



**DISPARITION DU PATRON D'INTERPOL
LE MYSTERE S'EPAISSIT**

Après un dernier texto à sa femme, Meng Hongwei reste introuvable. La Chine l'accuse de corruption P.6



FOOTBALL

Bayern : willkommen Zinédine Zidane ? P.7

MontpellierPLUS

C NEWS

GRATUIT - N° 2585 - MARDI 9 OCTOBRE 2018

www.cnewsmatin-montpellierplus.fr

NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE



PLACE DU VELO A MONTPELLIER

ÇA ROULE ?

PAGE 3

FRANCE

Les syndicats espèrent un large rassemblement

PAGE 5

MONTPELLIER

Tous les bons plans sorties et culture de la semaine P.4

PEOPLE

Affaire Booba et Kaaris : épilogue du clash aujourd'hui P.5

NUMERIQUE

Cette année, la star au Mondial de l'auto, c'est la voiture autonome P.10

L'INTERVIEW DU MARDI : AVEC L'ASSOCIATION VELOCITE

« PARTAGER LA RUE ENTRE TOUS »

Vélocité Grand Montpellier est issue d'une autre association, Vélocité Languedoc, créée en 1998. Elle rassemble et défend les cyclistes. Elle est présidée par Luc Nourigat, qui s'exprime ici sur la problématique vélo à Montpellier, en compagnie de Daniel Frayssinet et Hans Demes, membres de l'association.

Quelle est l'histoire du vélo à Montpellier ?

Luc Nourigat : À la fin des années 1960 et au début des années 1970, Montpellier était un vaste embouteillage et on y circulait assez facilement à deux-roues. Mais il n'y avait quasiment plus de vélos quand je suis revenu en ville au début des années 1990. Je me suis alors rapproché d'autres cyclistes et l'association est née. En 1995, nous avons rencontré Yvan Velay, adjoint de Georges Frêche, un visionnaire qui avait organisé les États généraux du vélo en 1999. On nous avait promis des merveilles mais on n'a pas vu venir grand-chose.

Pour quelle raison l'usage du vélo peine-t-il à se généraliser ?

L. N. : À Montpellier, il manque une vision d'ensemble. Tout se fait au coup par coup. Et avec les communes environnantes, les liaisons sont difficiles. La Métropole a pris la compétence transport, mais la pratique du vélo n'est pas plus



Daniel Frayssinet, Luc Nourigat et Hans Demes (de g. à dr.).

facile qu'avant. On a l'impression que ce n'est pas considéré comme un moyen de déplacement sérieux.

Daniel Frayssinet : Oui, on assiste à un changement des mobilités. Le vélo en profite et a encore une grande marge de progression. Mais à Montpellier, il n'y a pas de cohérence entre les projets. Pourtant, dès qu'un équipement est adapté, il a du succès, à l'image de la passerelle sur le Lez, empruntée par beaucoup de jeunes

qui travaillent au Millénaire.

Une piste cyclable est-elle synonyme de sécurité ?

D. F. : Non. Des voitures stationnent souvent sur les pistes cyclables pour prendre ou déposer des élèves devant des établissements scolaires. À La Pompiagne, où je réside, des automobilistes s'arrêtent sur la piste pour téléphoner. À ces problèmes de comportement s'ajoutent des erreurs de conception. Comme au Millé-

naire où des arbres obligent les cyclistes à slalomer. Avenue du Pont-Trinquat, un arbre est carrément au milieu de la piste !

H. D. : L'itinéraire qui relie l'avenue Saint-Charles à l'avenue de Toulouse, en passant sous les Arceaux, est totalement inadapté. Rue Saint-Louis et rue Pellicier, la piste est mal conçue.

L. N. : Il y a aussi le problème des ronds-points. Plus ils sont gros, plus les voitures les prennent vite, comme celui du Grand-M. En matérialisant les pistes cyclables, on donne tout de suite de la visibilité... et de la sécurité aux vélos.

Que faudrait-il pour améliorer la vie des cyclistes ?

D. F. : Il y a trois ans, nous avons publié un livre blanc. Le premier objectif était d'arriver à un partage de la rue entre tous. À nos yeux, cela passe par une extension des zones limitées à 20 et 30 km/h, la généralisation du "cédez le passage au feu" pour tourner à droite, davantage de doubles sens cyclables, et une limitation des équipements routiers en pleine ville.

L. N. : Nous demandons aussi une politique cyclable cohérente. Car si on continue d'ajouter des mesures sans les relier les unes aux autres, on n'y arrivera pas.

Recueilli par
Guillaume Richard

MYLENE CHARDES, ADJOINTE A LA CIRCULATION

« REPENSER LES DÉPLACEMENTS »



© CRÉDIT GR

Mylène Chardès, adjointe.

parle vélo à Montpellier, et seulement quatre ans de façon active. La ville a grandi très vite. Il faut repenser les déplacements.

De quelle façon ?

Les schémas directeurs des mobilités, établis à l'échelle de la Métropole, permettent de repenser la façon de se déplacer en ville. Si on a fermé le pont de Sète (près de la gare), ce qui a provoqué de vives réactions pendant six mois, c'était à la demande des habitants du quartier. Un axe nord-sud pour les voitures dans le centre, c'était devenu inadapté. On veut une ville des proximités, avec une vitesse réduite et de nouveaux modes de circulation dans le centre, le tramway et les bus autour, et des déplacements plus rapides comme la voiture en périphérie. C'est une nouvelle façon de penser la ville. Cela passe par des ajustements de ce qui existe mais aussi par une vision globale du territoire, qui manquait terriblement par le passé.

La solution passe-t-elle aussi par davantage de pistes cyclables ?

Non, on ne veut pas du tout-vélo, de même qu'on ne veut pas du tout-voiture. L'idée est plutôt de partager l'espace entre piétons, vélos, trottinettes, comme nous allons le faire sur un large trottoir, rue du Faubourg-Figuerolles. Et continuer à développer les zones 30 km/h, comme dans tous les nouveaux quartiers et autour des écoles.

Recueilli par G. R.

Elle se rend au travail à vélo, avec un siège enfant à l'arrière et un gilet jaune rappelant aux automobilistes l'importance de respecter la distance de sécurité. Dans son bureau de la mairie, Mylène Chardès a enlevé la carte des pistes cyclables, qui ne montrait que des bouts indépendants les uns des autres. L'adjointe déléguée aux déplacements et à la circulation, qui est architecte urbaniste de profession, porte un projet ambitieux.

Montpellier est-elle à la traîne au niveau du vélo ?

On part de loin, effectivement, avec des bouts de piste sans continuité. La voiture puis le tramway ont été prioritaires. On veut maintenant redonner leur place aux cyclistes et aux piétons. Mais il faut être patient. Ça fait dix ans qu'on

DEUX ADRESSES POUR REPARER SA BICYCLETTE

BEAUX-ARTS : LA NOUVELLE JEUNESSE DU VIEUX BICLOU

Atelier. Alors qu'ils se comptaient sur les doigts d'une main en 2005, les ateliers vélo participatifs et solidaires sont aujourd'hui au nombre de 250 dans l'Hexagone ! À Montpellier, le Vieux biclou a été créé par trois copains en 2005. « *Tout a commencé dans un garage avec 40 adhérents*, explique Marc Minier, membre de l'association depuis neuf ans et président depuis six ans. *Il y a désormais 640 adhérents, dont un tiers d'étudiants et donc un gros turnover.* »

« AUJOURD'HUI, LES GENS SONT MIEUX ÉQUIPÉS »

Principal changement observé au fil du temps ? « *La qualité des vélos s'est beaucoup améliorée. Au début, tout le monde venait avec des vieux machins. Aujourd'hui, les gens sont mieux équipés. Mais le succès ne se dément pas. Devant l'atelier, on a souvent une dizaine de vélos sur le trottoir...* » Le Vieux biclou compte deux ateliers, aux Beaux-Arts et sur le campus de la fac de sciences. Ils sont ouverts par des bénévoles qui prennent une permanence selon leurs possibilités. Les adhérents viennent y réparer leurs vélos eux-mêmes ou s'initier à la mécanique. Autres services proposés : l'apprentissage du vélo en ville, la vente de vélos d'occasion, le gravage



Tout pour bichonner son vélo.

© CRÉDIT RP-H.

contre le vol, une aide pour un projet vélo personnel.

G. R.

Aux Beaux-Arts (5 rue de la Poésie), ouverture de l'atelier les mardis et jeudis (17 h 30-20 h), les mercredis, vendredi et samedi (14-17 h). Initiation mécanique le mercredi 10 octobre (9 h 30-12 h 30). Sur le campus (place Eugène-Bataillon), ouverture de l'atelier les lundis et jeudis (17-19 h) et les mardis et mercredis (12 h-14 h). 09 54 55 27 44. www.vieuxbiclou.org