

1 Sur votre agenda

Du 8 au 14 mars 2009 : Semaine de l'Environnement
organisée par des étudiants de Montpellier soutenus par le Réseau GRAPPE

Dans le cadre de cette semaine :

Samedi 14 mars, place de la Comédie (sous les trois grâces)

14h- Atelier réparation de vélos

15h - **Vélorution**

Voir programme complet sur le site www.reseaugrappe.org

2 Éditorial : Montpellier, appliquée, laborieuse, où sont tes talents ?

La ville touche à tout en matière d'équipements cyclables : pistes, trottoirs partagés, double-sens cyclables, vélos en libre service, sas vélos... Elle est un véritable laboratoire des solutions, mais tout semble à l'état d'ébauche. Pourtant, la plupart des autres grandes villes ne sont plus au stade expérimental, elles sont passées à la production de masse, avec un succès certain et un engouement nouveau pour le vélo. Citons en vrac Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Rennes, Dijon, Grenoble, Paris, Toulouse... Dans ces villes, les solutions performantes ont été repérées, les inconvénients d'autres solutions éliminés et corrigés (plus de trottoir cyclables, mais des bandes à semi-hauteur de trottoir par exemple), la continuité y a été soignée, tant sur l'aspect plan de circulation global que sur le détail (cheminement dans les carrefours), les transports en commun sont performants, et articulés avec le vélo (parfois), le problème de la banlieue y est aussi évoqué. Oh ! je ne veux pas dire que tout soit bien ailleurs, loin de là, mais les exemples d'aménagements réussis sont bien connus.

Et pourtant, ici, ce n'est pas la bonne volonté qui fait défaut – lire ci-après l'interview de la déléguée au vélo –, ni les finances – les aménagements vélos étant d'un coût dérisoire. Il s'agit tout simplement d'une manque manifeste d'ambition pour le vélo, lui qui ne donne pas lieu à des aménagements somptueux, coûteux, et pouvant s'inaugurer en grande pompe. Il faut dire que les embouteillages, trop ponctuels, ne sont pas assez suffocants à Montpellier, que la partie centrale en est relativement épargnée. Les transports en communs y sont fantaisistes quant à leur desserte, la périphérie est abandonnée à elle-même, le vélo en libre-service y est un échec malgré les qualités manifestes et reconnues du système adopté. Pourquoi : une fois encore, les élus n'y ont pas cru, les vélos, c'est pour les touristes : alors que certaines villes ont misé sur l'effet de massification, on ne trouve des stations vélo que le long du tram (et le déploiement de nouvelles stations est interminable). Alors qu'un tel dispositif exige que ces stations soient aussi implantées en zones non desservies par le tram, de manière à offrir la multi-modalité. Bon, enfin, c'est peut-être une stratégie, ces mêmes touristes, qui viennent pour voir la mer, n'ont que le vélo pour y aller ! Le tramway n'y aurait sans doute pas fait le plein !

Luc Nourigat

3 Interview de Madame Stéphanie Blanpied

Le nouveau conseil municipal de Montpellier est en place depuis maintenant 9 mois, et nous avons souhaité rencontrer Madame Stéphanie Blanpied, nouvelle élue, conseillère déléguée aux déplacements, aux pistes cyclables et à VéloMagg auprès du premier adjoint, afin de l'interviewer. Il nous semble en effet important de cerner la position de la nouvelle municipalité sur un certain nombre de questions qui nous préoccupent en tant que cyclistes au quotidien. L'interview a eu lieu le jeudi 12 février. Nous avons eu à cette occasion un bon contact, face à une jeune élue qui nous a semblé motivée, intéressée et ouverte au dialogue. Le compte-rendu qui suit a été approuvé par Madame Blanpied, et respecte le style « parlé » de cet échange.

Vélocité : C'est votre premier mandat comme conseillère municipale de Montpellier. Après avoir été élue, pourquoi avez-vous pris la responsabilité « Politique des déplacements, pistes cyclables et VéloMagg » ?

Stéphanie Blanpied : C'est une proposition que madame le Maire m'a faite et que j'ai acceptée tout de suite parce que, exercée auparavant par nos collègues des Verts, il me paraissait important qu'elle soit portée par un élu ayant des convictions écologistes. Ça ne me paraissait pas mal d'avoir un secteur dans lequel puissent s'exprimer les convictions qui sont les miennes sur le développement durable, même si, pour l'instant, je n'ai pas un corpus idéologique extrêmement poussé de ce point de vue là mais une sensibilité qui pré-existait au choix de cette délégation. Quand on arrive, qu'on est une élue, soit on accepte une proposition soit éventuellement on la refuse et on fait autre chose, mais moi j'ai accepté sans sourciller parce ça me paraissait important d'avoir des choses à dire sur ces questions là. Le chantier est important, que ce soit en matière de déplacements – et en matière de piste cyclable c'est encore plus vrai – c'est un sujet d'actualité qui retient l'attention de tous les pouvoirs publics. Actuellement l'État se désengage, et si les collectivités locales ne font pas les efforts nécessaires, je ne pense pas que cela se fera au niveau national...

V : Pouvez-vous nous préciser votre rôle en tant qu'élue avec cette responsabilité ?

S.B. : J'ai la chance d'être rattachée au premier adjoint Serge

Fleurence qui m'a laissé assez rapidement les mains libres sur le dossier des pistes cyclables parce que, bon, faut être clair, les déplacements c'est quand même essentiellement l'agglo. Au niveau de l'agglo on a un élu aux transports qui s'appelle Robert Subra, un élu au développement durable qui s'appelle Christophe Moralès, donc très honnêtement, même si dans ma délégation il y a un Véloagg, et je m'y intéresse bien évidemment, les décisions sont prises par la collectivité. Moi, en tant que conseillère communautaire je participe à la décision, j'y suis associée mais ce n'est pas moi qui impulse, ce n'est pas moi qui donne le tempo. Sur les pistes cyclables c'est l'inverse : c'est moi qui réunis les services, Monsieur Fleurence a une grosse délégation en tant que premier adjoint, il ne pourrait pas être aussi présent que moi j'essaie de l'être sur ce sujet donc c'est vrai que le fait de travailler de concert avec moi permet d'être plus efficace. Donc je réunis les services, on fait des choix ... un des premiers gros débats qu'on a eus c'était sur le budget, j'ai poussé un certain nombre de propositions pour avoir un budget conséquent en matière de pistes cyclables. Pendant l'été on a fait beaucoup de réunions de travail auxquelles j'ai systématiquement participé, y compris sur les choix de pistes. J'ai quand même un large pouvoir de décision – c'est peut-être un mot un peu important – mais en tout cas un pouvoir d'impulsion très clair, y compris sur les choix d'opérations. On a une réunion le 25 février, à laquelle, normalement, M. Fleurence participera, donc il aiguillera peut-être les choses différemment, de son point de vue à lui, il va peut-être rectifier à la marge les propositions qu'on a faites mais en tout cas, c'est moi qui joue le rôle d'animation politique sur cette partie là de ma délégation.

V : Quel est le service technique sur lequel vous vous appuyez ?

S.B. : Il y a deux services : la Direction du Génie Urbain – la DGU, qui s'occupe de l'opérationnel, pour être clair, et la Direction de l'Aménagement et de la Programmation, la DAP, qui s'occupe plus des projections, par exemple, c'est elle qui supervise le schéma directeur cyclable qui a été finalisé fin 2007, début 2008 (avec la CETE), donc eux sont plutôt sur l'aspect programmation des opérations. Voilà, c'est un peu les deux pendants de la décision, en gros c'est l'amont et l'aval. J'essaie d'avoir toujours les deux en présence quand on fait des réunions, parce que je me suis rendu compte assez rapidement que quand je faisais les réunions pour discuter de programmation avec les ingénieurs de la DAP puis qu'après je voyais les gens de la DGU, ces derniers m'expliquaient que non, ce n'était pas possible, qu'il fallait revoir notre copie ! En ayant les deux en présence, j'essaie de faire en sorte que ça s'accélère un peu. Mais ça se passe très très bien par ailleurs, ce sont des gens qui bossent beaucoup, et qui sont très sérieux.

V : Mais au sein de la DGU et à la DAP y a-t-il un service particulier chargé des aménagements cyclables ?

S.B. : Non, à la DGU il y a un service Déplacements, qui a été pas mal étayé ces temps-ci, et au sein duquel il y a des gens spécialisés dans tel ou tel domaine, mais on n'a pas un interlocuteur unique, ça dépend des sujets abordés. Là, par exemple, on va avoir un débat sur les double sens cyclables : sur cette affaire j'aurai affaire à une personne en particulier, mais sur d'autres affaires ce sera quelqu'un d'autre. En revanche à la DAP c'est Madame Aboki.

V : Vous déplacez-vous vous-même à vélo ?

S.B. : Rarement, et uniquement pour mes loisirs. Je suis à pied tout le temps, car je travaille à la préfecture et j'habite à Antigone donc je fais tout à pieds ou en tram et ça a toujours été comme ça depuis que je suis à Montpellier ; mais par contre, il m'arrive de temps en temps de louer un Véloagg, ne serait-ce que pour voir comment ça fonctionne ou pour aller me rendre compte sur le terrain des aménagements cyclables, mais pour être très honnête, je ne l'utilise pas de manière régulière.

V : Et vous connaissez des élus qui viennent en vélo ?

S.B. : Oui, Michaël Delafosse, j'en suis sûre. Sinon, à ma connaissance, je ne vois pas d'autres noms, mais il est vrai que je ne suis pas toujours à la mairie, je ne croise pas souvent les élus lorsqu'ils arrivent, donc je ne sais pas trop. Par ailleurs, comme nous avons un parking réservé, il est parfois plus simple de prendre sa voiture quand on vient de loin !



V : En arrivant, vous avez trouvé une certaine situation des aménagements cyclables. Quelle a été votre impression générale sur ces aménagements ?

S.B. : Mon impression a été assez inégale. Ce qui m'a interpellé c'est qu'il y a plein d'endroits, y compris indiqués sur le plan de l'agglo pour les utilisateurs Véloagg, qui sont dangereux. Avenue de Lodève, par exemple, avenue Ravaz, aussi. D'autre part, il y a des morceaux de piste qui sont assez sympatiques, comme rue Saint Jaumes ou rue de la Vieille Poste – que nous allons essayer de prolonger car elle est discontinuée, mais enfin ce qui y est fait est relativement bien fait. On va inaugurer Henri Marès qui est pas mal aussi. Mais c'est vrai qu'il y a plein d'endroits où je considère qu'il faut faire un effort, et plutôt que de faire du kilomètre dans les mois et les années qui viennent je préférerais qu'on fasse un effort sur ce qui existe déjà pour le sécuriser. C'est vrai qu'il y a un débat sur le fait que si on sécurise trop, au bout de l'aménagement ça devient plus dangereux pour le cycliste parce que il se retrouve au milieu du flot des voitures alors que jusque là il était séparé, ça c'est un argument que j'ai entendu alors je veux bien y croire ! Mais enfin, quand on a un tout petit espace séparé par un trait de peinture pour faire du vélo, ce n'est pas satisfaisant. Donc on va vraiment essayer de faire un effort de ce point de vue là, avec le budget qui nous a été alloué qui est quand même assez conséquent. On a quand même, monsieur Fleurence et moi-même, obtenu un million d'Euros chaque année sur les cinq années prochaines, grâce à l'arbitrage favorable de madame le Maire, donc on a la possibilité de faire des choses. Alors après, il y a des endroits où il faut reprendre la chaussée, où effective-

ment ça coûte très cher. Par exemple, sur la Vieille Poste on m'a annoncé le chiffre de 1 million d'euros ! Nous avons revu le projet avec les services et malgré son coût, il présente un véritable intérêt car il y a pas mal de salariés, dans cet endroit là, que ça intéresse de pouvoir aller bosser en vélo. Pour le coup il y a une vraie étude qui a été menée, par l'agglomération notamment, et l'on sait que ce sera utile. Cela ne remet pas en cause l'idée de profiter d'avoir un budget conséquent sur la durée du mandat pour faire de la réfection sur site, y compris en discutant avec les associations de cyclistes.

V : Quel est, à votre avis, le meilleur aménagement cyclable de Montpellier ?

S.B. : Pour moi, c'est celui de la place Salengro (avant le boulevard Renouvier) il y a un aménagement cyclable avec une séparation en béton donc une protection pour les cyclistes, ça évite que les voitures fassent des écarts et à la fois c'est un type d'aménagement adaptable même dans des endroits où l'emprise de la voirie est limitée. Après se pose la question de la continuité entre les pistes, qui est aussi une priorité de la mairie de Montpellier.

V : Et le moins bon ?

S.B. : Ah le plus mauvais c'est avenue de Lodève. Extrêmement dangereux ! Alors je sais qu'on renvoie toujours ça aux calendes grecques parce qu'il y a le dossier du tram. C'est un peu compliqué, parce qu'alors on ne peut discuter de rien ! Donc sur l'avenue de Lodève, je vais faire des propositions. L'arrivée du tram, c'est une bonne chose pour les déplacements propres dans la ville, mais il ne faut pas que ça nous empêche d'avancer sur le reste des dossiers.

V : Et alors, qu'est-ce que vous pensez des immenses ronds-points comme Près d'Arènes, le rond-point de la Lyre, etc. ?

S.B. : On a un projet de faire une piste sur l'avenue de Palavas, qui rejoindrait ce rond-point ...

V : Mais il y en a déjà une, à double sens, sur l'avenue des près d'Arènes, qui arrive donc au rond-point, bon et alors ? Qu'est-ce qu'on fait quand on y est ?

S.B. : Le problème c'est que là, il faudrait faire des trottoirs tout autour du rond-point, un système de trottoirs partagés ...

V : Mais ça reste dur, il y a des endroits où on ne peut pas passer, par exemple pour aller à la médiathèque, il faut bien traverser le flot de voitures, et, en vélo ou à pied, c'est quasi impossible ... Bon, on ne peut pas régler ce problème dans un bureau, mais ce sont des choses qui sont rudes !

S.B. : Oui.

V : La démarche « code de la rue », initiée en 2006 a récemment fait évoluer la réglementation du code de la route. La parution du décret 2008-754 du 30 juillet 2008 conduit à trois conséquences majeures :

- l'introduction d'un principe de prudence dans le code de la route, pour mieux promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes doux ;
- l'introduction de la zone de rencontre - zone à priorité piétonne, ouverte à la circulation de l'ensemble des usagers et dans laquelle la vitesse est limitée à 20km/h- qui s'accompagne d'une précision des règles relatives à la

zone 30 et à l'aire piétonne ;

- la généralisation du double-sens cyclable dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés des zones de rencontre et des zones 30.

Quels sont les projets de la ville de Montpellier en ce sens ?

S.B. : Ce sera essentiellement l'objet de la réunion du 25 février, dans 15 jours. Il y aura notamment Madame Bienvenu, Madame Aboki, Monsieur Favier, qui ont travaillé sur des propositions qu'ils sont censés me soumettre pour validation. Ces choses prennent un peu moins de temps que des travaux de pistes cyclables, donc on doit discuter de ça de manière prioritaire – et puis à côté de ça, il y a les aménagements dont je vous parlais tout-à l'heure et sur lesquels il faut qu'on fasse des choix budgétaires, mais essentiellement notre réunion portera là-dessus, sur l'application des nouveaux décrets de 2008 sur les double sens cyclables. On aura aussi un débat sur les zones de rencontre, donc les zones 20. Personnellement, je suis toujours un peu dubitative sur l'utilisation partagée parce que, même si l'idée est que le plus fort protège le plus faible, je ne suis pas extrêmement convaincue. Ce n'est pas que je ne crois pas en l'homme, mais je vois bien ce qui se passe : j'ai un ami qui a été accidenté rue de la Loge par une cycliste, 6 côtes cassées, 10 jours d'immobilisation, la cycliste est partie sans même laisser son nom. Alors je sais, il ne faut pas généraliser, ce n'est pas du tout mon propos, mais enfin, ce n'est pas la première fois que j'entends dire qu'il y a un risque et idem, évidemment, pour les cyclistes de la part des automobilistes. Les zones de rencontre, à 20km/h, on peut supposer quand même qu'il ne se passe rien de très grave mais néanmoins je ne suis pas extrêmement convaincue, y compris par exemple sur les trottoirs partagés, à propos desquels je reste réservée.

V : Cependant, il semble que dans une ville comme Montpellier, où il y a beaucoup d'endroits où l'on manque d'espace, la séparation des flux entre piétons, vélos, voitures, est presque impossible à faire. Ce qui a été fait, c'est de reporter une circulation de vélos sur le trottoir partagé, ou bien, d'enlever une voie de voiture pour mettre une piste en site propre, comme sur le Verdanson, mais ce n'est pas faisable partout, il y a des endroits où il n'y a pas la place, et donc, là, si vous voulez vraiment protéger les uns et les autres, il faudra un trottoir bien protégé, il faut une vraie piste cyclable protégée, mais du coup il faut enlever les voitures ! Il semble qu'avec la zone 30, ou la zone 20, tout le monde a sa place.

S.B. : Ce que vous dites est vrai, effectivement. Pour prendre un exemple précis, sur l'avenue de Palavas, on réfléchit à un aménagement là où il y a actuellement quatre voies de voiture et un trottoir minuscule. Là, en l'occurrence, ce sera probablement, mais rien n'est acté, un trottoir partagé qui donnera de l'espace à la fois aux piétons et aux cyclistes, parce que, s'il faut à la fois faire un trottoir large et une piste cyclable en site propre, il faudrait passer de 4 à deux voies pour les voitures, ce n'est pas possible, l'idée serait donc de ne supprimer qu'une voie. Voilà, c'est l'exemple typique où le souci que vous pointiez, quand on manque d'espace, plutôt que de ne rien faire, mieux vaut mettre une zone partagée qui permet à tout le monde de cohabiter. Mais sur le principe, c'est vrai que j'ai été alertée quelques fois pour des cas où les trottoirs partagés, ça ne marche pas, les piétons s'en plaignent, le cycliste ne peut pas aller à son allure – et dans ce cas là il ne prend pas son vélo – or le but, c'est que le vélo soit utile, permette aux gens de se déplacer, que ce ne soit pas que du tourisme et du loisir : c'est mon leitmotif, – et d'ailleurs l'axe de travail de plusieurs réunions avec les services, cet été, a été le vélo utile, un

vrai outil de déplacement, une alternative à la voiture, pour être claire.

V : Pourtant la politique de communication de la ville (comme de l'agglomération ou du Département d'ailleurs) met plus l'accent sur le côté « loisir » du vélo, le vélo sympa le dimanche en famille, pour une ballade au soleil, etc. ... alors même que les efforts de la ville vont autant dans le sens du vélo déplacement. C'est un peu dommage.

S.B. : Pour l'instant, je souffre un peu d'une absence de communication, c'est peut être parce que, pour moi, communiquer, ça sous entend avoir fait quelque chose, même si on peut aussi communiquer sur ses projets. Ceci dit, je suis d'accord sur le souci d'intégrer ça dans une démarche globale de politique des déplacements, et pas comme un gadget, il faut éviter le côté « vélomag » c'est sympa pour les touristes parisiens qui viennent passer leurs vacances à Palavas », ce n'est pas très satisfaisant. D'ailleurs, on devrait avoir un petit encart dans « Montpellier Notre Ville », qui est quand même assez lu, sur la question des pistes cyclables, au printemps. Mais là c'est pareil, pour les communicants de la ville, il peut toujours y avoir le réflexe : on en parle au printemps, parce qu'au printemps il fait beau, donc c'est sympa ...

V : Pensez-vous à d'autres types d'aménagements que ceux évoqués à l'instant : sas cyclistes aux carrefours à feux, généralisation des couloirs bus autorisés aux cyclistes - par exemple avenue Jean Mermoz, ...

S.B. : On a des demandes d'associations pour l'autorisation des couloirs bus aux cyclistes, par exemple par une association de la Croix d'Argent sur le boulevard Clémenceau. On ne leur a pas encore répondu, je pense que ça va être compliqué ! Avenue Jean Mermoz, le couloir bus est effectivement très large, ce qui est une condition nécessaire, et comme ça permet de rejoindre le quartier des Aubes, ça se justifierait. Pour les sas, je prends note, c'est à réfléchir. Mais il faut bien établir des priorités, et après, ce qui est plus dur, c'est de mettre la machine en route ! Par exemple, on s'était mis d'accord sur un certain nombre de priorités pour 2009, dans le cadre du budget qu'on a obtenu mais, à chaque fois qu'on les égrène, il y a toujours un truc qui va pas, et puis il faut faire les études, lancer les appels d'offre et, au final, il ne se passe rien avant des mois.

V : Nos adhérents et sympathisants nous font souvent remonter des critiques ou des propositions sur les aménagements existants ou à créer ; de son côté, la ville effectue des aménagements sur lesquels nous n'avons pas été informés et que nous découvrons seulement lorsque les travaux sont lancés (comme l'avenue Henri Marres, par exemple) ; comment envisagez vous la collaboration avec notre association ?

S.B. : J'avoue que je fonctionne un peu au coup par coup, c'est-à-dire que je réponds aux sollicitations sans forcément anticiper. Dès qu'on est sollicité, que ce soient les services ou moi directement, je prends systématiquement rendez-vous parce que j'aime bien voir les gens, discuter en direct. Après, j'essaie d'instaurer une relation plus durable, que ce soit avec les comités de quartier ou les associations, mais pour l'instant je n'ai pas de politique de médiation directe avec le tissu associatif qui gère les questions de déplacement. J'ai le sentiment que le plus simple, c'est d'instaurer un rendez-vous régulier, ou même de prendre les informations par mail pour les répercuter aux services. En tout cas pour ce qui concerne les relations entre votre association et la mairie je vous propose d'être l'interlocuteur. Par exemple, déjà, je ferai un retour à la DGU et la DAP sur tout ce qu'on s'est dit aujourd'hui, ce sur quoi on peut travailler, sur ce qui vous paraît, à vous, le plus utile. Ce que je vous propose c'est qu'on ait, disons tous les deux mois, une rencontre pour essayer d'avoir un dialogue, pour vous dire où moi j'en suis, sachant aussi que si j'ai plus d'info avant les deux mois, je peux vous les communiquer par mail. Par exemple, sur la rencontre prévue le 25, sur les aménagements prévus pour 2009, je vous tiendrai au courant rapidement.

Propos recueillis par Jean-François Vilarem et
Jean-Michel Hélyary

4 Itinéraires suburbains

Après Montferrier sur Lez, Saint Gély du Fesc, Saint Clément de Rivière, Clapiers, Jacou dans le numéro 36, puis Castelnaud-le-Lez dans le numéro 37, nous nous intéresserons aux liaisons avec Saint-Jean de Vedas. Merci à Pascal Wagner qui nous a fourni les informations pertinentes ayant servi de base à la présente réactualisation. Dans le prochains numéro : Grabels (il est préférable d'attendre la fin des travaux actuellement en cours). N'hésitez pas à participer vous aussi, si vous pratiquez (ou connaissez) un itinéraire, faites le partager, en indiquant notamment les points forts, aménagements existants, mais aussi les difficultés et dangers, éventuellement, les « trucs » pour les contourner, bref tout ce que vous jugez utile.

Ces itinéraires sont présentés dans un fichier à part, afin de pouvoir les imprimer plus facilement.

Humour : un petit échantillon d'« art ASCII » pour une signature vélorutionnaire de vos courriels :

```
-----@  
--- _\'\  
-- (*)/ (*)
```

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 99. Février 2009. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?article219>
5 numéros par an, 16 €.

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 (firefox, 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 (un sur deux) 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%
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 .

 <p>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</p> <p>LANGUEDOC</p> <p>VÉLOCITÉ</p> <p>La ville sans contraintes.</p>	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: <input type="checkbox"/> Normal (8 euros) <input type="checkbox"/> Étudiant, chômeur (5 euros) <input type="checkbox"/> Couples, mariés ou non (12 euros) <input type="checkbox"/> 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).		