

1 Éditorial : Vélocité Languedoc n'aurait pas de raison d'exister ?

Premier éditorial de Luc Nourigat, en tant que nouveau président de l'Association

Une grande majorité de nos concitoyens est favorable à l'usage du vélo en ville. Les avantages sont connus de tous, tant pour l'utilisateur individuel que pour la collectivité. Les villes, débarrassées de l'encombrante circulation automobile, deviennent ouvertes aux promeneurs, visiteurs, et même consommateurs ? la circulation de tous ceux qui ont réellement besoin d'être motorisés est facilitée (services publics, transports en commun,...). La collectivité y a tellement d'avantages, à court terme (financiers) et à long terme (accès aux villes, santé publique, environnement, réduction des inégalités sociales...) que les élus martèlent depuis des années à chaque campagne électorale leurs slogans "priorité aux vélos".

L'association VéloCité Languedoc, qui fait valoir les droits du cycliste, usager du système de transport, n'aurait donc plus raison d'être ? Devant un tel engouement, nous envisageons effectivement de nous auto-dissoudre dans peu de temps ?

.../...

Restons sur terre ! en dépit de toutes ces belles déclarations, de l'État qui fixe les règles du jeu, aux collectivités locales, les aménageurs urbains, tous s'efforcent à l'unisson de mettre des bâtons dans les roues de ces enrégés qui continuent à se déplacer sans brûler du pétrole ou autre cochonnerie. Pourquoi un tel paradoxe ? Comment défendre une cause qui fait unanimité pour la soutenir en paroles, pour mieux la descendre sur le terrain ?

Si je choisis de sortir en voiture, pressuré par une publicité incassante pour ce moyen de déplacement, voilà qu'on me déroule le tapis rouge (ou plutôt un tapis de bitume, enrobés à chaud, bien lisse) : des voies bien larges et bien droites, des feux optimisés par ordinateur pour moi (et mes semblables)..., je peux abandonner mon véhicule, pourtant bien privé, partout sur le domaine public, et même gratuitement bien souvent (il y a des zones sur le côté qui semblent être délaissées par la circulation motorisée, j'en profite !). Je croise des panneaux vantant l'arrivée du tramway, me demandant de patienter un peu, sa mise en service effectuée, tout ira bien mieux (ce sont "les autres" qui l'utiliseront, me libérant ainsi encore plus de place !).

Si tentant l'aventure, je décide de rouler en vélo, ce n'est plus le même panorama. Je peux parfois chercher refuge sur des pistes cyclables ; hérissées d'une forêt de poteaux, bornes en béton, elles renferment bien des pièges, tels que bordures dénivelées, verre brisé, conteneurs d'ordures (et parfois ordures tout court), véhicules immobilisés empêchant tout passage, travaux non signalés (et sans itinéraires de déviation), pistes défoncées par les travaux successifs sans remise en état, itinéraires incompréhensibles, fléchages absents... parfois ces pistes montent sur les trottoirs, au grand effroi de tous, piétons adeptes du téléphone mobile, chiens en laisse, même des amoureux se tenant par la main, enfants qui jouent... normal, c'est la rue qui est faite pour circuler ?

Manifestation

Mardi 17 Mai 2005, 18h

Rendez-vous au parking des Arceaux

Avec notre vélo, nous irons Avenue de Lodève :

Rappel des faits :

Première manifestation le 14 Mai 2004

Un mort le 17 Mai 2004

De nombreux accidents

Des protestations de riverains

Réunions avec la mairie...

Depuis ... rien

Table des matières

1 Éditorial : Vélocité Languedoc n'aurait pas de raison d'exister ?	1
2 Note du rédacteur ... fatigué	2
3 Avenue de Lodève : Dialogue impossible avec la Mairie.	2
4 Nouvelles diverses	3
4.1 Rencontre avec ... les motards	3
4.2 Aménagement rocade Nord et ballade à vélo	3
4.3 Marquage antivol des vélos	4
5 Concours Photos	4
6 Brève(s)	4
6.1 Un vélociste change de direction	4
6.2 Les impôts !	4
7 Quelques photos issues du Concours	5

Là, au moins, pas d'obstacles, pas de détour à faire, pas de cédez-le-passage tous les 10 mètres. Mais les automobilistes rageurs me rejettent sur la partie droite de la chaussée, là où se concentrent toutes les plaques d'égout et autres avaloirs.

Je dois prendre garde aux portières qui s'ouvrent, aux voitures qui déboîtent, qui sortent de chez eux ou de leur stationnement sans même me regarder (en vélo, je deviens invisible). Au feu rouge, j'ai du mal à remonter la file arrêtée, il faut pourtant que je sois devant, pour respirer un air moins pollué, pour ne pas être coincé entre des véhicules dotés d'un pouvoir d'accélération colossal, pour ne pas me faire écraser par ceux qui tournent (encore une victime à Castelnau la semaine dernière, la liste commence à être longue !).

Ouf ! Quoi encore ?

– pourquoi affecter de tels crédits aux transports collectifs sans

s'assurer que la part de la circulation motorisée individuelle va baisser ? (cf rapport cour des comptes)

- s'il semble juste de demander à ses usagers de payer une partie du prix des transports en commun, mais pourquoi les usagers en voitures n'ont jamais payé ne seraient-ce que les incessants (et inutiles) travaux de voirie ?
- pourquoi autoriser des constructions neuves en limite de propriété dans des rues étriquées, où le dépassement d'un vélo en (en théorie) impossible ? et pourquoi ne pas instaurer dans de telle rue une circulation mixte et modérée (zone 30) ?
- pourquoi tolérer chaque jour que des milliers d'automobiles restent immobilisées sur les trottoirs, les passages piétons, les pistes cyclables ?
- pourquoi communiquer sans arrêt sur des travaux mirifiques qui seraient destinés à améliorer le sort de ce pauvre automobiliste, mais jamais sur le vélo ?
- pourquoi le vélo est-il toujours en infraction lorsqu'il circule (la police veille) ? faut-il s'excuser d'être là ? pourquoi doit-il se faire discret, pourquoi l'application stricte des règlements rendrait son usage impossible ? les règles de circulation sont adaptées uniquement aux automobiles, les couloirs de bus sont interdits, le tramway aussi (c'est pourtant de loin le meilleur aménagement cyclable de Montpellier), les contre-sens cyclables aussi, les sas au feu n'existent pas et ne sont pas respectés...Merci quand même de ne pas avoir interdit le plateau piétons du centre-ville aux vélos !

Pourquoi de pas donner "la priorité aux vélos", tout simplement, comme dans les slogans électoraux ?

- un trajet plus court, plus direct, plus facile, que s'il prenait la voiture ;
- un trajet plus agréable, un l'environnement meilleur, une pollution moindre ;
- un parcours plus sécurisé, bénéficiant de toutes les priorités sur les motorisés à chaque intersection ;
- un parcage sûr son vélo à destination (bureaux, commerces, gares...), mais aussi à domicile, et un accueil sur les lieux de travail (les règles d'urbanisme doivent imposer tout cela).

Aspirons dans cette dynamique piétons, coureurs, trotinettes, patins à roulettes..., et à la prochaine enquête ménages sur les déplacements, la proportion des non-motorisés sera multipliée par 10, sans endettement durable des collectivités !

2 Note du rédacteur ... fatigué

Chers adhérents, j'ai un peu honte : le rythme de parution de notre bulletin s'est nettement ralenti. Les excuses habituelles : boulot, toujours autre chose de plus urgent à faire, les nouvelles sont données par l'intermédiaire de la liste de diffusion. Et pourtant l'actualité cycliste est riche à Montpellier ! Résumons nous :

1. L'assemblée Générale a eu lieu, et nous avons un nouveau président, Luc Nourigat, voir compte-rendu plus loin.
2. Nous avons lancé l'idée d'un concours photo, qui résumerait les faits marquants concernant les aménagements cyclables dans l'agglomération. Les photos sont nombreuses, et nous allons les utiliser.
3. Autour de l'« aménagement de l'avenue de Lodève » à Montpellier, de nombreux événements sont venus se greffer. On verra l'historique plus loin. Mais cette avenue de Lodève cristallise bien des crispations, et reste très caractéristique de

nos relations avec la Mairie de Montpellier. La politique cyclable de la ville, l'engagement des élus en faveur du vélo devrait se mesurer sur ce point. Pour faire court : des promesses d'aménagements futurs, l'attente d'une merveilleuse ligne 2 ou 3 du tramway qui sera le remède magique, ça on sait faire à Montpellier. Par contre une décision politique qui doit arbitrer entre des places de stationnement, des juste pour 5 minutes pour les commerces, des 2x2 voies pour les voitures, on n'a connu qu'un unique cas, courageux et salué comme tel, la piste du Verdansson.

4. En plus de nos actions sur le terrain juridique, interviews dans les médias, ... classiques, nous avons organisé une sortie à vélo, dans le Nord de Montpellier, par un beau Dimanche d'Avril. Très sympathique, et à refaire.

Pour conclure, la situation du cycliste à Montpellier et dans ses environs est ... contrastée. Et suivant la météo, la forme du moment on peut dire :

- À Montpellier, c'est formidable. Dans la ville d'où je viens (Marseille, Béziers, Perpignan,...) il n'y a rien pour les vélos, et ici, on a plein d'aménagements cyclables : des pistes, des bandes (plus de 100km), des parkings à vélos, des balisages, un service municipal qui loue de bons vélos, une communication importante (plans, itinéraires, fête du vélo). Vraiment Montpellier c'est la ville du vélo au Sud. Et en plus il fait beau.
- Passée la période d'euphorie, ou avec un petit coup de déprime, on observe que les aménagements cyclables sont un peu des trompe l'oeil : certes il y a des bandes cyclables, mais elles servent plus de réserve de stationnement pour les voitures omniprésentes dans Montpellier. Il y a aussi des pistes un peu mieux protégées, mais dans les deux cas, les points critiques comme les rond-points, les carrefours, les abords des écoles, ne sont pas protégés, et rendent souvent ces aménagements non continus impraticables. Une impression persiste : on fait des aménagements en reportant la pression sur les piétons : trottoirs partagés ou réduits, empêchent de stationner ou de circuler pour les voitures, matérialisés par des poteaux ou des bornes qui réduisent la largeur et rendent parfois la circulation dangereuse.

3 Avenue de Lodève : Dialogue impossible avec la Mairie.

Vous trouverez dans le numéro 23, du mois de Septembre, la chronique de la situation, depuis l'aménagement accidentogène de l'avenue de Lodève, l'accident mortel survenu le 17 Mai 2004, la deuxième manifestation du 25 Mai 2004, les rencontres avec la Mairie, rapidement sur le coup de la pression des événements, puis s'espaçant lentement.

Pouget a pris prétexte d'un article publié dans le Midi Libre, et dont le contenu lui déplaisait, pour geler tout contact avec l'Association, y compris les contacts avec les services du Génie Urbain de la Mairie, et concernant un éventuel aménagement cyclable de l'avenue de Lodève.

Le ton est monté, et, avec notre vice-Présidente Hélène de Chabert, nous avons adressé des mises en demeure de mettre en œuvre des mesures de sécurité publique à la Maire de Montpellier.

Ces lettres recommandées ont eu un certain impact, puisqu'une instruction a été donnée à Pouget de nous recevoir. Lors de cette rencontre, Pouget a été fidèle à son habitude, peu constructif, ressassant ses vieilles rancœurs, brandissant l'article qui lui a tant déplu. Je cite

Hélène de Chabert : « *En résumé : impossible d'avoir pour partenaire une association qui a de tels propos ou qui s'exprime par voie procédurale. Nous avons évité le "clash" et rappelé l'intérêt général poursuivie par notre association composée d'universitaires, chercheurs, médecins, avocats etc... ayant une vision prospective du partage de l'espace urbain et il est revenu sur un terrain plus constructif : Toujours la promesse de faire étudier une solution avenue de Lodève. Et demandé qu'on lui transmette régulièrement et clairement nos souhaits pour les aménagements en cours ou points noirs, ainsi que pour les parkings à vélos etc... »*

Finalement, Luc Nourigat a pu s'entretenir avec les services de la ville, et remettre nos relations a un niveau plus raisonnable. Nous recommençons à communiquer de manière constructive. Nous avons eu un rendez-vous sur le terrain avec le Directeur du Génie Urbain et Sophie Bienvenu du Génie Urbain. Nous avons envisagé différentes solutions, en nous remettant aux services compétents pour faire leurs propositions.

Sans vouloir présager de la suite, un aménagement sur cette avenue sera coûteux pour un élu : il lui faudra un certain courage politique pour faire supprimer des places de parking ici, pour empêcher une terrasse de restaurant là. La tentation est grande de faire durer la situation actuelle, et de se rapprocher du début du commencement d'une étude d'une miraculeuse 3ème ligne de tramway qui passerait justement avenue de Lodève et résoudrait le problème.

Oui, mais en attendant, chaque jour qui passe des cyclistes mettent leur vie en danger et roulant sur cette avenue. Nous voulons rappeler cette simple et dure vérité en manifestant **Mardi 17 Mai, à vélo, rendez-vous à 18h au parking des Arceaux.**



4 Nouvelles diverses

4.1 Rencontre avec ... les motards

Honnêtement, la moto n'est pas la « tasse de thé » de VéloCité : stationnement des motos dans les parcs vélos, circulation sur les pistes et bandes cyclables, vitesse excessive... Mais après débat, VéloCité a rencontré la FFCM (Fédération des motards en colère) On prend acte des divergences : les cyclistes ont du mal à accepter les motos (comme tous les engins motorisés). Les interlocuteurs de la FFCM à la ville sont MM. Laurent BOURLET (technicien ville) pour l'aspect circulation et Patrick VIGNAL (élu) pour l'aspect "sport".

Il y a des possibilités d'actions communes sur des sujets ponctuels (en tenant compte de nos divergences), alors même que les auto-

rités publiques pratiquent facilement le "diviser pour régner" (ex. cyclistes contre motards) :

1. Feux de croisement de jour : nous sommes tous contre. On nous apprend que cette idée émane du lobby des constructeurs auto (notamment américains), qui aimeraient ainsi standardiser les comodos (commande d'éclairage), et aussi doper le marché des ampoules et batteries auto... Emmanuelle propose de nous communiquer un épais dossier technique et de presse sur le sujet.

La FFCM-MPL a déjà des contacts positifs avec la FFCT (fédération française de cyclotourisme) et Fubicy, qui ont la même position sur le sujet. La FFCM-MPL a prévu une grosse manif le samedi 9 avril (rassemblement du grand sud à MPL) contre les feux-croisement de jour. Possibilité pour Vélocité de s'y joindre.

2. le stationnement "deux-roues" en ville. Les constats : Pas de distinction nette dans les parcs existants "deux-roues", entre équipements de stationnement "motos" et de stationnement "vélos-cyclomoteurs". Mobiliers disparates, à l'ergonomie le plus souvent inadaptée (apparemment sélectionnés au petit bonheur selon le fournisseur en cour). Absence de politique cohérente de signalisation concernant les parcs deux-roues, ou leur implantation au milieu de zones piétonnes (normalement interdites d'accès aux motos, par exemple à la gare).

La FFCM-MPL a déjà constitué un dossier demandant la création de parcs "motos" aux abords de l'écusson (où elles sont normalement interdites), dossier laissé sans suite par la ville pour le moment.

Décision est prise de présenter conjointement (Vélocité-FFCM) une demande d'aménagement de parcs (en signalant les emplacements souhaités) et d'une politique plus cohérente. Suggestion aux adhérents Vélocité de signaler les points où l'aménagement de parc vélos serait nécessaire ; ex. pl. Jean-Jaurès/castellane, comédie (pas assez)... On pourrait éventuellement recenser l'existant (y-a-t-il vraiment 1200 arceaux dans le centre-ville ?)

3. Pour info, la méthode FFCM pour obtenir le traitement des "points noirs" :
 - demander "à l'amiable"
 - demander par courrier recommandé, avec menace de recours au tribunal administratif pour excès de pouvoir (une procédure que les élus craignent beaucoup)
 - autres armes : manifestations, campagnes de presse.

NB : pour la FFCM, un "point noir" est un lieu où il y a gros risque d'accident (grave), même si l'accident en question ne s'est pas encore produit (notion différente de celle des autorités publiques). ex. le problème du mobilier urbain intrinsèquement dangereux pour les motards (les "crayons de bois" pointus au bord des pistes), ou le devenant après un choc par véhicule (formation de déchirures tranchantes sur les arceaux pour deux-roues, quilles, balustrades de voie tramway...)

4.2 Aménagement rocade Nord et ballade à vélo

Le contournement nord de Montpellier (RD65) est un aménagement à venir, que le Conseil Général affirme "traiter en boulevard urbain", pour éviter les errements passés avec les voies rapides urbaines. Pour n'importe qui pourtant, ce qui est prévu est une vraie autoroute, avec un passage surélevé type "pont de la Paillade" ou

"Autopont de Fréjorgues", et un passage en trémie. L'ensemble a une emprise énorme. L'évidence est que ce genre de choses ne peut pas nous plaire, pour rester polis.

Cependant, il est indispensable de profiter de ces travaux pour améliorer les aménagements cyclables, car cela a un potentiel important :

- Luc a des idées, en-dehors de la piste cyclable longeant fidèlement la route, des raccourcis permettraient d'avoir par endroit un genre de voie verte.
- Il ne faut pas rater les raccordements, en particulier vers le nord : "réseau vert" du département, éventualité d'un chemin le long du Lez (terrains appartenant pour l'instant à l'école d'agronomie ou ENSAM mais pouvait se libérer dans le futur) : sur ce thème, une collaboration avec l'association "Lez vivant" serait utile.
- Il faut bien prévoir les endroits où les traversées seront possibles. Il y aura une rencontre sur le sujet avec le CG34.

Profitant des futurs travaux du RD65, on a proposé une ballade dans ce secteur, le dimanche 3 avril 2005. Pas très nombreux mais motivés, nous avons musardé le long du RD65 pour voir les différentes variantes envisagées par Luc. La traversée des actuelles rocadés est vraiment périlleuse. Ne parlons pas des rond-points.

Ensuite, une petite ballade dans la garrigue, et finalement un retour amusant en passant le Lez à gué. Enfin, à gué, c'est beaucoup dire. Disons les pieds nus dans l'eau en portant les vélos. Très amusant.

Voir http://jfvilarem.free.fr/9_sortie/index.html



4.3 Marquage antivol des vélos

Résumé : la FUBicy a lancé un système national de marquage des vélos. Ce système est basé sur un marquage impossible à effacer (gravure en creux en-haut du tube de selle, du côté droit), un fichier accessible par tout le monde (internet+téléphone) pour vérifier si un vélo est volé, accessible par les propriétaires pour signaler le vol de leur vélo, et accessible par la police pour retrouver le propriétaire (actuellement, 2% des vélos retrouvés sont rendus à leur propriétaire).

Pour que ce système fonctionne, il faut qu'il soit largement adopté, et surtout éviter ce qui pourrait le casser : tatouages facilement effaçables et/ou sans inscription dans le fichier national, voire multiplication du nombre de fichiers (la police ne va pas en consulter plus d'un). Problème : la TAM-Vélo propose un tatouage, effaçable et sans inscription dans le fichier. La FUBicy et Michel ont essayé de discuter avec Mme Ledroit-Brisset, mais ce n'est pas facile. La FUBicy a discuté avec Majdoul qui a dit qu'il n'était pas au courant, mais c'est l'évidence même.

Une lettre a été envoyée au directeur de la Tam (Le Tourneur) pour lui demander d'opter pour le système national. On précise dans la lettre que la Tam dépend de la société Transdev, or le marquage a reçu le soutien de la Fondation Transdev !

5 Concours Photos

Nous avons lancé l'idée d'un concours photos. L'idée est de collecter des photos numérisées concernant les aménagements cyclables de l'agglomération. J'ai (*J.F. Vilarem*) reçu des contributions variées et nombreuses, mais d'un petit nombre de contributeurs. Les sujets sont souvent les mêmes : stationnement des voitures sur les pistes, bandes cyclables, trottoirs, passages piétons. c'est la plaie numéro 1, durement ressentie par les cyclistes urbains que nous sommes (*désolé pour l'adhérent qui trouve que le ton de l'association est résolument anti-voitures*).

L'avenue de Lodève est numéro 1 au hit parade des anomalies. J'ai aussi demandé d'envoyer des photos concernant les aménagements réussis. J'attends de plus nombreuses contributions.

J'ai aussi reçu des photos exotiques (témoignages d'aménagements dans d'autres villes), et intéressantes.

Pour contribuer envoyez un mail avec vos photos au format jpeg (format numérique standard), non retouchées, même pesant lourd, avec les explications complètes dans le mail, notamment le lieu, à l'adresse mail velocite@vilarem.org

Les résultats sont visibles à l'adresse

<http://jfvilarem.free.fr/>

Nous n'avons pas encore décidé de l'avenir de ces photos, mais un florilège devrait être réalisé en vue de le distribuer.

6 Brève(s)

6.1 Un vélociste change de direction

Les établissements Sibade, 7 route de Lodève, Celleneuve ont été repris par l'employé qui travaillait là depuis 16 ans.

Il est absolument charmant, connaît bien son affaire, et continue d'accorder une remise de 10% sur les vélos et les pièces aux adhérents de VéloCité.

Le magasin est assez vaste, et les vélos exposés ne sont pas très nombreux (une vingtaine quand même), mêlant des VTT, VTC vélos de ville et vélos de route. Il a aussi beaucoup de scooters.

La gamme proposée est constituée des marques LAPIERRE, BIANCHI et GITANES. Il y en a pour tous les goûts et à tous les prix.

Voilà. Ce message s'adresse évidemment à Suzanne Raynaud, une adhérente depuis ... longtemps, qui préfère faire travailler un commerçant dans sa ville et permettre aux centres des villes de ne pas devenir des déserts. Nous sommes évidemment pour cette démarche, car pour réparer un vélo, nous sommes bien content de trouver un vélociste pas loin de chez nous.

Donc on peut aller chez Sibade ... de nouveau. (l'ancienne patronne était extrêmement désagréable).

6.2 Les impôts !

La question a été posée de la déduction de la cotisation du montant imposable. Je ne sais pas si ceci fonctionne, mais j'ai modifié la lettre accusant réception de votre cotisation en incluant une partie à découper sous la forme d'un « reçu fiscal ».

7 Quelques photos issues du Concours



Mon beau 4x4 se moque des séparateurs.



Piste du Verdansson. Cycliste en danger.



Parc à vélos oui, pas pour les motos.



Stationnement sur les trottoirs : piétons en danger.



Piste du Verdansson : Emblème du stationnement dans les pistes cyclables.



Devant une école (privée) : le chaos créé par les voitures qui stationnent n'importe où.

Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Dernier numéro (Avril) : Avoir un vélo électrique ? Vélo et TC : complémentarité. 5 numéros par an, 12,5 €.

Règlement par chèque à l'ordre de : FUBicy. À renvoyer, avec vos coordonnées à : FUBicy 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg

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 : montpellier@fubicy.org

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 au local de l'association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, Montpellier (rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble) en général le Vendredi soir à 18h30. Si vous voulez être certain d'assister à une réunion, téléphonez ou consultez le site internet *web* : <http://montpellier.fubicy.org>

Vous y trouverez les informations les plus récentes, ainsi que des documents, des anciens numéros du bulletin, des liens et contacts divers.

Marchands et réparateurs de vélos accordant une remise aux adhérents de VéloCité Languedoc sur présentation de la carte d'adhérent (certains ont été rayés de cette liste à cause d'un manque d'intérêt manifeste pour le vélo « *Moi, les vélos, je répare pas* »)

Nom	Adresse	Remise
Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier	
Sibade	7 rte de Lodève, Celle-neuve	10%
RS Tour de France	10, av de Maurin, Montpellier	10%
Pinol	110, rue Fg Boutonnet, 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 (8 €), étudiant ou chômeur (5 €), couples (mariés ou non) (12 €), soutien (16 € voire plus).

La date de règlement de votre dernière cotisation figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, veuillez envoyer vos chèques libellés à l'ordre de VéloCité Languedoc, 8 rue des Orchidées, 34000 Montpellier .

Expéditeur :

VéloCité Languedoc
8 rue des Orchidées
34000 Montpellier

Destinataire :

VÉLOCITÉ

LANGUEDOC

La ville sans contraintes.

Vélocité Languedoc
8 rue des Orchidées
34000 Montpellier FRANCE
Tél. : 04 67 79 08 21 Fax : 04 67 72 45 00
<http://montpellier.fubicy.org>
e-mail : montpellier@fubicy.org

Ne pas jeter sur la voie publique.

Nom(s) : Prénom(s) :

Adresse :

Code postal : Ville :

E-mail :

Téléphone :

J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif :

Normal (8 euros) Étudiant, chômeur (5 euros)

Couples, mariés ou non (12 euros) Soutien (16 euros)

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).

Formulaire d'adhésion individuelle