

1 Sur votre agenda

Vélorution le samedi 2 Décembre 14h30

Départ place de la Comédie 14h30.

Manifestation festive, décontractée, militante. À Montpellier, le premier Samedi du mois, les vélos se montrent, car c'est Vélorution.

Assemblée Générale de Vélocité

Vendredi 1^{er} Décembre 2006, 18h30

Local de l'association des Beaux-Arts,
12 esplanade de la Musique, Montpellier
(rez de chaussée, à gauche en entrant dans
l'immeuble).

- 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. Cet avis tient lieu de convocation.

2 Éditorial : La liberté n'a pas de prix

Du président, Luc Nourigat

Notre assemblée générale annuelle approche ; sans anticiper sur le rapport moral, le bilan de l'année ne s'annonce pas trop négatif. L'association a fait parler d'elle, les cyclistes sont de plus en plus nombreux, le vélo est porté par la prise de conscience "réchauffement climatique", Montpellier fait son schéma cyclable. Et après ? va t'on continuer à "râler pour des brouilles" ?

Manifeste ; testament ? Il est utile de dégager des principes d'actions. Il faut distinguer ce qui est de l'ordre de **la défense des droits fondamentaux**, ce qui ne se discute pas, **on exige (1, 2, 3)**, et de **la conviction politique (4, 5)**, pour laquelle il y a discussion, **on demande**, mais avec force et arguments.

Que faut-il démontrer ?

1. que le cycliste peut aller partout en vélo, d'après le droit constitutionnel
2. que les autorités garantissent ce droit, c'est à dire doivent assurer sa sécurité
3. que les automobilistes doivent céder de la place, car en adoptant un mode de transport plus encombrant, polluant, dangereux, ils font un choix qui les engage vis à vis des autres usagers ;

4. que, si le vélo est le meilleur mode de transport en ville, on doit l'avantager
5. que les politiques qui prétendent se préoccuper de l'environnement en réalité font le contraire.

Je l'annonce d'emblée : notre propos n'est pas de vouloir supprimer l'automobile ! La voiture et les modes de déplacements motorisés ont fait la preuve de leur efficacité, notre société ne peut s'en passer. Il s'agit de dénoncer les excès de son utilisation, qui conduisent à sa nocivité (environnement, cadre de vie, ressources naturelles, pressions financières et fiscales, vie sociale ?).

2.1 Depuis la naissance de l'automobile, le droit est piétiné

La liberté est le fondement de notre société, et elle inclut celle de se déplacer « où on veut comme on veut ». Ce principe est inscrit clairement dans les textes et, n'admet qu'une limite :

celle de reconnaître à autrui le droit d'en jouir de la même manière : en clair, il ne faut pas abuser de sa liberté au point d'empêcher les autres de faire la même chose ! Ce principe, tout le monde le connaît : appliquons-le !

Nous pouvons donc aller où ça nous chante à bicyclette (pourvu qu'il s'agisse d'un espace public autorisé à la circulation), tant que

nous n'empêchons pas les autres d'en faire autant, à commencer par marcher à pied, en reconnaissant la prééminence de la "lex naturalis".

Vu sous cet angle, entendre le refrain bien connu "j'irai bien au travail en vélo, mais j'ai peur", c'est tout simplement scandaleux. **La sécurité est l'autre droit fondamental**, sans lequel le droit à la liberté n'a pas de sens. Et c'est l'état qui en est le garant, l'état et toutes les autorités publiques qui participent à cet objectif.

Et il faut bien constater qu'il n'assure pas, ni sur le domaine dont il a la charge, ni en sa qualité de prescripteur (les lois), ni en matière de justice.

Lorsque la voiture est apparue, ce sont d'abord les riches et puissants qui s'en sont emparés. Et ils ont adapté la réglementation (un piéton averti doit dégager promptement la chaussée ? sinon tant pis pour lui ?). Et les lobbies routiers ont pris le relais avec le succès que l'on sait. Aujourd'hui encore, nos parlementaires ne montrent nul empressement à examiner le rapport Le Brethon (favorable au vélo), ou élaborer le projet de code de la rue.

Nous nous refusons pourtant à poursuivre ce raisonnement à des limites extrémistes : pourquoi des passages piétons ? pourquoi respecter systématiquement les feux tricolores à vélo, alors qu'ils sont mis en place pour la circulation motorisée ? Voire carrément suicidaire (pourquoi s'éclairer la nuit, c'est aux motorisés de regarder où ils vont !) ? Le respect des autres est l'autre face de la liberté ; les cyclistes, si respectueux de l'environnement, prennent à cœur de se mettre à la place des autres : comment en voiture respecter un cycliste la nuit si on ne le voit pas venir ?

Or ce sont les dérives que nous réfutons : les grands ronds-points, les voies multiples, les feux synchronisés pour les motorisés, à boucle magnétique ne détectant pas les vélos, à alternances multiples pour les tourne-à-gauche, à droite et que sais-je encore ?

Mais quel décalage entre cette vision, qui me paraît juste, de l'automobiliste responsable de ses choix et respectueux des autres usagers, et la loi de la jungle du tropisme automobile, qui prévaut encore dans l'esprit d'une minorité, mais que l'on croise tous les jours.

Certains cyclistes ont encore l'impression, lorsqu'ils circulent sur la route, de gêner les automobilistes ! N'est-il pas frappant, lorsqu'un automobiliste vous klaxonne parce qu'il estime que vous pourriez vous serrer d'avantage, qu'il occupe les 4/5 de l'espace, qu'il en réclame d'avantage, sans être plus pressé, ni plus important ?? Alors que c'est lui qui a choisi, parce que ça l'arrange de prendre plus de place, d'aller plus vite et de brûler du pétrole ! certes il en a le droit, nous en comprenons bien les avantages, mais pourquoi en subir les inconvénients ?

2.2 Un manifeste politique en faveur du vélo

Quel mode de transport urbain ne pollue pas, n'est coûteux ni pour la collectivité ni pour l'utilisateur, occupe peu d'espace, ne fait pas de bruit, est accessible à la plus large fraction de la population, est bon pour la santé, ne provoque pas d'accidents graves, ne contribue pas à l'effet de serre ? La réponse n'est pas difficile à trouver. Alors pourquoi ne pas favoriser le vélo ?

Des stationnements vélos au lieu de stationnement voitures, pourquoi pas des pistes "voiturables" au lieu de pistes cyclables, et des recettes que nous exposons tout le temps dans ces colonnes !

Illustrons le propos par cette photo de piste "voiturable", sur laquelle il manque des poteaux, des poubelles, quelques vélos stationnés pour faire bonne mesure. Mais le cœur y est :



Il nous faut dénoncer avec conviction une situation tout à fait paradoxale. En France, la plupart des élus parlent du vélo urbain avec un sourire au coin des lèvres, ne voyant en lui qu'un mode accessoire, bon pour les étudiants désargentés et les marginaux autophobes. Pourtant, quel élu se présenterait en disant qu'il veut aggraver le dérèglement climatique ? Quel gouvernement se réclamerait d'une politique de transport accentuant la dépendance pétrolière ?

Et c'est pourtant ce qu'ils font :

- investissements anachroniques (doublement A9, rocade),
- multiplication des cadeaux fiscaux (prime à la casse, diminution de la TIPP, crédit d'impôts, comme si on achetait une voiture neuve pour moins l'utiliser.
- mensonges et d'intoxication : la saturation de l'A9 est un mensonge (ce sont les entrées de Montpellier qui sont saturées, doubler l'A9 ne fera qu'empirer la situation), l'augmentation du coût de l'essence relève du fantasme (si on l'indexe au salaire minimum, par exemple en 1970 avant la crise pétrolière, il fallait travailler 20 minutes pour 1 litre d'essence, aujourd'hui autour de 10 minutes) ; et en parler tout le temps (chèque essence) c'est de l'intoxication !

Les pouvoirs publics n'ont aucunement pris mesure des nombreux défis auxquels nous devons faire face (raréfaction des ressources pétrolières, dérèglement climatique) et de l'ère de chaos que leur absence d'anticipation prépare : nous demandons à passer de l'ère des mesurette électorales à celle des mesures de fond, de l'ère des contradictions à celle des choix cohérents et durables.

3 Vélorution(s)

Une Vélorution chasse l'autre. Celle du Samedi 7 Octobre était tout à fait réussie : affluence record (200 personnes), temps magnifique, bonne ambiance (rassemblement sur l'esplanade en fin de manifestation), parcours intéressant, protection efficace de la police nationale à vélo.



Vélorution du 7 Octobre.

La couverture médiatique a été importante : FR3 a réalisé un reportage diffusé deux fois, des échos dans Midi-Libre et la Gazette (dans d'autres ?).

La tonalité de cette manifestation a été très posée, courtoise, sans agressivité. On nous reproche de plus en plus, même parmi nos adhérents, une opposition ressentie comme agressive « à tout » : la mairie, les voitures, les 4x4, les 2x2 voies en ville, les autoponts qui



Une assistance nombreuse.

sont si pratiques pour éviter les bouchons du carrefour de la route de Nîmes, le stationnement des voitures sur les pistes cyclables qui sont les seuls moyens d'accompagner les petits en sécurité à l'école. Bref nous ne sommes que des incorrigibles râleurs.

Personnellement, j'ai beaucoup apprécié le caractère bon enfant et la convivialité de cette Vélorution.



Un tandem présidentiel.

En régime stable, nous devrions organiser une Vélorution chaque premier Samedi du mois. Mais de l'avis des participants, après avoir placé la barre haut, il faut se donner les moyens de bien réussir ces manifestations (tout en maintenant une pression régulière).



Tradition : lever de vélos.

Le 4 novembre, c'est au milieu des vacances, il y aura des défections. Le samedi suivant, c'est le 11 Novembre.

Nous préférons donc attendre le mois suivant et dès à présent mobiliser pour une Vélorution le 02 Décembre 2006.

4 Brèves

4.1 Le triangle de la mer

J'ai testé le 28 Octobre le « triangle de la mer » : Montpellier - Palavas - Carnon - Montpellier, via l'itinéraire maintenant classique. Il y a des améliorations, il reste des points noirs, très noirs.

Soyons clairs : il n'est pas question d'emmener des enfants d'âge inférieur à 14 ans, sur la partie Montpellier - Carnon. Le rond-point d'Auchan est un point noir que nous avons souligné : pas de feu et une sortie des voitures à grande vitesse qui rend la traversée par des piétons et des cycles périlleuses. Mais avec un peu de contrôle on finit par passer en sécurité, surtout un Dimanche, jour où la fréquentation de la zone commerciale est faible.

Mais que dire de la partie située au niveau des cabanes de Pérols ? Pont étroit, pas de piste, traversée de la route pour rejoindre la piste. Tout ceci n'est absolument pas praticable par un groupe de cycliste comportant des jeunes enfants. Mais après tout, circuler à vélo le long de la 4 voies, bruyante, polluée n'a aucun intérêt pour un cycliste du week-end.

La partie Montpellier - Lattes le long du Lez n'a pas changé. Il vaut mieux que le temps soit sec, le revêtement est étroit, avec quelques ornières et trous, des tessons de bouteille, mais au moins on a une vue agréable et on est protégé des voitures.

La traversée de Lattes est « raisonnable », l'itinéraire en sortie de souterrain est balisé sur le trottoir pour retrouver les berges du Lez. On peut préférer la route calme qui mène à la maison de la Nature. Puis le long du Méjean, on retrouve deux nouveaux ouvrages : un

pontceau de quelques mètres qui enjambe un petit cours d'eau, et le nouveau pont dit des 4 canaux. Les accès au pont sont «moyens», en attendant la fin de la réalisation du parcours complet par le Conseil Général.

On va ensuite à la mer ou à Maguelonne, la partie Palavas - Carnon le long du canal est très agréable, mais attention à la pluie : il y a des ornières et de la boue par endroits.

Le retour par la piste de Carnon est à déconseiller.

4.2 C'est l'hiver : cyclistes brillez

Attention, il est plus que temps de réviser vos équipements pour rouler de nuit. Un seul conseil : cyclistes brillez, de tous vos feux. Dynamos fixes, ampoules classiques, au gaz rares, diodes, dispositifs clignotants, à pile,... Tout est bon, mais brillez. Le tout est d'être vu.

Je vous recommande fortement le magasin *On avance* qui possède un choix unique sur la région de Montpellier, de tels dispositifs. Notamment de minuscules éclairages à pile comportant plusieurs diodes blanches qu'on fixe à l'avant, sur le guidon, qui clignotent, et rendent le cycliste extrêmement visible.

5 Accès aux plages : un peu de raison.

Un article de Gérald Daurat.

Les autorités responsables ont l'intention de fermer à la circulation automobile la route littorale du petit travers entre la Grande Motte et Carnon. Le motif officiel est que cette zone de dunes est profondément détériorée par la pression automobile, ce qui est parfaitement exact. On ne peut que se réjouir d'une telle préoccupation. De la part de ceux qui ont bétonné le littoral, continuent de remblayer les zones humides du côté de Frontignan et détruisent à coup de lotissements et voies rapides des centaines d'hectares de nature chaque année, c'est un soucis louable et bienvenu. Pourvu qu'ils étendent leur réflexion au reste du département !!!

Cependant, ils ont quelques idées complémentaires qui permettent de comprendre la contradiction apparente entre leur soucis des plages et leur acharnement à saccager le reste. Ils veulent créer de vastes parkings payants en remplacement du parking gratuit actuel. Après les plages privées voici une autre façon de transformer ce bien commun en marchandise rentable pour un petit nombre. On ne prend pas beaucoup de risques d'erreur en supposant que ces parkings seront mis en concession et confiés à de grosses sociétés, normalement dotées de filiales en Suisse ou au Luxembourg. Comme on pouvait le subodorer il n'est rien prévu d'autre pour accéder aux plages.

En regard la réaction d'une large part de la population est un rejet total de ce projet. Le succès de la pétition de protestation l'atteste.

J'ose affirmer que les deux parties ont à la fois un peu raison et profondément tort.

La situation actuelle est, convenons en, intenable et scandaleuse. Le seul moyen sûr et pratique pour aller aujourd'hui de l'agglomération à cette plage est en effet la voiture. Les bus ont été supprimés l'an dernier par des élus qui accordent bien plus d'attention à leurs disputes puériles qu'à l'intérêt des populations : il faut se débrouiller entre les bus du Conseil Général et ceux de la TAM, les horaires sont malcommodes, le trajet interminable et le prix dissuasif. Quant à l'accès à vélo, il avait fait l'objet de bons aménagements vers 1970. Depuis des efforts méritoires sont enregistrés pour réparer cette erreur funeste et gêner l'accès des vélos : le rond point d'Auchan en est un récent exemple mais d'autres sont intéressants comme celui de Carrefour sous deux mètres d'eau dès qu'il pleut ou les bordures construites à Port Marianne spécialement contre les vélos. Par temps sec on peut toutefois rejoindre

Palavas par la digue du Lez, à condition d'avoir un vélo solide. Le Conseil Général a bien lancé un projet très séduisant sur ce secteur, mais la réalisation manque de vélocité.

Tant est si bien que seuls quelques marginaux ne vont pas à la plage en voiture.

Quelles en sont les conséquences ?

En prenant les choses au minimum on peut tabler sur 8 km de route littorale avec un stationnement en épi de part et d'autre. La route fait 6 m de large, et le stationnement occupe deux fois cinq mètres, ainsi l'espace détruit est de treize hectares (16x 8000= 128000 m²) pour faire stationner au grand maximum 5000 voitures. Il y a encore bien d'autres surfaces consacrées au parking, peut être pour cinq mille voitures de plus. Si on ajoute les surfaces détériorées par les trop nombreux accès à la plage on comprend aisément que la pression sur cette zone fragile n'est pas tolérable.

De ce point de vue les autorités responsables ont parfaitement raison et mieux vaut se réveiller tard que jamais.

L'ennui c'est qu'elles veulent créer des parkings pour remplacer ceux qui seraient supprimés. Pour un minimum de 10000 voitures il faut 30 hectares (15 m² par place plus la circulation, l'accès et la gestion), c'est dire que le remède serait au mieux égal au mal puisque ces surfaces seraient prises en zone humide ou dunaire. Par contre on aurait dépensé beaucoup en aménagements, réhabilitation etc... sans aucun résultat, sauf bien sûr pour les bénéficiaires des dépenses publiques. C'est indéfendable.

La position des opposants n'est pas tenable non plus car 15 000 voitures par jour (en tablant sur 1,5 voiture par place et par jour) créent une grande pollution, des dégradations graves à la zone littorale et ; par la pression du trafic, poussent à détruire encore plus d'espace pour des voies rapides. Pour la pollution on peut faire un petit calcul : à 160 g de CO₂ par km (en réalité un peu plus car l'usage de la climatisation et le démarrage à froid sont très polluants) et pour 30 km en moyenne par trajet, celles ci dégagent 72 tonnes de CO₂ sans compter les particules fines généreusement dispensées par les diesels et les autres polluants dont l'ozone est le témoin. Dans une agglomération aussi polluée que Montpellier, ce n'est pas rien. Il faut aussi ajouter le bruit et les accidents pour estimer les nuisances.

Quant au coût direct, à 30 centimes le km, les automobilistes paient par jour 0.3€ × 30km × 15 000 véhicules soit, 135.000€ et la collectivité une somme difficile à chiffrer mais tout à fait considérable pour construire, entretenir les routes et les surveiller. On peut raisonnablement penser que ces chiffres sont un minimum et que la réalité est pire encore. Tout ceci est très bon pour le PIB (en particulier les accidents), mais beaucoup moins pour notre société. Si on intègre toutes les voitures venues d'au delà de l'agglomération le résultat est encore aggravé.

De ce point de vue, les tenants du statu-quo ont profondément tort aussi. Là où ils ont raison, c'est quand ils affirment que chacun doit pouvoir bénéficier de la plage et la mer, ce bien commun.

Les deux positions en lice ne sont donc pas tenables dans l'optique de la préservation de l'environnement, des ressources naturelles et du bien être général. Il faut faire un petit effort d'imagination pour parvenir à la fois à la préservation de l'environnement et à l'accès aux plages pour tous.

A y regarder de près, la source de tous les problèmes évoqués c'est l'usage de l'automobile pour aller à la plage : occupation de l'espace, dégradations, consommation de ressources non renouvelables, pollutions, nuisances, danger, coûts élevés pour les particuliers et la collectivité. Quant à l'efficacité en temps de trajet, elle est sujette à caution si on prend en compte les embouteillages et le temps perdu à chercher un parking.

La solution raisonnable serait donc de très fortement réduire l'usage de l'automobile pour se rendre à la plage et de le remplacer

par autre chose. J'entends déjà les cris d'orfraie des autorités et des opposants pour le coup réconciliés, tous rivalisant de qualificatifs fleuris... Chacun jouant sur son registre ça pourrait faire un concert étonnant.

Et pourtant... c'est comme ça dans d'autres pays où seuls un petit nombre se rend à la plage en voiture.

Explorons donc quelques pistes. La distance moyenne est de 15 km aller, la zone est plate et les intempéries ne sont pas à craindre.. Le vélo est parfaitement adapté pour faire le trajet Montpellier la plage.

Deux parcours existent déjà, il suffit de les remettre en état et de les sécuriser : très peu d'investissements en perspective surtout si on les compare aux projets pour les voitures et infiniment moins de frais d'entretien. Pour le débit, aucun soucis à avoir, une piste cyclable correcte permet aisément 6 à 8000 passages à l'heure. Entre autres avantages je citerai : l'exercice physique modéré de deux heures maximum (aller retour) excellent pour la santé à presque tous les âges, l'absence de pollution et de consommation d'énergies fossiles, une grande convivialité et une réduction énorme du coût du déplacement. Pour tous, en particulier les enfants, quels bons souvenirs en perspective ! L'allongement très relatif du temps de parcours serait bien récompensé et l'entraînement venant il deviendrait minime.

Le traitement de l'accès à la plage elle même serait simple.

Comme les vélos occupent très peu de place, il suffirait de conserver une petite bande de 2,5 mètres de la route littorale pour faire une piste cyclable à double sens, utilisable aussi par les secours. Tous les 500 m environ une courte portion de route à 6 mètres serait conservée pour aménager un parc à vélo. Le reste de l'ancienne route pourrait être décaissé et les matériaux réutilisés sur place ou ailleurs et les ganivelles (les clôtures en bois) pourraient être déplacées tout près de la piste. Le gain en emprise serait considérable (facteur 5) , passant de 16 mètres actuels à 3 mètres environ et comme les vélos dégradent tellement moins que les voitures la pression écologique serait encore plus réduite. L'espace-ment des parkings et l'aménagement général devraient être calculés pour éviter l'accès aux dunes hors des passages autorisés. Rapidement le problème principal pourrait être l'envahissement de la piste par les dunes, signant la réussite de la réhabilitation du site.

Le bilan financier pour la collectivité serait remarquable : sur cette distance, on ne connaît pas de moyen de déplacement aussi économique et exempt de nuisance et pollution . Le bilan santé serait appréciable, chacun faisant un exercice salutaire.

Toutefois une partie des usagers ne pourrait ou ne voudrait pas aller à la plage à vélo. Des solutions complémentaires seraient donc à proposer, les transports collectifs en premier lieu. Le cahier des charges devrait comporter une fréquence élevée, des horaires adaptés et un temps de parcours réduit : ce qui implique des voies réservées dès qu'un risque de ralentissement existe. L'accès aux plages pourrait se faire à partir de la 4 voies qui longe le canal du Rhône à Sète à des intervalles définis. Les matériaux décaissés sur la route littorale pourraient servir à aménager les (étroites) allées conduisant à la plage. Pour sécuriser les arrêts on peut tout imaginer, le plus simple étant de séparer le trafic bus du reliquat de trafic au-

tomobile. Ainsi par exemple, la moitié de voirie côté mer serait à double sens et réservée aux bus, l'autre moitié mise à double sens et vitesse réduite, pour les voitures. Cette solution éliminerait le risque de collision des piétons par des voitures, ne nécessiterait que peu d'investissements, aucune destruction supplémentaire d'espace et marquerait nettement la priorité accordée aux déplacements doux. D'autres solutions existent mais seraient plus onéreuses comme la création de ronds points à petit rayon à chaque arrêt de bus. Les tarifs devraient être combinés avec ceux de la TAM, attractifs, en particulier pour les familles et les correspondances avec la TAM bien organisées. Il est possible que du matériel roulant soit déjà disponible pour cette opération. Les navettes pourraient aussi pousser jusqu'aux environs du Grau du Roi pour prendre en charge les personnes venues du Gard. Par rapport à la voiture, le bilan de pollution et de nuisance serait largement positif et les investissements supportables bien que très supérieurs à ceux du vélo.

Enfin restent les accros à la voiture. Assez vite leur nombre devrait décroître si l'offre alternative est attractive et bénéficie des privilèges retirés à la voiture. Il est inconcevable de construire des parkings en zone dunaire, mais on pourrait rechercher ailleurs des surfaces déjà détruites pour les exploiter en parkings, leur capacité totale restant très modérée. Les plus éloignés seraient gratuits, avec en prime une promenade de santé pour aller à la plage ou prendre le bus, ceux plus proches seraient payants et à des tarifs destinés à compenser l'ensemble des coûts directs, indirects et des nuisances engendrées voire financer certains modes doux. Dans les autres pays européens des tarifs de 4€ l'heure sans dégressivité sont courants et vont parfois au delà. En tout état de cause aucune surface nouvelle ne devrait être détruite au bénéfice des automobiles ou d'autres, ce qui impliquera des choix radicaux.

La question des visiteurs venus d'au delà de l'agglomération de Montpellier, par exemple du Gard, pourrait être traitée de la même manière en recherchant des surfaces déjà détruites pour y stocker les voitures loin des zones sensibles. Parallèlement les usagers de la ligne TER Nîmes/le Grau du Roi pourraient être favorisés (gratuité des bus sur présentation du billet TER par exemple) pour inciter à un transfert de la voiture vers le train. Quant aux touristes venus en voiture, ils leur suffirait de les laisser dans leur résidence de vacance et d'utiliser les moyens de déplacement locaux pour aller aux plages.

Ces propositions peuvent paraître surréalistes en France, mais elles n'ont rien d'original, c'est exactement ce qui existe entre Haarlem, Amsterdam et les plages de la mer du Nord aux Pays Bas par exemple. Tout fonctionne très bien ainsi. Ce dispositif y est en place alors que leur zone de dunes est beaucoup plus étendue que la nôtre et moins menacée. Serions nous, malgré l'urgence à agir, moins capables qu'eux ?

Il est certain que les modes de pensée locaux, hérités des années 60 ,seront heurtés, mais justement les années « pétrole-bagnole » sont finies et il est temps de modifier nos comportements. Que laisserons nous à nos enfants sinon des étés brûlants, un désert de bitume et du béton délabré si nous persistons ?

La revue nécessaire de la Fédération des Usagers de la Bicyclette :

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Nouvelle présentation dans le dernier numéro 87 Octobre 2007 : Pourquoi les cyclistes ne respectent pas le code de la route ?

5 numéros par an, 14 €.

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 simple, évitez si possible les formats propriétaires du genre word ou autre) 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.

Expéditeur :

VéloCité Languedoc
8 rue des Orchidées
34000 Montpellier

Destinataire :

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

Nom	Adresse	Remise
On Avance	7 bis quai des Tanneurs, Montpellier	7% sur accessoires.
Sibade	7 rte de Lodève, Celle-neuve	10%
Pinol	110, rue Fg Boutonnet, Montpellier	10%
Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier	pas de remise

L'association qui vous aide à réparer un vélo

VieuxBiclou	22 rue Lamartine, Montpellier	voir site
-------------	-------------------------------	-----------

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 .

Vélocité Languedoc

8 rue des Orchidées
34000 Montpellier FRANCE
Tél. : 04 34 00 71 10 ou 04 67 58 47 59
<http://montpellier.fubicy.org>
e-mail : montpellier@fubicy.org

LANGUEDOC

VÉLOCITÉ

La ville sans contraintes.

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).