

## 1 Sur votre agenda

### Vélorution le samedi 26 Mars à 14h30

#### Départ place de la Comédie

Organisée par Vélocité Languedoc et l'Ouvre-Tête, dans le cadre de la Semaine de l'Environnement.

Défilé festif et revendicatif à vélo ou autre engin roulant non polluant.

Les Vélorutions se tiennent d'habitude le premier samedi de certains mois, sauf ce mois-ci, grâce à la semaine de l'environnement.

### Semaine de l'environnement du 19 au 26 mars 2011

Organisée par l'Ouvre-Tête (membre du réseau GRAPPE) qui nous communique :

Créée en 2006 par une bande d'étudiants convaincus du rôle fondamental de tout un chacun dans la société, l'Ouvre-Tête s'engage au quotidien pour permettre à chacun d'être acteur de l'avenir qu'il désire. Aujourd'hui l'association regroupe des personnes d'horizons différents : étudiants de toutes les universités, salariés,... Loin de toute doctrine, l'association veut mettre les cerveaux en mouvement. Que l'information passe, et que la réflexion se fasse. Ouvrir les têtes, c'est avant tout permettre aux personnes de se rencontrer et d'échanger des idées afin que chacun construise son opinion. C'est lutter contre l'indifférence et la résignation. Pour cela ses domaines d'action principaux sont la sensibilisation et la création de débats autour de thématiques sociales et environnementales. Par des actions pratiques, elle prône également certaines valeurs telles que l'autonomisation, l'échange non-marchand, la promotion d'une agriculture respectueuse de la nature,...

Parmi ses différents projets, l'Ouvre-tête organise la Semaine de l'Environnement, qui aura lieu cette année du 20 au 26 mars 2011. Dans ce cadre, une vélorution est prévue le Samedi 26 Mars à 14h30, en partance de la place de la Comédie.

Au programme, distribution de tracts sur la vélorution, sur l'écomobilité à Montpellier, distribution de faux PV, création de pistes cyclables, musique, chansons, décoration de vélos,...

Tout le programme sur le site

[http://public.reseaugrappe.org/programmes/PROG\\_SDE2011\\_MONTPELLIER\\_18022011.pdf](http://public.reseaugrappe.org/programmes/PROG_SDE2011_MONTPELLIER_18022011.pdf)

## 2 Éditorial : changer de paradigme

Le Code de la route évolue lentement. Encore plus lente est l'évolution des mentalités. Prenons par exemple les dernières dispositions modifiées fin 2010, sous le vocable «Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables». Maintenant les motorisés doivent céder le passage (et même jusqu'au point de devoir s'arrêter, quel effort !) à «tout piéton régulièrement engagé sur la chaussée ou manifestant clairement son intention de traverser». N'ergotons pas sur le fait que le piéton doit manifester son intention de traverser : de quelle manière, doit-il faire un signe... ?

Revenons sur le terme «régulièrement» qui traduit bien la frilosité de ceux qui pondent les textes (DSCR, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, en tête). Le piéton a bien priorité, mais l'énumération des règles qu'il doit respecter est bien longue (et peut-être hors de portée des mamies, écoliers...) :

- il doit emprunter un passage piéton s'il en existe un à moins de 50 m ;
- il doit traverser perpendiculairement à la chaussée ;
- il doit traverser dans le prolongement du trottoir ;
- il doit prendre en compte les conditions de visibilité, la vitesse et les temps d'arrêt des véhicules qui arrivent (à 80 km/h des fois !) avant de s'engager.

Cela revient à dire que le motorisé n'est pas tenu de prendre garde aux plus faibles, c'est même exactement le contraire ! Ce que le sous-titre du décret n'indique pas ! On comprend bien qu'elle est la difficulté de verbaliser le motorisé (ou cycliste) pour un refus de priorité ; et en cas d'accident de lui faire porter le chapeau : je l'ai vu lors d'un constat de police : mesurer au mètre prêt pour

établir que le piéton (un collégien) était en dehors du passage piétons au moment du choc ! Rappelons que 548 piétons ont été tués en 2009 (13000 blessés), la plupart des accidents se produisant sur les passages piétons. Alors il y a les choses que l'on dit et les choses que l'on fait : n'allez pas vous jeter sur une voiture pour prouver votre bon droit. Mais dans le fond, si certains veulent se déplacer à l'aide d'un moyen mécanique, c'est leur droit, mais ne sont-ils pas dans l'obligation de ne pas empiéter sur la liberté des autres. Donc la règle serait bien simple : plus un individu s'est outillé, plus il doit prêter attention aux autres en pour assumer les conséquences de ses choix, dont il ne peut se prévaloir pour obtenir une priorité : vitesse, énergie cinétique, encombrement...

Luc Nourigat

## 3 Des projets dans le quartier Hôpitaux-Facultés

Le 9 décembre dernier, une petite délégation de Vélocité-Languedoc a de nouveau rencontré M. Thinès, adjoint délégué au quartier Hôpitaux-Facultés. Au cours de la discussion, nous sommes revenus sur les projets évoqués lors de notre précédente rencontre, en avril (cf. bulletin 42). Notamment deux d'entre eux : 1) la traversée du CHU Lapeyronie-Arnaud de Villeneuve et son prolongement par un cheminement le long du Verdanson, et 2) l'amélioration des déplacements le long de la route de Ganges, entre l'hôpital Lapeyronie et le rond-point de la Lyre.

Sur ces deux points, M. Thinès nous a demandé de lui fournir des propositions plus précises.

C'est dans ce but que, le vendredi 14 janvier après-midi, plusieurs membres du CA et adhérents ont effectué une visite sur le terrain. À partir des repérages, photos et compte-rendus de cette sortie, deux dossiers ont été élaborés, transmis à M. Thinès et à Mme Blanpied.

### 3.1 La traversée du CHU

Trois itinéraires seraient possibles, qui nécessitent chacun des aménagements :

- le premier n'est praticable que les jours ouvrables, en journée (barrière d'accès rue Henri Lacordaire)
- le second est toujours praticable mais comporte un escalier non équipé, et l'accès comporte une voie à sens unique (rue Saint Priest).
- Le troisième longe le Verdanson et doit franchir des portillons qui sont souvent fermés.

#### Itinéraire 1 : avenue du Père Soulas - Route de Ganges -

Prendre la rue du Muscadet au niveau de l'avenue du Père Soulas

- Prendre la deuxième à droite : rue Lacordaire
  - Poursuivre jusqu'à la grille d'entrée du C.H.U. Lapeyronie.
- Attention : cette grille n'est ouverte que du lundi au vendredi, aux heures de bureau. En dehors de ces périodes, cet itinéraire est impraticable.

- Poursuivre sur cette route (allée Gounod) jusqu'au stop puis prendre à droite l'allée Charpentier puis l'allée Chopin (suivre le panneau « Sortie Route de Ganges »)

- Rejoindre le rond point de Lapeyronie en prenant l'allée Couperin, puis sortir de l'hôpital (sortie au niveau du pont sur la route

de Ganges).

**En sens inverse**, il faut emprunter la rue qui va vers les urgences (rue Berlioz), puis la rue de Lalande avant de rejoindre l'allée Gounod et l'itinéraire aller.

#### Itinéraire 2 : Route de Ganges - Rue de Saint Priest

Au rond-point à l'entrée de Lapeyronie prendre à droite la rue Berlioz et poursuivre jusqu'en haut du parking. Sur la gauche se trouve un escalier qui rejoint la rue de la Mouneda (l'escalier est encore dans le domaine du C.H.U., entre Lapeyronie et Arnaud de Vileneuve). Attention : il n'y a pas de rampe à vélo. La rue de la Mouneda donne directement sur la rue Saint Priest (rue à sens unique et très étroite).

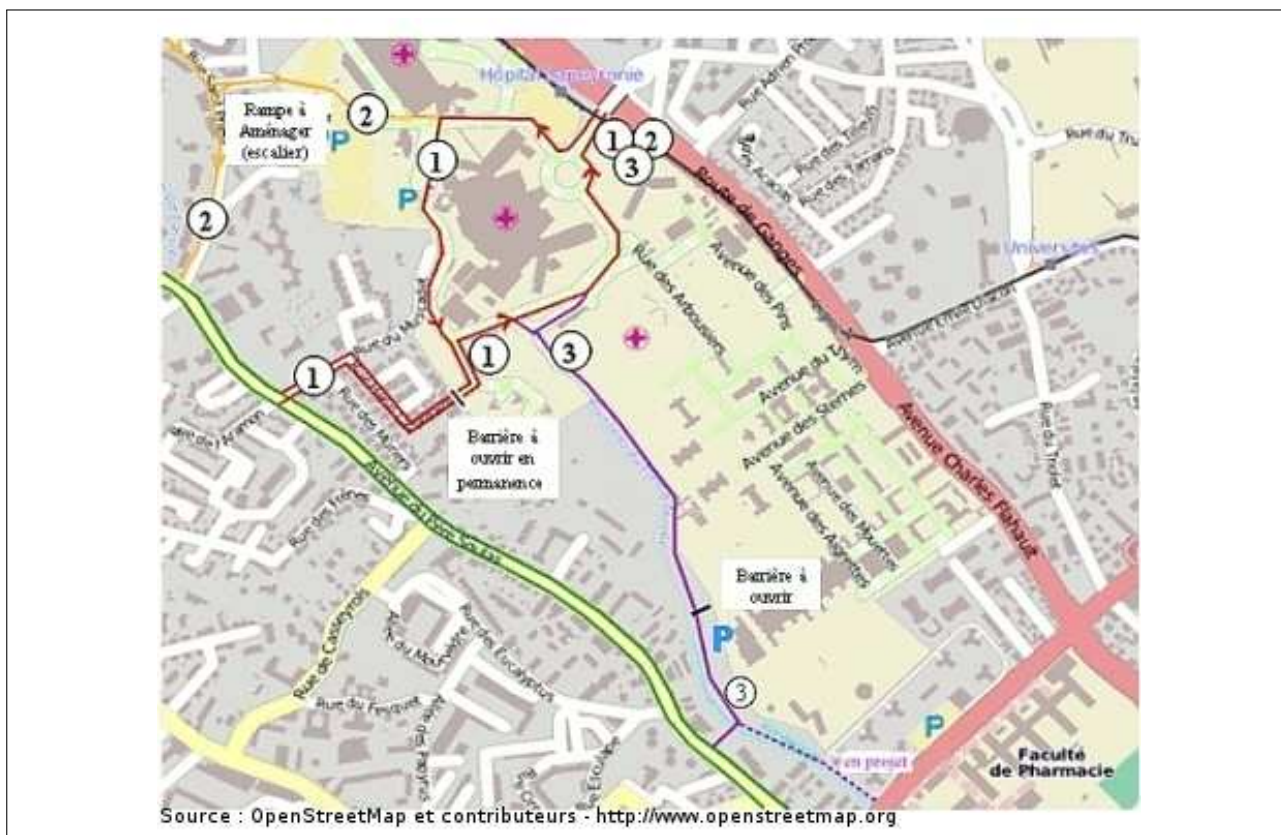
La rue Berlioz étant en sens unique, cet itinéraire n'est pas possible tel quel en sens inverse. Une fois le parking quitté, il faut prendre l'allée Delalande à droite puis la poursuivre sur la droite. On arrive alors sur l'allée Charpentier qui rejoint la sortie par l'itinéraire décrit plus haut.

#### Itinéraire 3 : Voie Domitienne - Route de Ganges

- Au carrefour Voie Domitienne-Av. Du Père Soulas, monter la rue du Père Soulas (en direction du Château d'O).

- Prendre la seconde allée à droite (vers l'école d'infirmières). Il y a un pont sur le Verdanson, puis la traversée d'un parking, puis un portail **qui est fermé la plupart du temps**. Ensuite, passer le long de la Colombière et rejoindre l'allée Chopin où l'on retrouve l'itinéraire 1.

**Dans le sens inverse**, suivre l'itinéraire 1 jusqu'à l'allée Chopin, puis c'est le même itinéraire qu'à l'aller.



A noter que, selon la proposition de M. Thinès, le passage le long du Verdanson pourrait être aménagé jusqu'à la Voie Domitienne, voire même jusqu'à l'avenue Charles Flahaut, au niveau de la clinique Rech. Ce qui constituerait un itinéraire alternatif depuis/vers le centre très intéressant.

#### Pistes de travail

- Ouverture permanente du portail rue Lacordaire
- Aménagement d'une rampe à vélo pour l'accès à la rue de la Mouneda.
- Aménagement du portail d'accès après le parking de l'école d'infirmières.
- Jalonnement clair des itinéraires retenus.

## 3.2 Route de Ganges, depuis le pont de Lapeyronie jusqu'au rond-point de la Lyre



La route de Ganges étant sujette à une motorisation intense et rapide, il est préférable de l'éviter en tant que cycliste. Une piste cyclable existe depuis la rue de la Cardonille vers le Pont de Lapeyronie (et au-delà), mais elle est en sens unique. Pour remonter la route de Ganges en direction du rond-point de la Lyre, la possibilité s'offrant aux cyclistes passe par la traversée de plusieurs routes et par des contre-allées souvent en mauvais état :

- Au niveau de la cité universitaire La Colombière, il est possible d'emprunter des parkings et contre-allées (très dégradées) pour longer la route de Ganges sur le côté droit. (point 1 sur la

carte)

- Après avoir traversé l'avenue d'Occitanie, il n'y a plus d'alternative à la route de ce côté-ci : traversée obligatoire. (point 2 sur la carte)

- Il faut ensuite longer la station de bus - tramway Occitanie en empruntant les voies de bus.

- Après avoir dépassé la station : traversée de 5 voies pour retourner sur le côté droit de la route de Ganges. (point 3 sur la carte).

- Il est ensuite possible de longer la route de Ganges en emprun-

tant un parking, puis en empruntant la piste cyclable qui débute à cet endroit et qui mène au rond-point de la Lyre. Mais si l'on reste sur le même côté de la route de Ganges (rive est), on est coincé au rond-point de la Lyre : la piste s'arrête au début de la RD65, et il n'y a aucune possibilité de faire le tour du rond-point en tant que cycliste ou piéton. (point 5 sur la carte)

- Il faut donc retraverser les 4 voies de la route de Ganges/rue du doyen Turchini au niveau du carrefour avec l'avenue du Pic Saint Loup, pour rejoindre la piste qui mène au rond-point de la Lyre sur la rive ouest (point 4 sur la carte). De l'extrémité de cette piste on peut rejoindre la contre-allée le long du parking du Casino, et continuer vers Euromédecine (point 6 sur la carte).

#### **En sens inverse (RdPoint de la Lyre vers Pont Lapeyronie) :**

- Jusqu'à la rue de la Cardonille, même itinéraire qu'à l'aller (piste rive ouest, traversée, piste rive est, parking, traversée).

- A partir de la rue de la Cardonille, suivre la piste cyclable sur trottoir, unidirectionnelle, jusqu'au pont Lapeyronie.

**Pistes de travail** - Aménager le trajet vers le rond-point de la Lyre en améliorant la qualité des contre-allées et en mettant en place une signalisation adaptée, notamment aux endroits suivants :

- Cité Universitaire de la Colombière : début de l'itinéraire.
- Carrefour avenue d'Occitanie/route de Ganges : traversée de l'avenue d'Occitanie puis de la route de Ganges pour arriver à la station Occitanie.
- Station Occitanie : partage des voies entre bus et cyclistes.
- traversée de la rue de la Cardonille, de la rue Claude Nougaro, de l'avenue du Doyen Turchini et de la Route de Ganges
- poursuite de l'itinéraire sur le côté droit de la route de Ganges
- indication du début de la piste cyclable qui débute un peu avant l'avenue du Pic Saint Loup. Rond-point de la Lyre
- carrefour route de Ganges/Avenue du Pic Saint Loup : traversée de la route de Ganges pour continuer sur le côté gauche, jusqu'au carrefour de la Lyre
- Réaliser un aménagement global plus cohérent en utilisant le grand terre-plein central en friche, soit pour les vélos/piétons, soit pour y déplacer les 2 voies de circulation de la route de Ganges.

Dossier réalisé d'après le compte-rendu de  
Catherine Aberdam

## **4 Développements autour d'Open Street Map : du nouveau**

Dans le bulletin 41 de février 2010<sup>1</sup> nous avons présenté le projet de cartographie libre Open Street Maps. Rappelons rapidement les points essentiels<sup>2</sup> :

Fondamentalement, Open Street Maps est une base de données géographique, au niveau mondial. Pour en situer l'importance, et le développement rapide, cette base contient 810 millions de nœuds et 67 millions de chemins (octobre 2010), contre 200 millions de nœuds et 20 millions de chemins en janvier 2008.

- La base est alimentée par de nombreux contributeurs volontaires (300 000 contributeurs en septembre 2010, contre 10 000 en août 2007 et 200 000 en janvier 2010). Ceux-ci sont des gens de compétences diverses, la plupart ne sont

pas des experts en géomatique. Ce travail est fait via l'utilisation d'interfaces d'édition évitant d'intervenir directement dans la base de données (Potlatch1, Potlatch2, JOSM, Merkaartor).

- La base constitue une source de données pour produire des cartes en ligne (rendu). Le portail officiel d'OSM <http://www.openstreetmap.org> en propose une, mais cette carte n'est qu'une manière de représenter les données, qui peuvent être exploitées autrement pour produire des cartes différentes, orientées vers une thématique particulière. La liberté d'utilisation permise par la licence d'OSM a entraîné l'apparition de nombreux services en ligne basés sur ces données.

#### **Quoi de nouveau pour les cyclistes de Montpellier Agglomération ?**

La plupart des cyclistes urbains souhaiterait évidemment disposer d'une carte de l'agglomération mettant en évidence les éléments qui les intéressent. Ceux-ci sont variés, et selon les sensibilités, certains éléments seront plus importants que d'autres. Il est donc assez difficile de trouver un consensus sur ce que doit être un « bon » rendu de carte. Sans vouloir trancher, on peut toutefois penser qu'il serait intéressants de disposer des informations suivantes :

- La voirie spécifique : pistes, bandes, couloirs partagés, double-sens cyclables.
- Les voies partagées : zones 30, espaces de rencontre zones 20.
- Les voies interdites : voies rapides, certains tunnels, etc. ou déconseillées (dangerosité).
- Le degré de dangerosité : de la voie très facile à la voie très dangereuse (on pense en particulier à la pratique avec des enfants ou des personnes moins à l'aise).
- La déclivité, la «roulabilité» : nature et état du revêtement.
- Les points d'intérêt : parkings, ateliers de réparation, points d'eau ?
- ...

D'autres cyclistes (ou les mêmes !) souhaiteraient aussi disposer de « calculateurs » d'itinéraires vraiment intéressants pour eux. Tout le monde connaît déjà ce genre de services (Via Michelin, Google, etc.) mais qui sont plutôt orientés automobile, et qui surtout ne sont pas « libres » (même s'ils sont gratuits) ce qui signifie qu'il est impossible d'en modifier le contenu. De tels services, basés sur les données d'OSM – évoluant avec les contributions volontaires –, peuvent être conçus pour des utilisations mieux ciblées.

#### **Où en est-on actuellement ?**

- **Au niveau des rendus de cartes**

On disposait déjà de *Open Cycle Map*

<http://www.opencyclemap.org>. Le rendu de cette carte fait apparaître les pistes cyclables en trait bleu pointillé, et les bandes en trait bleu continu (un trait de chaque côté de la voie). Mais nous avons déjà signalé, dans l'article du numéro 41, les insuffisances de ce rendu.

Récemment, un nouveau projet a vu le jour : *Beciklo*. Dans un premier temps, le projet s'est développé sur la métropole lilloise, en relation avec notre association « sœur » ADAV. Récemment, le rendu a été étendu à plusieurs régions (et peut-être

<sup>1</sup><http://montpellier.fubicy.org/journal/numero41.pdf>

<sup>2</sup>Éléments extraits de supports de présentation de Nicolas Moyroud, Cemagref-UMR TETIS, licence Creative Commons

<sup>3</sup>accès direct à Montpellier : <http://www.beciklo.fr/?zoom=12&lat=43.61905&lon=3.87958&layers=0B00T>

même à tout le territoire national ?), en tout cas à l'agglo de Montpellier. Vous pouvez en voir le rendu<sup>3</sup> (si vous allez sur <http://www.beciklo.fr/> vous verrez une carte centrée sur la région lilloise. Il vous faudra alors dézoomer, puis glisser la carte pour la centrer sur Montpellier, et rezoomer).

Le rendu est déjà beaucoup plus explicite que sur Open Cycle Map. La légende est présente. Il faut cependant être conscient que ce projet est loin d'être figé, de nombreux échanges ont lieu sur les listes de diffusion «spécialisées» (comme OSM-talk-fr [talk-fr@openstreetmap.org](mailto:talk-fr@openstreetmap.org)). Mais, outre le fait que cette carte est déjà opérationnelle en l'état, et surtout est réactualisée assez régulièrement à partir des données OSM, il reste possible de proposer des améliorations aux auteurs du projet, voire même de se plonger dans les outils de création des interfaces cartographiques en ligne pour obtenir des rendus qui nous conviennent, à partir du code de Beciklo (libre, il faut le rappeler !).

#### – Au niveau des calculateurs d'itinéraires

Le projet le plus abouti dans ce sens – à notre connaissance – est celui de **Géovélo**. Voici la description qu'en donne René-luc D'Hont, sur son blog <http://3liz.org/blog/rldhont/> le 20 septembre 2010 : « *Géovélo propose un calcul d'itinéraire pour vélo innovant. Le projet a commencé à Tours puis s'est exporté à Paris. Ces derniers mois, Géovélo a travaillé sur Paris pour améliorer les données OpenStreetMap et ainsi pouvoir proposer une solution innovante de calcul d'itinéraire aux cyclistes parisiens. Le principe de Géovélo est de tenir compte du risque que prend un cycliste à circuler en ville. Ce service vous permet donc de calculer un itinéraire en fonction de votre goût pour le risque. Vous pouvez ainsi vous assurer que vous allez emprunter un maximum de piste cyclable ou voies aménagées ou bien connaître le risque que vous prenez en empruntant le chemin le plus court.*

*Le moteur de calcul d'itinéraire de Géovélo s'appuyant intégralement sur des données libres, gratuites et constitués par tous ceux qui souhaitent les améliorer, vous pouvez participer à améliorer ce service.*

...  
*Géovélo ne compte pas en rester là, les Nantais peuvent déjà tester le service sur leur ville. Il ne faut qu'une chose pour que le service s'étende à d'autres villes (Lille, Toulouse, Bordeaux, Lyon, Grenoble, Montpellier, etc) : des données, et vous pouvez y participer ! ».*

Depuis que ce texte a été publié, le projet a été étendu à Rennes. La communauté urbaine de Rennes Métropole a ouvert plusieurs jeux de données, dont ses données de transport en commun : réseau de bus, métro et vélo en libre service. Ces données ont permis au projet Géovélo de mettre au point un prototype de calculateur multimodal, conjuguant la marche à pied, les transports en commun et bien sûr, le vélo.

Alors, bientôt à Montpellier ?

Les liens pour voir ce que ça donne :

Paris : <http://vgps.paris.fr>

Rennes : <http://rennes.geovelo.fr/>

Le site : <http://www.geovelo.fr>

**Comment pouvons nous participer ?** Il faut garder à l'esprit l'idée que OSM et les applications basées dessus sont *collaboratives* ! Et donc, plus il y aura de collaborateurs, plus cela facilitera le développement des projets et la qualité des résultats. Nous pouvons agir à différents niveaux, selon nos compétences, nos goûts

et ... notre temps.

1. **Suggérer des idées sur le rendu des cartes**
2. **Participer à la collecte de données pour enrichir la base OSM**
3. **Partager ses compétences en géomatique pour réaliser les rendus**

Plus précisément :

1. **Suggérer des idées sur le rendu des cartes.** En voyant la carte fournie par *Beciklo* vous vous dites qu'il faudrait : rajouter des couleurs pour spécialiser les voies (exemple : voies interdites en rouge, voies dangereuses en orange, etc.) ; trouver un petit logo qui indique les parkings à vélo ; indiquer (comment ?) les pistes qui sont sur trottoir partagé avec les piétons ; etc. etc. Il faudrait alors exprimer les suggestions sur une liste de diffusion - qui pourrait être la liste générale [velocite@lists.maretmanu.org](mailto:velocite@lists.maretmanu.org), soit une liste plus spécialisée, ou tout autre support interactif de discussion en ligne (qu'en pense le webmestre ?).

A ce même niveau de participation, tout un chacun pourrait aussi signaler les erreurs figurant sur la carte : équipement signalé mais inexistant (parce qu'il a disparu, ou parce qu'un « mappeur » trop optimiste l'a mis dans la base sans trop vérifier) ; équipements oubliés (voirie spécifique, parking, etc.) ; mauvaise définition des équipements (piste signalée comme bande ou l'inverse, sens unique erroné, etc.) ; passage particulièrement dangereux ou, au contraire, passage relativement sûr ; etc etc.

2. **Participer à la collecte de données pour enrichir la base OSM.** Bien que déjà un peu plus technique, ce point est très important car c'est grâce à cet enrichissement et à cette veille permanents que l'on aura des cartes à jour, et que les modifications du réseau seront rapidement répercutées. C'est là tout l'intérêt de la liberté d'OSM, permettant une réelle dynamique. Comment faire ? Il est hors de question, dans cet article, de donner un mode d'emploi ! Sachez seulement que la plupart des « mappeurs » se sont lancés sans être le moins du monde géomaticiens, ni même informaticiens. Quelques indications avaient été fournies dans le numéro 41. Pour l'essentiel, elles restent valables. On peut toutefois signaler une nouveauté : la version Potlatch 2 du logiciel d'édition Potlatch. Accessible – comme Potlatch 1 – par l'onglet «Modifier» en haut de la carte OSM. En passant la souris sur cet onglet, un menu propose le choix entre Potlatch 1, Potlatch 2, et JOSM. L'utilisation de Potlatch 2 est nettement plus facile, à mon avis, que la version 1 : possibilité de changer le fond de carte (notamment la vue aérienne «Bing» – celle de Microsoft, mise à disposition de OSM – permet un tracé beaucoup plus précis des voies) ; palette d'outils permettant de «tagger» plus facilement les objets géographiques ; chargement et enregistrement des données plus rapide. Quant à JOSM, c'est un peu plus difficile mais une fois qu'on y est habitué, c'est agréable. A chacun de voir, selon ses compétences et ses goûts, ce qu'il ou elle préfère. De plus, tous ces outils sont bien documentés, grâce aux nombreuses pages «Wiki».

3. **Partager ses compétences en géomatique pour réaliser les rendus.** Là, c'est le gros investissement ! Il faut savoir entrer dans le code des logiciels, ou bien savoir modifier les différents fichiers de style, fichiers css, xml, et autres ! Ou bien savoir trouver et manipuler les outils aidant à faire ces modifications. Et pourtant, ce n'est qu'à ce niveau que

l'on peut agir si l'on veut que les idées de rendu, suggérées dans le point 1 et faisant l'objet d'un large accord, puissent être traduites sur la carte. Alors, nous lançons un appel ! S'il y a, parmi ces lecteurs, des vocations, n'hésitez pas ! Le plus simple serait sans doute de vous manifester auprès du rédacteur de ce bulletin – par ailleurs déjà bien impliqué comme contributeur au niveau de la fourniture de données. Manifestez-vous par mail à l'adresse [jean-michel.helary@club-internet.fr](mailto:jean-michel.helary@club-internet.fr). Il sera toujours possible d'organiser nos partages de compétences.

Et, dernier point important : ayant récemment rencontré, en marge d'un géoséminaire à Montpellier, deux experts très impliqués dans OSM et les développements qui y sont associés (à savoir Nicolas Moyroud, Cemagref - UMR Tetis et René-Luc D'Hont, directeur de la société montpelliéraine 3LIZ - qui a notamment réalisé l'application OsmTransport) il est envisagé d'organiser une «mapping party» (et pourquoi pas un atelier OSM) à Montpellier, d'ici quelques mois. Restez à l'écoute !

Jean-Michel Héлары

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 109. Février 2011. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?rubrique38>

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](mailto: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 cycles (VAE)	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 <a href="http://montpellier.fubicy.org">http://montpellier.fubicy.org</a> e-mail : <a href="mailto:montpellier@fubicy.org">montpellier@fubicy.org</a></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).		