréable, même si elle est étroite et qu'il ne s'agit pas d'une piste réservée). Malgré cela, je ne peux la qualifier de "piste cyclable", même si les panneaux - coté Saint Jean du moins - la présentent comme telle. Je pratique cette piste régulièrement pour me rendre à Montpellier. Parfois, je croise d'autres kamicases. Les derniers 500 mètres avant le pont, encore situés coté Montpellier (chemin de Bugarel cette fois), sont en effet dignes d'un parcours de cross et impliquent que l'on dispose au moins d'un VTC. Cela n'incite pas bien sûr les résidents à préférer le deux roues à leur voiture, même si certains en expriment parfois l'idée. Les deux communes de Montpellier et de Saint Jean avaient, voici quelques années, fêté l'évènement ensemble, à l'occasion de la construction d'un ponceau sur le ruisseau du Rieucoulon, mais l'entretien n'a jamais suivi et sable, graviers, pierres tranchantes et autres ravinements pourraient aujourd'hui servir de terrain d'entraînement pour une prochaine participation à "Fort Boyard" (tiens,... au fait !...).

3 Le gymkhana de Louis Blanc

Nicolas Douez Ah, les slaloms sur Louis Blanc... apparemment même les forces de l'ordre ne savent plus comment y circuler. Avant-hier soir, en descendant le boulevard Bonne-Nouvelle, je suivais (NB : par hasard !) une jeune femme, agent de la Police Nationale et circulant en VTT.

Que croyez vous qu'elle fit une fois en bas ? Eh bien, comme tout le monde ! C'est à dire : couper la route et la bande blanche continue (ce qui est en théorie interdit), là où la Ville construit (enfin) une raquette pour séparer les voitures se dirigeant les unes vers l'Esplanade, les autres vers le tunnel ; zigzaguer entre les poteaux, les piétons, les publicités du marchand de journaux et les chaises et tables du "Café du Palais des Congrès" et rouler sur le trottoir côté des numéros pairs en multipliant les ruses ; puis traverser le boulevard au niveau du feu rouge de la rue des Ecoles laïques, entre deux trams.

Donc : même si les agents de police le font, c'est qu'aucune autre solution ne doit être à l'étude...

4 Pistes sur les trottoirs. Pour ou contre ?

Les avis sont très partagés. Un débat de société ?

Christian Dupraz Autre motif de satisfaction : la piste rue Pitou est en place, cela devient agréable de relier le centre-ville depuis les arceaux. Les piétons n'y sont pas encore habitués, surtout quand le cagnard incite à marcher à l'ombre, mais avec des sourires, ça passe très bien.

²Vill'à Vélo est un organisme qui dépend de Tam, régie des transports de l'agglomération de Montpellier. Il dépend donc de la Mairie. Vill'à Vélo loue des vélos, participe à toutes les manifestations cyclistes organisées par la Mairie, fait des opérations de promotion d'itinéraires à base de dépliants ou plans très discutables. Le travail réalisé par cet organisme est intéressant, mais ce n'est en aucun cas une association de défense du vélo dans la ville. Notamment sa capacité de critique vis à vis des projets ou réalisations de la mairie est nulle. Certains esprits farceurs confondent VéloCité et Vill'à Vélo. C'est mal !

Raison de plus pour embrayer positivement sur d'autres projets (axe Saint-Louis - Pellicier) ou autres....

Astrid Van den bedem Je ne vois là aucun motif de satisfaction : rue Pitot, c'est le trottoir (à l'ombre) qui a été transformé en piste cyclable.

Je trouve déplorable que l'on prenne le peu de place réservé aux piétons pour le donner aux cyclistes.

Comme beaucoup de cyclistes, je roule parfois sur les trottoirs (donc à la vitesse des piétons), mais je suis hostile à l'officialisation de cette pratique : les piétons ont droit à un espace protégé. S'il doit y avoir des pistes cyclables, c'est sur l'espace des voitures qu'elles doivent être faites, puisque l'objectif, c'est aussi de développer un autre mode de transport.

Christian Dupraz Je passe parfois également comme piéton rue Pitot. Le fait d'avoir réservé un côté aux cyclistes, et l'autre aux piétons, me paraît au contraire chouette. C'est la tranquillité d'esprit pour tout le monde. Cela ne ressemble pas du tout aux fameux trottoirs partagés, où tout le monde se sent un peu menacé. Pour la rue Pitot, quoi imaginer d'autre ? A part écarter le Peyrou, ou supprimer les voitures (mais bon courage...)... Le fameux trottoir transformé en piste est une opportunité rare en ville : on a pu le transformer parce qu'il ne donne accès à rien, aucune maison, aucun chemin. Il ne manquera donc pas aux piétons, qui ont le trottoir d'en face à leur disposition. Bien sûr en été, on a tous plus envie de marcher à l'ombre. Mais, à l'inverse, en hiver, personne ne marchait de ce côté là, il y fait trop froid... Faut-il tenir compte des alternances climatiques et faire des pistes qui migrent avec les saisons ? Et puis, franchement, pour relier l'écusson aux Arceaux, à pied, traverser le jardin du Peyrou, c'est quand même autre chose que de longer la bruyante et très encombrée rue Pitot.

Jacques Lafontaine L'effet pervers principal de ce système n'a rien à voir avec les problèmes de cohabitation entre cyclistes et piétons, qui sont gérables (avec un sourire ... comme dit si bien Christian). Il s'agit de **l'emprunt de plus en plus fréquent de ces trottoirs par des motos de grosse cylindrée** et ce qui m'étonne le plus, c'est que tout le monde laisse faire.

L'opinion de Vélocité : Astrid et Christian ont tous deux de bons arguments. Une piste sur un trottoir, c'est à coup sûr un pis aller. Il faut exiger pour ces pistes le panneau carré (qui signifie que la piste est facultative). Ainsi les cyclistes rapides prendront la chaussée, les plus lents - et les enfants - le trottoir.

Michel Julier Mon grain de sel sur les trottoirs partagés : En fait de partage, il n'y a jamais de l'espace à la fois pour les cyclistes et les piétons. Exemple déjà ancien mais typique : Av Ch. Flahaut, où un simple feu rouge pour bouffer la moitié de la piste cyclable, et les arbres bloquent entièrement la partie piétonne. C'est forcé, car les trottoirs partagés, à Montpellier, sont faits précisément quand "il n'y a pas la place de construire une piste en site propre". Traduction : le trottoir partagé sera merdique.

5 Rue Saint Louis

Astrid Van den bedem

A propos de la rue Saint-Louis : habitant le quartier, je suis particulièrement motivée par un aménagement de la rue Saint-Louis, donnant plus de place aux piétons et aux cyclistes. Je me propose de faire circuler cette pétition dans le quartier, à l'adresse de la Mairie. Vélocité s'associerait-elle à cette action ?

« Une seule voie dans la rue Saint-Louis »

La rue Saint-Louis et ses misérables trognons de trottoirs est le chemin le plus court entre les Arceaux et le Plan Cabane. Elle

se trouve malheureusement impraticable pour les êtres humains sans voiture : l'air est irrespirable, il est impossible de se croiser sur le trottoir, d'y marcher en tenant un enfant par la main et les voitures y roulent vite.

Les piétons et les cyclistes, les enfants et les parents, les poussettes et les caddies, les habitants du quartier des Arceaux, demandent que la rue Saint-Louis ne comprenne qu'une voie pour les voitures et que l'espace restant soit réservé aux piétons et aux cyclistes.

Nicolas Douez

La rue du Faubourg Boutonnet me paraît souffrir des mêmes tares que la rue Saint-Louis, à une échelle moindre il est vrai (j'avais d'ailleurs suggéré qu'elle fût rebaptisée Rue du Cloaque Hydrocarbure - on pourrait tous venir apposer une plaque factice en faisant venir la presse, le matin vers 8 h c'est parfait) : sens unique, stationnement des deux côtés, pas de trottoirs, poteaux et containers poubelles partout sur ceux-ci (quand mon fils était en poussette, ma femme et moi avons complètement cessé d'en fréquenter les commerces tant leur accès était difficile).

En vélo c'est terrible aux heures de pointe, il faut parfois 10 minutes pour aller de la Croix de Boutonnet au garage Boutonnet Pneus (200 m environ, vitesse supersonique !) : voitures faisant des créneaux en permanence, camions de livraison, Petibus, camions Nicollin, véhicule de nettoyage Nicollin, etc.

Le bon sens voudrait : stationnement réduit à un seul côté, trottoir étroit du côté stationnement, trottoir surdimensionné avec piste de l'autre côté.

C'était, paraît-il, une priorité pour Philippe Saurel, adjoint au maire et conseiller général de ce canton. Il doit se sentir encore plus chirurgien-dentiste qu'élu, tout comme Christophe Moralès qui m'avait dit sans rougir le 22 septembre, et toute honte bue, que l'état déplorable des espaces verts à Montpellier n'était pas son premier souci, car il était architecte avant d'être adjoint au maire...

6 Stationnement d'autos sur les pistes cyclables. Des témoignages.

Nicolas Douez Connaissez-vous le "Petibus" : c'est un machin électoral qui permet de se dédouaner de la suppression pour le moins inattendue et même scandaleuse de certaines lignes de bus importantes depuis la mise en service du tramway, et notamment de la ligne 5 : pour desservir le quartier Sainte-Odile, TAM a donc mis en service ce bidule qui stationne (et c'est là son arrêt officiel) en plein milieu de la piste cyclable rue Saint-Vincent de Paul devant "La Pizza à Jojo". Ah qu'il est beau le bouchon ainsi créé depuis le feu rouge de la rue Marie Caizergues !

Éric Boisseau La Piste cyclable située au bout de la Place Roger Salengro n'est pas respectée par les automobilistes aux heures d'entrée et sortie de l'école/collège privé. J'ai compté peu avant midi, une bonne dizaine de voiture stationnées sur une cinquantaine de mètres.

Éric Boisseau Ce mercredi, vers 14h30, je roule avec mon fils sur la piste cyclable située avenue de l'école d'agriculture. Au n° 1bis, stationne une Renault Safrane immatriculée, de mémoire, 34 R 6089 N (sous réserve), voiture de fonctionnaire, donc. Ce n'est pas la 1^{ère} fois qu'elle stationne ! Un conducteur est à bord. Je m'arrête et lui indique que la voiture est stationnée sur la piste cyclable. Je lui ai dit qu'un fonctionnaire devait montrer l'exemple. Il me répond qu'il est engueulé tous les jours et qu'il commence à en avoir ras le bol ! Qu'il ne fait que son métier ! Il

me répond aussi qu'il attend son patron, 1^{er} Président de la Cour d'Appel de Montpellier. Il me dit aussi que si c'était un arabe à bord de la voiture, je ne lui aurais rien dit ! S'en suit une longue tirade sur les arabes du petit bard, de la paillade à qui on ne dit rien pour ne pas avoir SOS racisme sur le dos. Est ce que ces hauts fonctionnaires ont le droit de ne pas montrer l'exemple ? Qu'en pensez vous ?

Annie Lacroux Lorsqu'on fait tous les jours les mêmes trajets, il faut s'attendre à rencontrer toujours les mêmes problèmes aux mêmes endroits, à la même heure, et on finit par s'énerver. Exemple, devant l'école privée (Ste qqc) sur le Bd Renouvier, après le répit que représente la piste isolée par une bordure en dur, on se retrouve bloqué par les voitures des parents qui attendent leurs chères têtes blondes garés n'importe comment, sur la piste cyclable évidemment, et même au milieu de la chaussée la portière ouverte, dans un concert de klaxons car le feu a trois fois le temps de passer au rouge. Lamentable ! Suggestion : pourquoi ne pas demander à la mairie de poster un agent de la circulation à la sortie (entrée) des classes 1) pour aider les enfants à traverser sans danger, 2) pour interdire les parents de se garer n'importe comment en provoquant l'énerverment des autres usagers, et leur comportement dangereux (quand on s'énerve, on finit par faire n'importe quoi, comme déboîter sans regarder ce qui vient derrière...). Même remarque pour la même chose qui se produit sur le Bd. Clémenceau (encore une école privée) mais le matin (enfin, le soir aussi sans doute, mais je n'ai pas le privilège d'y repasser !). C'est vraiment hallucinant qu'il n'y ait jamais d'agent à la sortie des écoles, au moins primaires, car c'est systématiquement le b..... à ces moments-là. Il ne s'agit pas bien sûr de verbaliser les gens, mais de les empêcher de faire n'importe quoi, je me demande des fois où sont les flics et à quoi ils servent, pas à améliorer les comportements civiques en tous les cas.

Le vélo dans le train ? À Montpellier ?

Le vélo dans le train : une (excellente) solution (privée) d'avenir ? *Une contribution de Nicolas Douez.*

Effectuant depuis quatre ans le trajet Montpellier-Nîmes et retour en transport combiné "train + vélo", il me semble intéressant d'en dresser un premier bilan et de pointer vers de nombreux problèmes.

Ce matin encore ce ne fut pas de tout repos, l'amende ne fut évitée que de justesse et grâce à des arguments qui ont fait mouche (un voyageur se comportant mal -fumeur en compartiment non fumeur- n'ayant pas été inquiété par le contrôleur, je lui ai demandé pourquoi il y avait, visiblement, deux poids et deux mesures). Et encore, j'ai vu pire... mais cela est un tout autre problème.

Comment débiter ? Peut-être par la question épineuse des "trains autorisés" et des trains "non autorisés". Il faut savoir que la SNCF ne considère pas les vélos non démontés et non rangés dans une housse spéciale comme un bagage à main. Ce qui, au passage, me semble soulever un point de droit : certaines malles ou valises, voire certains accessoires sportifs (skis, arcs, et même... deltaplanes dans leur housse -si, si, j'en ai vu dans le train !) sont, il faut bien le reconnaître, bien plus volumineux qu'une bicyclette, mais sont, selon le règlement, des bagages. Passons, mais il faudrait peut-être un jour éclaircir ce distinguo obscur, rendu encore plus confus par la SNCF qui parle sur les quais lors de l'entrée du train en gare (via sa speakerine de synthèse) de "train acceptant

les bicyclettes en bagage à main".

Ces trains "autorisés" sont donc dotés d'un pictogramme ad hoc mais seulement sur la grande feuille jaune affichée dans les halls de nos gares préférées. En revanche, sur le luxueux -et payé par le contribuable languedocien- Guide Régional des Transports, aucune information sur ce sujet. En fait, il n'y en a quasiment plus, et en tout cas pas aux heures utiles pour se rendre au travail.

Pour aller à Nîmes le matin, le premier train "autorisé" est à... 12 h 06 ! Pour rentrer de Nîmes le soir, rien avant... 18 h 26 ! Et c'est un TER qui ne roule qu'en semaine. Et qui fait le trajet en 45 minutes, car il dessert tous les villages (bon, il en faut bien). Ou alors il faut finir sa journée de travail à 15 h 30 pour le train de 15 h 45. Même avec les progrès liés à l'ARTT, c'est improbable... Le TER de 16 h 38 est supprimé un jour sur deux quand il n'a pas deux heures de retard (c'est normal, il se forme à Nîmes) et les deux trains les plus fréquentés par les masses laborieuses de commuters, quittant respectivement Nîmes à 17 h 36 et 17 h 46, bien que TER, sont interdits aux vélos...

Ces fameux TER, Trains Express Régionaux (ou Trains En Retard, c'est selon l'humeur du moment) sont pour la plupart dotés d'un minuscule fourgon pourvu de 3 crochets à vélos ; mais si votre train n'est pas "autorisé" il faut négocier serré ; certains sont encore composés de voitures banlieue de type DEV des années 1950 (à roues carrées et portes si dangereuses qu'elles peuvent s'ouvrir en marche. Mais après l'accident de l'année dernière entre Chaumont et Troyes, le pédégé de la SNCF a dit que ces voitures n'étaient qu'exceptionnellement remises en service... bon, il ne doit pas venir souvent en Languedoc-Roussillon !) dans lesquelles rien n'est prévu pour les vélos : débrouillez-vous ! En général, on y arrive, mais c'est un peu sportif. Se pose également la question du statut de la rame : "autorisée", c'est tout bon, sinon tremblez jeunes gens.

Récemment, des Régions (dont la Nôte, amen) ont racheté à la SNCF des voitures Corail réformées et les ont redécorées et réaménagées avec, pour chaque voiture, un râtelier de 3 crochets. C'est bien, le problème c'est que ces voitures forment souvent des rames TER "non autorisées" et qu'il faut négocier etc. Il n'est pas dit clairement que les vélos sont systématiquement acceptés dans les voitures équipées !!! En revanche le contraire vous est toujours explicitement rappelé, carnet à souches à la main...

Pour ne pas me faire déléster de 200 F, toute discussion intelligente et argumentée étant apparemment impossible avec le contrôleur, j'ai préféré, un soir de l'hiver 1997, descendre à Lunel et finir en vélo jusqu'à Montpellier... alors que le train était quasiment vide et que mon vélo était sagement rangé sur la dernière plate-forme de la dernière voiture !

Concernant les trains Grandes Lignes, alors là c'est très simple, c'est interdit dans tous ceux qui passent par chez nous ! Le dernier à faire de la résistance était le Marseille-Bordeaux qui passe à Nîmes à 18 h 20, mais depuis le changement de service de l'hiver 1998, c'est fini, on ferme (la porte du fourgon). Mais comme la voiture fourgon est toujours dans la rame, ça peut encore marcher si le contrôleur n'a pas oublié que les usagers du service public de transport ferroviaire ne sont pas tous des délinquants.

D'ailleurs, profitons-en pour rappeler que certains usagers rapportent même 500 F par mois, 11 mois sur douze et pendant de nombreuses années à la SNCF, mais personne n'a l'air d'y penser. Pour la SNCF, (qui ne transporte que 5% des voyageurs se déplaçant par voie terrestre sur le territoire métropolitain, ce qui doit expliquer l'ardeur qu'elle met à les décourager) l'abonné de travail est considéré comme un mouton comme les autres, mais

à tête noire, et l'abonné de travail cycliste, une sorte de créature maléfique à éliminer du paysage.

Les TGV, pas la peine d'en parler, raus, verboten (accès interdit avec un abonnement de travail, avec un vélo, fusillé à l'aube). Tarif : 50 F de majoration sur le billet pour une vitesse identique sur voie classique entre Montpellier et Nîmes, 1 housse à 700 F et deux heures de boulot pour démonter et remonter le vélo, sans compter le flacon de détachant. Donc on laisse tomber ce fleuron de la technologie ferroviaire française, réservé à " une certaine catégorie d'usagers ayant réservé leur place".

Avec la mise en service de la ligne nouvelle TGV Méditerranée jusqu'à Nîmes en juin 2001, pas mal de TER et de trains grandes lignes vont disparaître pour laisser des créneaux de circulation aux TGV, ça ne va pas être triste.

En juin 2000 l'excellente revue *Le Cycle* s'est fait l'écho de ce problème et a annoncé que les cogitateurs de la SNCF se rendaient compte qu'il y avait comme un malaise, au vu des algèbres de plus en plus nombreuses entre contrôleurs et usagers en vélo. Il semblerait que l'objectif de la Grande Maison soit d'équiper tous les trains de râteliers (mais sûrement toujours limités à trois places) d'ici à fin 2002.

Pour mémoire, rappelons qu'en Allemagne ou en Suisse (mais la Suisse est un mauvais exemple, c'est un pays de fous où il n'y a que des trains et pas -encore- de camions) on peut mettre son vélo sans problème dans la plupart des trains, et qu'on peut en mettre plus de 3, certaines voitures ayant été délestées de leurs sièges et un immense logo représentant un vélo peint sur la carrosserie (en France, il faut une loupe pour voir le logo dans un cartouche sous l'indication " 2ème classe ", près de la porte ; et encore, quand le train n'est pas " tagué").

Voilà l'état actuel de la situation, qui tient plus du système D et de l'improvisation totale que d'une réelle volonté de codifier et d'organiser ce mode de transport combiné qui présente indubitablement de nombreux avantages :

- temps de trajet domicile-gare extrêmement court (sauf mauvaises conditions de circulation liées au trafic automobile exponentiel mais hélas de plus en plus fréquentes)
- temps de trajet gare-lieu de travail également extrêmement court
- possibilité d'utiliser le vélo pendant la pause déjeuner, pour se rendre au restaurant administratif par exemple
- être à l'heure le soir à l'école pour aller chercher les enfants
- 15 km par jour, c'est bon pour la santé et ça déstresse.

Mais encore une fois, les adeptes de cette solution passent pour de doux dingues, ce qui est navrant et en dit long sur les mentalités d'aujourd'hui.

Il y a du pain sur la planche pour faire évoluer les choses dans le bon sens et ce sujet n'intéresse visiblement pas les médias : j'avais interpellé l'an dernier, à l'occasion de la journée Sans ma Voiture, des journalistes de France 3 Sud en goguette à la gare de Montpellier : j'avais causé dans la Betacam mais je n'ai jamais vu ce sujet dans l'étrange lucarne.

Souhaitons qu'un jour cette question soit enfin prise au sérieux ; la voie associative pourrait être plus porteuse que les revendications individuelles, souvent peu étudiées par la SNCF : " Nous regrettons le désagrément que vous avez subi, bla bla bla... Les contrôleurs du train Untel qui vous ont empêché par la force de monter à bord avec votre vélo en gare de Nîmes alors que ce train accepte les vélos en bagage à main feront un stage " Accueil Relationnel Clientèle " bla bla bla, etc. " (Histoire vraie, vécue par l'auteur de ces lignes en 1997 sur le train Grandes Lignes Mar-

seille Bordeaux au temps où il était encore " autorisé ").

Conclusion : il est nécessaire d'espérer pour entreprendre, mais pas de réussir pour persévérer !

PS du 25 septembre 2000 : ce matin, 5 vélos à destination de Nîmes dans la voiture de tête (voiture Corail dotée d'un très grand fourgon muni de crochets) du Toulouse-Lyon (départ de Montpellier à 8 h 15). Au départ de Montpellier, un contrôleur refuse d'ouvrir le fourgon. Les vélos stationnent donc dans le couloir, gênant les autres voyageurs, et ce jusqu'à... Saint-Césaire (banlieue de Nîmes) où un autre contrôleur vient enfin ouvrir ledit fourgon. Sans commentaires...

Revue de presse

1 Réparer son vélo

Une saine lecture proposée par Nicoilas Douez

Je me permets de conseiller à tous et toutes un remarquable manuel illustré qui est certainement le meilleur ouvrage actuellement sur le marché pour l'entretien et la réparation des vélos par le profane (qui peut rapidement devenir un mécanicien chevronné avec ce manuel, un peu de pratique et du bon outillage) ; le chapitre de l'éclairage actuellement à l'honneur est particulièrement bien traité avec des schémas de branchements :

Van der Plas, Rob *Réparer son vélo : guide d'entretien et de réparation des vélos.* - Vigot, 1999 Traduit de l'anglais par Gwenaël Hubert. ISBN 2-7114-1377-2 (Broché.) : 98 F

Un manuel tout en couleurs pour réparer pas à pas bicyclettes, VTT, etc., récents et anciens.

2 D'autres l'ont fait, pourquoi pas chez nous ?

Une invitation au rêve signée Claude Farcy.

Quand on a *vraiment* la volonté d'organiser la vie en ville autrement que envahie par les voitures, il suffit de s'en donner les moyens (*ie* du temps, du travail et juste un peu de sous), et ça marche. Beaucoup de villes ont réussi et les idées ne manquent pas. Le magazine *Courrier International* a consacré un dossier sur « la fin du tout auto dans les villes », et nous offre un florilège de ce qui se passe « ailleurs » ? qu'à Montpellier.

En tête, la politique danoise : Copenhague a été la première ville au monde à instaurer des restrictions à la circulation automobile et, bien que 35 % de sa population utilise le vélo pour ses déplacements quotidiens, elle continue à mener campagne en faveur du vélo et à engager des recherches afin d'étudier le meilleur moyen d'agir là où les problèmes d'environnement et de circulation nécessitent une modification des habitudes. Et pour les gens de passage, elle propose la mise à disposition gratuite d'un vélo (il suffit de mettre une pièce qu'on récupère après avoir redéposé le vélo où on veut dans la ville). A Munich, c'est une société qui propose la location de vélo à partir de n'importe quelle cabine téléphonique.

Aux Pays Bas, où comme chacun sait la pratique du vélo est une seconde nature, on ne cesse de rappeler aux habitants les avantages de la pratique du vélo. Investissements dans des campagnes publicitaires, dans l'entretien et la création de pistes cyclables, voies rapides séparées du trafic routier, parkings gardés ?

A Berlin, tout est conçu au service des cyclistes : les rames de métro disposent toutes d'une voiture spéciale et gratuite pour les

vélos, le réseau de pistes cyclables est tracé prioritairement à celui des voitures, présence de râteliers aux stations de bus et métro ? On estime actuellement qu'il y a à Berlin davantage de vélos que de voitures, mais là aussi la ville ne se satisfait pas de ses acquis et ne cesse de sensibiliser et d'encourager ses habitants à la pratique du vélo urbain. Par exemple, des quartiers entiers sont parfois fermés à la circulation le temps d'un week end.

Taxe d'embouteillage : à Londres et à Bristol, il faudra bientôt s'affranchir d'un péage pour se rendre au centre en voiture (53 F par jour) ou en camion (160 F), l'argent sera investi dans les transports publics. Ce système est déjà appliqué en Norvège et à Singapour, où de plus la possession d'une auto est de plus lourdement taxée. A Santiago du Chili, on projette d'attribuer à chaque automobiliste un quota annuel de jours de « droit à encombrer ». La ville de Hasselt (Luxembourg) est ceinturée de parkings pour autos, desservis par des navettes gratuites, l'ensemble du réseau de bus est également gratuit.

Les services proposés par une société d'autopartage à Cologne, ont du succès, car bien organisés et économiques (principe de l'autopartage : un véhicule en self-service à 5 mn de chez soi, à louer à l'heure ou à la journée). En Belgique, le covoiturage est orchestré sur Internet grâce à un logiciel adapté. Aux Etats Unis, des couloirs spéciaux sont réservés aux voitures occupées par 2 ou 3 passagers au moins. A Bangkok, on a l'idée d'interdire certains itinéraires aux véhicules transportant trop peu de passagers. Autre expérience (Hambourg - Edimbourg) : la construction d'une résidence pilote où l'auto est bannie, les propriétaires s'engagent à ne pas posséder de voiture personnelle et ils en sont très heureux !

Avec le ramassage scolaire pédestre au Canada, les enfants vont à l'école à pied en toute sécurité ; ils échappent ainsi à la « culture de la voiture » dès la maternelle (on sait que les enfants s'avèrent aussi voituero-dépendants que leurs parents).

« Qui sème des routes récolte des bouchons » Un excellent article de l'association « Cars Busters »³ nous démontre que l'augmentation de la capacité routière ne fait qu'encourager les automobilistes à utiliser davantage et plus souvent leur voiture. A l'inverse, lorsqu'on ferme un axe de circulation en ville, dans les premiers temps une partie du flux se reporte sur les axes voisins, mais une *grande* partie se volatilise. Exemple, suite à la fermeture provisoire du Tower Bridge à Londres en 1993, seuls 20% de la circulation se sont reportés sur les ponts voisins, et les 80% restants ont disparu !!! selon l'étude britannique sur le sujet, les automobilistes qui empruntaient régulièrement la « zone traitée » se rendent compte qu'ils doivent changer d'itinéraire, d'horaires ou de moyens de transport.

Enfin, dans ce dossier du courrier International, on trouve les résultats d'une étude danoise montrant les effets bénéfiques de la pratique quotidienne du vélo sur la santé, mais çà, on le savait déjà !

Section pratique : VéloCité sur Internet

Bon, on ne va pas le cacher plus longtemps : je, tu, nous pratiquons *Internet*, ses variantes aux doux noms d'*e-mail*, *web*, *http* et autres *ftp*. Comment ça marche ?

Nous maintenons (ou tentons de maintenir) un site dupliqué aux adresses <http://fubicy.org/montpellier/> et

<http://www.chez.com/velocite/>. Il contient la mémoire de l'association (dépêches anciennes), des nouvelles récentes, les dates des manifestations à venir, des papiers dignes d'intérêt comme la contribution de Nicolas Douez de ce numéro, des liens vers d'autres sites ...

Nous avons une adresse e-mail qui permet de contacter l'association en tant que personne morale velocite@chez.com.

Nous avons une liste de diffusion qui permet de connecter entre elles les membres de l'association et des personnes intéressées par notre mouvement. Pour communiquer avec cette liste, on envoie un mail à velocite@maretmanu.org. Ce mail est reçu par tous les abonnés à la liste. Il est aussi archivé sur le serveur et consultable par tous.

Ainsi, un adhérent peut très rapidement témoigner d'un dysfonctionnement sur une piste (stationnement sur une piste de voiture de fonctionnaire ou d'un petitbus). Aménagement raté ou réussi. On peut réagir à chaud sur des événements locaux ou nationaux. On peut décrire ses itinéraires, demander l'avis des autres. On peut même avoir des points de vues opposés et le faire savoir.

L'inconvénient de ce moyen d'expression très libre : sa grande liberté. Certains d'entre nous n'arrivent pas à se contrôler et nous inondent de mails du type « Je suis d'accord », ou « Lisez ceci ».

Le principe d'inscription est le suivant :

1. Vous vous inscrivez sur le serveur, en utilisant un programme "butineur" (netscape, internet explorer, lynx, ...). Connectez vous à l'adresse : <http://maretmanu.org/mailman/listinfo/velocite>
2. Vous allez recevoir un mail du serveur, vous attribuant un précieux mot de passe. Conservez le !

Attention, pour qu'une liste fonctionne il faut éviter le "bruit de fond". Quelques conseils :

- évitez les messages personnels (un mail direct au destinataire)
- évitez les commentaires du style : "je suis d'accord"
- évitez d'envoyer des fichiers de taille importante (images, rtf, ...). Vous pouvez me demander de les stocker sur le serveur "web", ou bien les stocker sur une machine "accessible", et, au lieu d'envoyer 50 fois un mail de x kO, vous envoyez l'adresse de votre fichier.
- évitez de composer vos mails dans un "format" bizarre (par exemple le format html), très pénible à lire quand on dispose du format texte seulement.

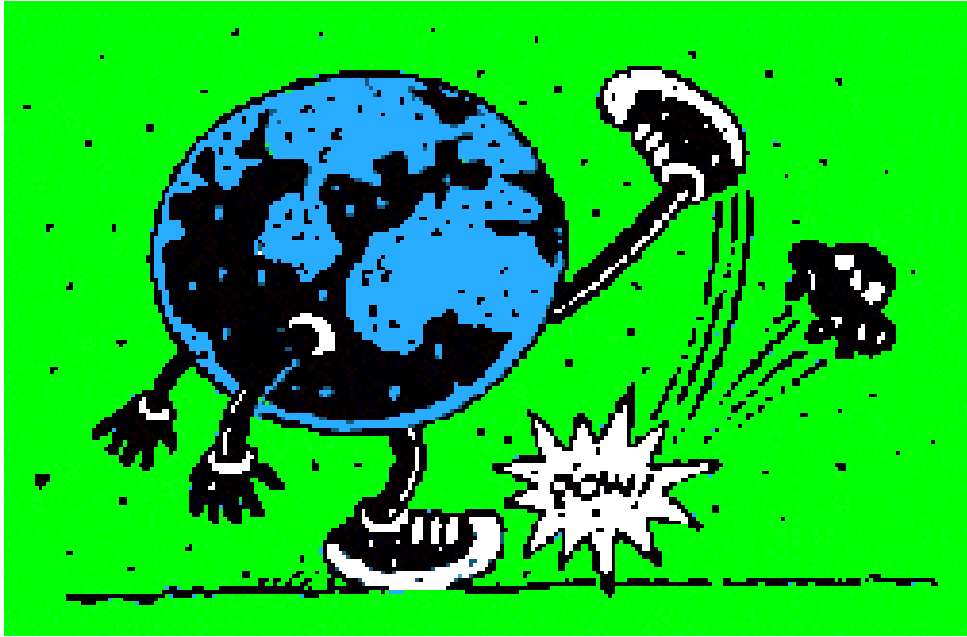
Les options. Chaque membre de la liste peut modifier le comportement du serveur. Par exemple :

- désactiver la réception de tous les mails envoyés à la liste. Cette option est très agréable pour ceux qui veulent avoir la paix, qui partent en vacances,... On peut réactiver la réception. Et même quand la réception est inactive, vous pouvez consulter les archives de la liste (par auteur, par date, etc...)
- activer un mode récapitulatif (les contributions de la journée sont envoyées en un mail unique)

Pour cela, utilisez un programme "butineur" (netscape, internet explorer, lynx, ...) et connectez vous à l'adresse : <http://maretmanu.org/mailman/listinfo/velocite>

Vous y trouvez un lien vers le serveur de vélocité, un lien vers les archives de la liste, et, tout en bas de la page, entrez votre adresse e-mail et cliquez sur Edit Options pour entrer dans la page de modification de vos options (votre mot de passe vous sera demandé).

³Cars Busters <http://antenna.nl/eyfa/cb/> est un projet d'EYFA (European Youth for Action) visant au développement du mouvement international contre la voiture et pour des alternatives. Son magazine trimestriel de 32 pages est écrit en anglais, fort intéressant, et souvent d'une saine violence contre la voiture. Bon pour les nerfs dyu cycliste excédé par les violences quotidiennes de la voiture.



Bannière du site de Car Busters <http://antenna.nl/eyfa/cb/>

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

Une liste de diffusion permet de communiquer entre adhérents par mail. La procédure d'inscription est souple (nombreuses options, par exemple annuler la réception des mails émis, tout en conservant la possibilité de consulter et d'émettre). Pour s'inscrire ou consulter les messages de la liste utilisez un butineur (netscape, internet explorer,...) avec l'adresse <http://maretmanu.org/mailman/listinfo/velocite>
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 Figuerolles, 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%
Pinol	110, rue Fg Boutonnet, Montpellier	

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).