

1 Sur votre agenda

Assemblée Générale de Vélocité

Vendredi 3 Décembre 2010, 18h30

Local de l'association des Beaux-Arts,
12 esplanade de la Musique, Montpellier

- 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.

Vélorution le samedi 4 Décembre à 10h30 (ATTENTION A L'HORAIRE !)

Départ **place Albert 1er (attention au lieu !)**

Défilé festif et revendicatif à vélo ou autre engin roulant non polluant. Nous irons vers les Arceaux, Figuerolles, Bd Renouvier, Bd Clémenceau et la Comédie, pour rappeler à tout le monde que les vélos existent. Les Vélorutions se tiennent le premier samedi de certains mois (où il n'y a pas d'autres manifs ...).

2 Éditorial : Assemblée générale = renouvellement d'une partie du Conseil d'Administration

La plupart des membres du Conseil d'Administration sont arrivés à l'époque héroïque où le vélo était un Ovnî dans le paysage urbain, il y a 15 ans et plus. Aujourd'hui, la communication des politiques, comme celle des publicitaires, a été généreusement badigeonnée de vert. Circuler à vélo n'est plus réservé aux extra-terrestres dans l'imagerie collective de nos contemporains.

Malgré cette évolution, vous n'êtes pas dupes ! Vous savez distinguer la communication des intentions réelles. En témoignent les renouvellements réguliers des adhésions que nous recevons. Tout n'est pas fait, rien n'est définitivement acquis, un chantier peut démolir la plus belle des pistes inaugurées 3 ans auparavant, il y a des impératifs (dont la circulation automobile) !

Il faut donc persister dans l'action, maintenir la pression sur les aménageurs. Nous assumons les actions revendicatives, mais ouvrir d'autre voie de prosélytisme vélo permettrait d'amener un autre dynamisme. Par exemple, qui pourrait animer des actions comme :

- Circuits découvertes à vélo (ballades à travers l'agglomération) ?
- Bus cyclistes (itinéraire-horaire régulier de déplacement favorisant la formation de groupes) ?
- Grand prix altermobile (distinguer les collectivités/entreprises avec une part modale de déplacements vélos importante) ?
- Bourse aux vélos (mais nos amis du Vieux-Biclou le font très bien, il suffit de les aider) ?
- École vélo (remise en selle) ?
-

Beaucoup d'actions pourraient être menées, nous pourrions

communiquer auprès de la presse, asseoir notre position vis à vis des collectivités locales. **La condition : avoir des correspondants pour les initier, être plus nombreux au conseil d'Administration.**

Venez donc nombreux à l'Assemblée Générale !

Luc Nourigat

3 Provoc : à bas les pistes cyclables en ville !!

Dans le précédent numéro, nous avons suggéré l'ouverture d'un débat sur la nature des équipements cyclables en ville : aménagements spécifiques, voirie partagée, ou recherche d'itinéraires «buissonniers» (cf. N°43, septembre 2010, pages 4, 5). Une première contribution nous parvient, que nous publions ci-dessous. Rappelons que ce point de vue reflète l'opinion de son auteur – sans engager l'association dans son ensemble. Gaçons que son côté «provoc» suscitera des réactions. Nous espérons qu'elles seront nombreuses et permettront d'alimenter le débat dans les colonnes de ce bulletin.

Le responsable du bulletin

Dans un bulletin d'association de cyclistes urbains, c'est plus que de la provocation, c'est du sacrilège. Mais en tant que cycliste quotidien, j'assume cette affirmation. Après avoir visualisé le film d'un cycliste parisien sur la réalité des pistes cyclables

(http://www.youtube.com/watch?v=gAethD1Io_Y), chacun comprendra ma position. Une précision toutefois : je me place uniquement dans le cadre de la ville de Montpellier et ses communes limitrophes. La question du péri-urbain devrait faire l'objet d'une réflexion à part, sans doute bien différente, et n'est pas abordée dans cet article.

Pour en arriver là je me suis posé une série de questions.

- Est ce que les pistes cyclables permettent une avancée rapide vers une ville cyclable ?
- Est ce que les pistes cyclables rendent la circulation des cyclistes plus sûre et plus facile ?
- Est ce que les pistes cyclables font évoluer les mentalités vers la ville pour tous ?
- Est ce que les pistes cyclables permettent de réduire les terribles nuisances sonores et la pollution générées par le trafic motorisé et subies par les riverains ?
- Est ce que les pistes cyclables permettent de réduire la dangerosité des véhicules motorisés, tant pour les non motorisés que pour leurs occupants ?
- Est ce que les pistes cyclables améliorent la vie des piétons et permettent de restituer de l'espace aux piétons pour marcher ou flâner, aux enfants pour jouer ?
- Est ce que les pistes cyclables permettent de réduire la monopolisation de l'espace public par les véhicules motorisés ?
- Est ce que les pistes cyclables permettent de préserver, voire d'étendre, les espaces non bitumés en ville ?

Vous vous en poserez sûrement bien d'autres, mais commençons par répondre à celles ci.

Est ce que les pistes cyclables permettent une avancée rapide vers une ville cyclable ? Ce type d'aménagement, représente un coût, certes bien modeste, mais un coût tout de même, qui ne peut que freiner leur extension. En conjonction avec toutes les raisons évoquées plus loin, leur création est très lente. Pire, à Montpellier, elle ne couvre même pas le rythme de leur destruction. C'est dire que la contribution des pistes à l'avancée vers la ville cyclable est au minimum nulle. Par contre elles servent d'argument facile au refus obstiné de pratiquer une politique urbaine nouvelle, par généralisation des zones 30 et des zones de rencontre et sont, de fait, un frein à l'avancée vers la ville cyclable.

Est ce que les pistes cyclables rendent la circulation des cyclistes plus sûre et plus facile ? Tous les cyclistes le savent, ce ne sont qu'interruptions brutales, coupures par des sorties privées, entretien inexistant, trous, graviers, verres, larges fissures, débuts et fins très dangereux, forêts de poteaux et bornes...

Il n'existe aucune continuité, ce ne sont que des tronçons disposés ici ou là au gré des réfections de voirie, parce que c'est obligatoire. Mais les concepteurs prennent toujours bien soin d'empêcher l'entrée et la sortie et s'arrangent au maximum pour multiplier les obstacles et obliger à des arrêts incessants, à des virages à très court rayon et des traversées répétées de voirie. Aucune action de connexion correcte des fragments entre eux n'est décelable. En bref, chacun reconnaît une conception généralement déplorable, seulement explicable par une incompétence crasse ou une volonté obstinée de nuire aux cyclistes.

Un des derniers exemples. Dans la perspective d'une réfection de voirie du Faubourg Boutonnet, des parkings automobiles ont été aménagés dans la rue Marie Caizergues, ce qui a occasionné de gros travaux. La loi obligeant à la création d'un itinéraire cyclable un empiètement supplémentaire a été fait sur le terrain de sport attenant. Ce tronçon de piste aurait dû logiquement se raccorder à ceux, existants, de la rue de Nazareth et la rue Saint Vincent de Paul. Or la piste a été installée du mauvais côté, de

telle sorte qu'il faut traverser deux fois le carrefour pour continuer son chemin. De toute façon, il est impossible d'entrer sur la piste nouvelle à chacune de ses extrémités puisqu'elle n'est pas raccordée à la voirie. Aussi on ne voit jamais un cycliste l'emprunter, belle illustration de mon propos. Les exemples négatifs abondent, et parmi les réalisations (?) il n'en est quasiment aucune depuis 10 ans qui échappe à cette règle. Le pire c'est que ce n'est pas une question d'argent puisque la dépense est effectuée.

Donc à Montpellier, les pistes n'apportent pas de facilité de progression ni de sécurité car elles sont dangereuses ou impossibles à utiliser.

Est ce que les pistes cyclables font évoluer les mentalités vers la ville pour tous ? L'expérience quotidienne de tout cycliste est que les pistes servent d'abord de parking pour les automobilistes les plus goujats. Il n'est pas une piste qui ne soit encombrée d'une ou plusieurs autos, souvent sous l'œil indifférent d'agents tant affairés à verbaliser le stationnement impayé sur les emplacements autorisés. Parfois ils font eux mêmes comme les contrevenants. Si jamais il reste de la place, elle est vite récupérée par les poubelles laissées pèle-mêle par les riverains et surtout les éboueurs. Ailleurs ce sont les tréteaux publicitaires ou les véhicules de ceux qui travaillent sur les chantiers proches et ont les moyens d'enlever les poteaux, la liste est interminable.

Cerise sur le gâteau, au motif qu'il y a une «piste cyclable», des automobilistes klaxonnent, insultent et parfois frappent les cyclistes qui ont l'outrecuidance de rouler sur la chaussée. Conclusion, les pistes cyclables ne servent qu'à entretenir la goujaterie et l'incivisme de la lie des automobilistes. Quant aux cyclistes, habitués qu'ils sont à tout ce chaos, ils prennent l'habitude d'utiliser les trottoirs, et tant pis pour les piétons...

Ce n'est pas précisément ce qui fait évoluer les mentalités vers la ville pour tous...

Est ce que les pistes cyclables permettent de réduire les terribles nuisances sonores et la pollution nées du trafic motorisé et subies par les riverains ? Les pistes cyclables n'ont aucun effet puisque le trafic automobile augmente sans cesse et s'accélère grâce à des investissements somptueux et un entretien haut de gamme de la voirie. Depuis des lustres, aucune piste cyclable n'a été aménagée par réduction de la place dévolue aux motorisés ou par ralentissement ou réduction de leur trafic. Ils peuvent continuer à foncer en masse, déversant leur vacarme et leur pollution sur les riverains.

Est ce que les pistes cyclables permettent de réduire la dangerosité des véhicules motorisés, tant pour les non motorisés que pour leurs occupants ? Pour les mêmes raisons la réponse est négative, il n'est qu'à constater la courbe des homicides causés par les véhicules motorisés.

Est ce que les pistes cyclables améliorent la vie des piétons et permettent de restituer de l'espace aux piétons pour marcher ou flâner, aux enfants pour jouer ? Elles sont ordinairement prises, non pas sur l'espace des motorisés, mais sur celui, déjà ridicule, des piétons. Parfois même on mélange vélos et piétons, au grand dam de ces derniers. La rue du Dr Pezet (qui va de la colonne de St Eloi à la fac des lettres) en est la pire illustration. Il n'existe pas d'exemple d'une amélioration de la vie des piétons par la création d'une piste cyclable.

Est ce que les pistes cyclables permettent de réduire la monopolisation de l'espace public par les véhicules motorisés ?

En théorie elles le devraient, mais en fait ce n'est pas le cas, car elles sont prises sur l'espace piéton ou d'autres espaces publics et jamais sur l'espace des motorisés. Et, comme elles servent de parking, elles accroissent en réalité la part dévorée par les motorisés.

Est ce que les pistes cyclables permettent de préserver, voire d'étendre, les espaces non bitumés en ville ? Toujours pour les mêmes raisons, leur création ne fait que réduire ces espaces.

Est ce que les pistes cyclables permettent de réduire les dépenses publiques de construction et d'entretien de la voirie ?

Ces dépenses sont uniquement destinées aux motorisés individuels, jamais aux autres usagers (même pas les bus). Par dogme intangible ici, les pistes cyclables ne doivent pas réduire le trafic motorisé ; il n'y a aucune raison pour que la folie dépensière ralentisse.

Au total, les pistes cyclables en ville empoisonnent la vie des cyclistes et des piétons, confortent la domination des motorisés et permettent au pires d'entre eux d'étaler leur goujaterie. Elles servent à l'occasion d'alibi aux élus pour continuer leur politique de zonage ségréatif des années 70 et de déversement de fleuves d'argent public dans des travaux routiers.

Ces constatations sont particulièrement valables à Montpellier, où se conjuguent plusieurs facteurs. Le plus important d'entre eux, est la volonté farouche des élus de maintenir la politique de zonage et d'étalement urbain, dont la condition *sine qua non* est le déplacement automobile. Le dernier triste exemple est Hildeuseum : construit à grand coups d'argent public, personne n'y habite, il est exclu d'y aller à vélo, mais l'accès et le parking automobile sont gigantesques, gratuits (2 heures) et largement soutenus par les deniers publics.

Alors quoi d'autre si on récuse les pistes cyclables ? Les revendications de pistes cyclables devraient logiquement être abandonnées par les cyclistes à Montpellier pour les parties urbaines denses. Elles restent toutefois pertinentes pour traverser des espaces à faible densité d'habitat.

Pour rendre la ville cyclable, il existe une autre voie, c'est la rendre vivable. Ce qui signifie d'abord réduire fortement les nuisances et dangers créés par les motorisés et prendre l'espace public aux machines pour le rendre aux humains. On peut le faire par réduction des besoins de déplacement, ce qui prendra un certain temps, mais aussi par transfert volontaire vers des modes actifs (ou, ce qui est long et coûteux, vers les transports publics). Ce transfert peut être provoqué par une inversion complète des priorités dans les politiques publiques de gestion des déplacements. Les outils essentiels sont la zone 30 et la zone de rencontre et, ailleurs, la limitation stricte de la vitesse des motorisés.

Les avantages sont multiples : d'abord c'est facile à faire à grande échelle et ne nécessite pas d'accroissement des investissements, au contraire même. Les travaux souvent se limitent à la création de ralentisseurs, de chicanes, à l'enlèvement des marquages au sol, des barrières, de la majeure partie de la signalisation, des feux tricolores et le remplacement de la plupart des sens uniques par des doubles sens. C'est ce qu'on appelle une zone 30. Le stationnement en surface, comme souvent en Europe, peut être réservé aux seuls riverains. Le système, fonctionne mieux s'il est couplé à des contrôles efficaces des vitesses et du stationnement, tout au moins au début. L'aspect des villes est rapidement transformé, sans grande dépense. Cette méthode est courante dans les pays germaniques et le résultat est saisissant.

On peut continuer en faisant progressivement disparaître tout ce qui a servi à refouler les humains au bénéfice des machines, comme les trottoirs et aboutir à des espaces indifférenciés où la priorité réelle va au plus vulnérable. C'est ce qu'on appelle désormais des zones de rencontre.

En dehors des parties denses des villes, un des outils majeurs de réduction du trafic motorisé est le paiement de tout stationnement non résidentiel, y compris et surtout, commercial, de loisir ou sur le lieu de travail. Cette méthode est très utilisée aux Pays Bas, en conjonction avec la facilitation des déplacements non motorisés ; elle ne coûte rien à la collectivité et obtient de bons résultats : seule une minorité de Hollandais se rend au travail en voiture et le taux de mortalité dû aux déplacements est le plus faible du monde.

Des dispositions légales existent déjà en France pour mettre en œuvre toute cette panoplie : les zones 30 et de rencontre, bien sûr, mais aussi la possibilité de limiter réellement la vitesse des motorisés et même pour les parkings, la taxation des surfaces imperméabilisées voire l'obligation de créer de coûteux systèmes de rétention et dé-pollution des eaux pluviales. Le péage urbain est désormais possible et pourrait être utilisé pour freiner l'accès aux zones périphériques «tout voiture» qui tuent si efficacement la ville. Comme les infrastructures y conduisant ont été généralement construites spécialement, y instaurer un péage ne poserait pas de problème insoluble.

C'est dire qu'il ne s'agit que de volonté politique, car il n'y a pas de barrière technique ou légale à la mise en œuvre de la ville vivable et les exemples réussis abondent chez nos voisins Allemands, Suisses, Hollandais et même Italiens (Emilie Romagne). Le «pourquoi nous en restons aux années 70» est une autre histoire qui nous amènerait à bien d'autres considérations.....

Gerald Daurat

4 Fiche technique : Cyclistes brillez ou l'éclairage d'un vélo

L'éclairage nocturne d'un vélo est un élément fondamental de sécurité. Trop de cyclistes le négligent, pourtant c'est très important. Chaque année la FUB lance une campagne «Cyclistes brillez». Voici quelques explications et conseils pour vous aider à choisir les meilleures manières de briller.

On distingue deux types d'éclairage ceux dits actifs et ceux dits passifs, qui sont tous deux obligatoires pour rouler de nuit.

Éclairage passif. Commençons par celui ci, car c'est le plus simple. Il s'agit de dispositifs réfléchissants fixés au vélo (toujours) et sur le cycliste (parfois). Couramment on les nomme catadioptrés. Ils réfléchissent la lumière des phares de voiture et vous rendent très visibles en toutes circonstances. Ils ne tombent jamais en panne ! Ils est obligatoire d'en avoir à l'avant (blancs), à l'arrière (rouge) dans les pédales (jaunes) et dans les rayons pour que vous soyez vus sur le côté (jaunes). Comme beaucoup d'accidents de nuit sont dus à des chocs latéraux, il faut veiller à toujours disposer de réflecteurs latéraux, dans les rayons. Ils sont animés d'un mouvement circulaire et rendent le cycliste très visible. Si vous avez perdu les vôtres, remplacez les sans attendre, ils ne coûtent pas cher du tout. Lorsque vous remplacez vos pneus, choisissez les avec des bandes réfléchissantes intégrées, c'est un plus intéressant.

Éclairage actif. C'était un domaine délicat mais des progrès sensibles ont été enregistrés ces dernières années, à un coût as-

sez élevé cependant. Il en existe deux types, ceux à dynamo à laquelle vous fournissez vous même l'énergie, et ceux à batterie (ou piles).

Les systèmes à dynamo (en fait alternateur).

Partie intégrante du vélo ils sont toujours disponibles et peu susceptibles d'être volés. Ils offrent un bon niveau d'éclairage et ne coûtent rien à l'usage.

Les modèles classiques sont encore très courants : la roulette de la dynamo vient au contact du pneu qui l'entraîne dans sa rotation. La résistance à l'avancement est non négligeable, parfois la roulette patine sur le pneu et n'entraîne pas l'alternateur. Souvent la corrosion provoque des faux contacts et la perte de l'éclairage. L'ampoule arrière est un gros point faible, elle éclaire peu et se révèle très fragile. Son filament très fin se rompt à tout propos, et obligatoirement si l'ampoule avant est grillée. Dans tout les cas, adieu la signalisation arrière, si importante pour la sécurité. Aussi la plupart des dispositifs classiques sont en panne ou inutilisables sur la majeure partie des vélos, ce qui doit nous amener à en déconseiller le montage.

Pour ceux qui en ont encore, des solutions existent pour fiabiliser un peu ce système ancien.

1. Couvrir la roulette avec un capuchon en caoutchouc (difficile à trouver) qui réduit la résistance à l'avancement et améliore l'entraînement.
2. Souder toutes les connexions possibles,
3. Déposer de la graisse ordinaire sur le branchement des fils à l'alternateur
4. Et surtout monter à l'arrière un éclairage à diodes électroluminescentes. Deux solutions vous sont proposées : Si vous êtes un peu bricoleur, vous pouvez remplacer à l'intérieur du feu arrière, l'ampoule et le réflecteur par un montage à base de Diodes Electro-Luminescentes (LED) que vous réaliserez vous même. Le schéma est disponible sur le site <http://mjulier.free.fr/index.html#velocite>. Il est assez facile à faire, revient à environ 8 €, il éclaire très fort et surtout il ne tombe pas en panne (durée de vie de 10 ans au moins). Sinon, achetez un feu arrière à LED qu'on trouve maintenant chez les vélocistes, mais à un prix plus élevé de 22 € environ. Achetez un feu avec un système d'éclairage à l'arrêt, c'est à peine plus cher et tellement plus sûr.



Tout cela n'efface pas les inconvénients inhérents à la dynamo sur pneu, et il vaudrait mieux oublier ce système pour adopter le standard de la Suisse ou de l'Allemagne. Les vélos y sont montés d'origine avec un système nettement supérieur : les dynamos intégrées au moyeu de la roue avant. Elles offrent un haut rendement, d'où peu de résistance à l'avancement et sont très fiables.

Un peu lourdes elles sont surtout nettement plus chères. On commence à les trouver en France, soit d'origine, soit dans des roues toutes montées chez les bons vélocistes. Comme le volume des ventes est faible, le prix reste élevé, alors en attendant il vaut mieux acheter par Internet sur des sites allemands, c'est beaucoup plus économique (le nom allemand est Nabendynamo).



Il faut les associer à l'avant avec un éclairage obligatoirement muni d'un interrupteur et de lampes à halogène ou, mieux, de LED blanches, très puissantes qui permettent de rouler sur routes non éclairées. Certains modèles sont dotés maintenant d'éclairage persistant à l'arrêt. Les prix vont de 25 à 70 €, mais là aussi en Allemagne c'est beaucoup plus accessible.



Les systèmes à piles ou à batteries.

Ces systèmes sont les plus répandus, spécialement sur les vélos bas de gamme. Ils sont en principe amovibles, donc sujets au vol, aussi ne les oubliez pas sur le vélo. Force est de constater que souvent les cyclistes les perdent, les cassent ou les oublient et se déplacent sans éclairage : à réserver aux gens soigneux donc ; sinon préférez la dynamo de moyeu.

A l'arrière les LED rouges brillent fort. Choisissez un modèle à plusieurs diodes orientées en arc de cercle pour être vues de côté, car elles sont très directionnelles. Leur autonomie est de 200 heures environ par jeu de piles. Plusieurs modèles de bonne qualité sont disponibles dans le commerce, ils peuvent recevoir des batteries rechargeables. Leur prix n'est pas très élevé, mais pas négligeable toutefois (souvent plus de 20 €).

A l'avant deux solutions existent :

- Des dispositifs à ampoule, simple ou halogène. Bon marché, ils éclairent assez bien, mais consomment beaucoup d'électricité. N'utilisez pas de piles, ce serait ruineux et très polluant, mais des batteries, qui se videront vite, vous laisseront sans éclairage et qu'il faudra recharger fréquemment. Ce n'est pas un bon choix.
- Des dispositifs à LED blanches, qui consomment peu de piles,

et vous rendent très visibles, certains peuvent même éclairer la route. On en trouve aux alentours de 25 à 30€ assez fiables. Ne choisissez que des LED et bannissez les ampoules.

Au total les systèmes amovibles de bonne qualité coûtent environ deux fois moins cher qu'une dynamo de moyeux avec de bons éclairages et sont très légers. Mais ils sont plus sujets aux oublis ou à des pannes d'alimentation. Leurs supports sont souvent fragiles et comme on ne les trouve guère en pièces détachées, il faut chaque fois remplacer l'ensemble, ce qui est du gaspillage et finit par revenir cher. Enfin, ils ne permettent pas de rouler sur route non éclairée, seulement de se signaler.

Conclusion : en période hivernale, l'éclairage est fondamental pour votre sécurité même dans des zones éclairées. Si vous le pouvez, pour un vélo de ville, optez résolument pour la dynamo de moyeux et des éclairages fiables à LED (ou halogène à l'avant). A défaut choisissez des éclairages amovibles à LED dotés de supports solides ou vendus en pièces détachées.

Dossier transmis par Gerald Daurat

5 Pratique

Connaissez-vous le service «Montpellier au quotidien»? En 1998, la commission Montpellier au quotidien a mis en place un numéro vert à l'intention des Montpelliérains, pour des interventions rapides sur des problèmes de la vie quotidienne : tags, lampadaire grillé, trottoir endommagé, banc cassé, *piste cyclable à nettoyer ou à réparer* (débris de verre, branches d'arbres, trous, etc.).

Numéro vert 0 800 340 707 (appel gratuit d'un poste fixe). Service ouvert du lundi au vendredi, de 9h00 à 12h30 et de 14h00 à 17h30.

C'est aussi un téléservice : vous pouvez laisser un message sur mtp.quotidien@ville-montpellier.fr ou remplir un formulaire en ligne <https://www.montpellier.fr/679-teleservice-local-montpellier-au-quotidien.htm>

6 Cyclistes et code de la route, question de point de vue !

(Publiée avec l'aimable autorisation de son auteur, Jacques Amiel)



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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 107. Octobre 2010. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?article256>

5 numéros par an, 16 €. Prix au numéro : 6 € pour ceux de l'année en cours (+ frais de port)

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

Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert **et vos contributions sont souhaitées**. Envoyez les de préférence par courrier électronique (format texte simple) 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), généralement les premier et troisième Vendredi du mois à 18h30. Confirmation sur 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 (remise aux adhérents de VéloCité Languedoc sur présentation de la carte d'adhérent) :

Nom	Adresse	Remise
On Avance	7 bis quai des Tanneurs, Montpellier 04 67 10 07 77	7% sur accessoires.
Perez	85 av Palavas Montpellier 04 67 65 06 23	
Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier 04 67 92 71 75	pas de remise

Cycles électriques et de ville et tatouage FUBICY

Solo (VAE)	cycles	4, rue Fournarié, Montpellier 04 34 22 87 13	pas de remise
------------	--------	--	---------------

L'association qui vous aide à réparer un vélo

VieuxBiclou 22 rue Lamartine, Montpellier
<http://www.vieuxbiclou.org/>

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>VÉLOCITÉ LANGUEDOC</p> <p>La ville sans contraintes.</p>	<p>Ne pas jeter sur la voie publique.</p> <p>Nom(s) : Prénom(s) :</p> <p>Adresse :</p> <p>Code postal : Ville :</p> <p>E-mail :</p> <p>Téléphone :</p> <p>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)</p> <p>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).</p>
---	---