

1 Sur votre agenda

«VELORUTION : la masse critique montpelliéraine»

Bonjour les amis des déplacements doux !

Septembre est déjà bien commencé et la vélorution approche !

Le Collectif Vélorution vous invite à vous déplacer

le 1er octobre 2011

à 14h à l'Esplanade

pour venir déambuler avec nous autour du centre ville !

2 Histoire de la Vélorution

2.1 Vélorution et Masse Critique

La **Vélorution** (jeu de mot mêlant vélo et révolution) est un mouvement dont l'un des buts est de promouvoir l'utilisation des moyens de transports personnels non polluants (bicyclette, patin à roulettes, planche à roulettes). Tous les derniers vendredis du mois dans la plupart des pays (et tous les premiers samedis du mois dans quelques villes françaises), ces véhicules viennent dans les grandes villes afin de se réapproprier la route, le temps d'une manifestation au moins.

En France, des associations «vélorutionnaires» ont été créées pour défendre les droits des cyclistes, dans différentes villes. Le plus souvent, il s'agit de collectifs qui agissent en liaison avec les associations existantes, mais ce n'est pas toujours le cas. Bien souvent le terme Vélorution est confondu avec la masse critique (qui est la manifestation).



Illustration Beth Verdekal

Une masse critique, c'est quoi ?

Le terme de « masse critique » est utilisé dans plusieurs domaines des sciences notamment, et en particulier en physique nucléaire. Il désigne la quantité d'un matériau fissile nécessaire au déclenchement d'une réaction nucléaire en chaîne de fission nucléaire. La masse critique biologique est quand à elle une quantité minimum de bactéries à atteindre afin d'induire une expression de gènes particulier nécessaires au bon fonctionnement du métabolisme. Littéralement, une « masse critique » désigne donc un nombre, un volume ou une quantité qu'il est nécessaire d'atteindre avant qu'une réaction puisse avoir lieu.

Dans le domaine du vélo, il semble que les Chinois soient les premiers à avoir utilisé et mis à profit ce concept de « masse critique » : en effet, alors que le trafic n'était réglementé par aucune signalisation, les véhicules de type automobile ou camion s'imposaient naturellement, par leur nombre, leur volume et leur vi-

tesse. Les cyclistes voulant traverser un carrefour devaient donc attendre de s'être amassés en nombre suffisant afin de pouvoir « forcer » le passage et ainsi couper le flux motorisé. La masse critique est atteinte. Ces cyclistes chinois n'avaient probablement pas pour but, en s'agglomérant ainsi les uns aux autres, d'interroger sur l'occupation des routes par les véhicules motorisés.



Manifestation à San Francisco en 1896 ("Good Roads' bike parade-protest").

Cette question, ce sont d'abord les cyclistes américains qui l'ont posée : si la première masse critique a eu lieu à San Francisco en 1992, ce n'est qu'en juillet 1997 que le mouvement a fait sa renommée.

Après avoir été bloqué dans sa limousine lors de la masse critique de juin 1997, le maire de San Francisco, Willie Brown, leur déclare la guerre : il exige que tous les participants soient arrêtés et commence une polémique par presse interposée, qui aboutit à la remise en question de la masse critique suivante du mois de juillet. Le maire refusant de rencontrer les cyclistes, un groupe de leaders autoproclamés essaye d'établir un semblant d'ordre et la presse diffuse un itinéraire pseudo «agréé». Le vendredi, le maire essaye de s'adresser à la foule au point de rendez-vous mais est réduit au silence. La masse suit durant un pâté de maison l'itinéraire supposé puis dévie «downtown». L'événement se transforme en bataille cycliste contre motoriste, en bicyclettes démolies, menant à plus de 200 arrestations et confiscations de centaines de vélos.



Le 25ème corps d'infanterie à bicyclette.
1897, Montana.

Still we ride : New York - Vendredi 24 Aout 2004, quelques jours avant l'ouverture du congrès national républicain, une répression policière d'envergure fut lancée. En fin de soirée, plus de 100 cyclistes furent arrêtées. Et ceci en toute illégalité. Pour beaucoup de new-yorkais, ce fut l'occasion de découvrir ce rituel mensuel des cyclistes urbains que l'on nomme Critical Mass.

Budapest - 30000 cyclistes réunis : Le 22 septembre 2005, 30000 cyclistes ont participé à la masse critique de Budapest lors de la journée World Car free day.



Bay City Wheelmen, 1894, San Francisco's Mission District.

Évidemment, les Américains ne sont pas les premiers à avoir conduit de tels mouvements, mais aujourd'hui, ce sont bien les événements de San Francisco qui font figure de symbole dans cette lutte (ne parlons pas de guerre :-)) des cyclistes urbains contre le modèle « tout-auto-moto », généralisé dans toutes les grandes, moyennes et petites villes du monde.

Des mouvement appelés « vélorution », « carfree network », « placeOvélos » ou encore « Reclaim the streets » fleurissent sur les 5 continents et entretiennent les idées initiées par les premières masses critiques. Actuellement, on estime qu'il y aurait des vélorutions dans plus de 325 villes.

2.2 Vélorutions en France



En France, les premières « Manifs à Vélo » étaient entraînées par les Amis de la Terre. Jean-Jacques Pauvert publie Le Manifeste vélorutionnaire des Amis de la Terre et de la Fédération des usagers des transports en 1971. Au tout début des années 70 à Paris, une manifestation contre un projet d'autoroute qui devait longer la Seine et traverser la capitale d'est en ouest réunit plus de 10 000 cyclistes... Dans le film l'AN 01 de Gébé et Doillon réalisé en 1972, on peut voir des milliers de cyclistes présents lors de ces manifs lancer des slogans comme « Bagnoles, ras-le-bol. Ça pue, ça pollue et ça rend nerveux ! » ou « des vélos ! pas d'autos ! »¹. La première crise pétrolière pointait le bout de son baril !

La paternité du terme «Vélorution» est souvent attribuée à Aguiqui Mouna, André Dupont de son vrai nom, qui fait sa campagne en tant que non-candidat à l'élection présidentielle de 1974, à bicyclette, « Je suis un cyclodidacte, la vélorution est en marche»².



Aujourd'hui, des masses critiques se déroulent dans toutes les plus grandes villes de France, et ce, mensuellement. Faut-il les appeler « vélorutions » ? « fêtes de rue » ? « masses critiques » ? Peu-importe finalement. Quel que soit le nom qu'on donne à ces rassemblements, leur but a toujours été le même et ne varie que

¹http://www.dailymotion.com/video/x477e9_velorution-1-an01_auto

²<http://www.youtube.com/watch?v=V5k63tPlcY8>

très peu selon les groupes de personnes ou collectifs qui les perpétuent. Entre autres :

- passer un moment convivial autour de la culture du vélo ;
- constituer le trafic (et non l'empêcher d'être fluide comme on l'entend parfois) ;
- démontrer que le vélo est un objet parfait pour tisser des liens sociaux, au contraire des voitures ;
- permettre aux cyclistes néophytes de faire une première expérience agréable et sécurisante du vélo urbain ;
- faire preuve de responsabilité envers les choses (vivantes ou non) qui nous entourent ;
- contester une approche uni-directionnelle des politiques publiques en faveur du moteur et de sa dépendance à l'énergie.

Il serait fastidieux de donner ici la liste des vélorutions et autres masses critiques qui se sont déroulées ou sont prévues, en France, au cours de l'année 2011. Le site <http://velorution.org> recense les actualités dans une trentaine de villes, mais aussi des dossiers, des ressources, des contacts, etc.

A Montpellier, le collectif Vélorution (dont fait partie Vélocité-Languedoc) a initié une page Facebook <http://www.facebook.com/velorution.montpellier> en attendant que soit créé un blog interactif réservé hors facebook, par exemple avec Google ou Wordpress.

Jean-Michel Héлары.

Sources : Wikipedia, Vélorution Marseille, scorcher.org, nowtopians.com, bicyclecorps.blogspot.com

3 Le PDU : morceaux choisis au Conseil Municipal de Montpellier

Par délibération du 26 janvier 2011, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains pour la période 2010-2020. A la suite à cette délibération et conformément à l'article 28-2 de la LOTI, le document arrêté a été transmis pour avis aux communes membres, au département de l'Hérault, à la région Languedoc-Roussillon et à l'État. C'est dans ce contexte que le Conseil Municipal de Montpellier du 9 mai 2011 a débattu de ce plan. Le compte-rendu intégral de cette séance (116 pages) est publié sur le site de la mairie, les propos tenus sont donc publics. Nous avons extrait des 14 pages consacrées à ce point de l'ordre du jour les déclarations ayant plus particulièrement trait aux déplacements à vélo. Chacune et chacun de nous pourra ainsi juger des positions des différents intervenants, et prendre acte des engagements d'intention ou plus concrets qu'ils contiennent. Les passages en italique ont été choisis par la rédaction, en fonction de leur «pertinence» ou de leur ... saveur.

Serge FLEURENCE (Groupe Socialiste, Mouvement des citoyens et apparentés) :

L'objet du PDU est de concevoir une politique globale des mobilités à l'échelle de l'agglomération qui place le citoyen, qu'il soit piéton, cycliste, usager des transports collectifs ou automobiliste, au cœur de la réflexion, comme point de référence dans la conception de l'espace urbain et des systèmes de déplacements.

Ce PDU ambitieux donne la priorité aux mobilités les moins polluantes et aux usagers les plus fragiles en optimisant leurs performances et leur sécurité. Il vise également à favoriser l'intermodalité, la complémentarité et la cohabitation entre les différents modes de transport, afin de limiter la dépendance des citoyens à l'automobile et de les inciter à user d'autres moyens pour se déplacer.

L'objectif est, pour la ville de Montpellier, de voir la part des éco-mobilités atteindre 65% en 2020 (elle était de 50% en 2003 d'après l'enquête ménages déplacements).

La ville des courtes distances

Il s'agit de rompre avec le principe qui consiste, lors des opérations d'aménagement de l'espace public, à privilégier la circulation automobile et le stationnement, qui handicapent la performance des autres modes de déplacements.

Promouvoir cette ville des proximités signifie *la création des zones de circulation apaisées, confortables et sécurisées, qui se veulent performantes pour les modes actifs que sont le vélo et la marche à pied.*



L'espace public doit être partagé, l'objectif étant de tendre vers au moins 50% de la rue réservée aux autres modes que la voiture, permettant d'améliorer sensiblement le confort des cheminements piétons, de renforcer la performance des transports collectifs par des voies réservées, *d'affirmer la place du vélo* et de rendre la ville accessible aux personnes à mobilité réduite.

La cohabitation entre les différents modes de déplacements sur l'espace public ne peut se faire qu'en agissant sur la vitesse. *La généralisation de zones de circulation apaisées, de zones 30, de zones de rencontre, sont autant d'aménagements nécessaires pour minimiser les conflits de vitesse.*

L'incitation à l'usage des modes actifs est possible en rendant plus performants les cheminements piétons (en limitant les obstacles), en facilitant les franchissements de carrefours, en créant des itinéraires directs, mais également *en étendant le réseau cyclable, par exemple par la généralisation des doubles-sens, des sas vélos et en multipliant les lieux de stationnement pour les vélos.*

Les actions incitatives portent sur un développement de l'offre en modes de transports alternatifs à l'automobile. La poursuite du développement du vélo en libre service (VéloMag) et sa diversification par les vélos à assistance électrique.

Pour mener à bien ces objectifs, il est prévu par le PDU la création d'une Agence des Mobilités, qui permettra à la fois la gestion des déplacements et l'information multimodale des usagers.

La mise en oeuvre du PDU

Dans son volet traitant des modalités de mise en oeuvre, de suivi et d'évaluation, le projet de PDU présente les Plans de Déplacements de Secteurs (6 secteurs définis dans le SCoT) qui en constituent le volet territorial. Le plan de Déplacements de secteurs de la Ville de Montpellier porte sur :

- ...
- le renforcement et la performance des modes actifs ;
- *le renforcement du maillage cyclable* ;
- ...

Le projet présente ensuite les Plans Locaux de Déplacements qui ont vocation de préciser, à l'échelle communale, les orientations du PDU et de les décliner de façon opérationnelle. Il convient de rappeler que la Ville de Montpellier a engagé l'élaboration d'un PLD, qui est déjà en partie mis en oeuvre et qui sera prochainement finalisé.

La Ville dispose d'un Schéma directeur vélo qui sert de base à la programmation de ses investissements, et réalise actuellement un Plan piéton dont l'objectif est d'améliorer l'accessibilité au tramway et aux équipements dans les quartiers.

Le Plan Local de Déplacements de la Ville a déjà été engagé. Il porte sur la circulation et les déplacements, le stationnement et la sécurité. Ses objectifs sont en pleine cohérence avec les axes présentés dans le projet de PDU. Sa mise en oeuvre, engagée en août 2010 vise à limiter la circulation automobile dans le centre-ville et à l'intérieur des quartiers, à assurer un meilleur partage de la voirie entre les différents modes de déplacements, à *créer des équipements spécifiques pour les transports publics et pour les modes actifs* afin d'en faciliter l'utilisation et d'inciter les Montpelliérains à changer de comportement vis-à-vis de la voiture.

Jean-Louis ROUMEGAS (Groupe Les Verts - NPA - CUAL) :

Le projet de PDU prévoit des objectifs ambitieux dont nous pouvons certes nous féliciter. Je rappelle qu'au niveau de l'agglomération, l'objectif affiché est de passer à moins de 50% de la part de déplacements en voiture, contre plus de 60% actuellement. Au niveau de la Ville de Montpellier, l'objectif est encore plus ambitieux puisqu'il s'agit de passer à moins de 35% de déplacements automobiles.

Vous avez soulevé la question des pistes cyclables. Certes, Montpellier a progressé. Je rappelle que nous avons, sous la conduite de Mustapha MAJDOUL qui en avait la délégation au dernier mandat, conçu un schéma directeur cyclable. *La question posée aujourd'hui est celle du calendrier de la réalisation de ce schéma directeur cyclable*. Si nous voulons le terminer dans le mandat qui vient, il faut passer à la vitesse supérieure et augmenter les budgets affectés. Ce qui est fait aujourd'hui est cohérent par rapport à ce schéma, mais nous n'atteindrons pas le réseau complet et cohérent à la fin de ce mandat si nous ne passons pas à la vitesse supérieure. Nous voulions souligner ces points.

Hélène MANDROUX (Groupe Socialiste, Mouvement des citoyens et apparentés) :

Avant de vous donner la parole, je voudrais dire à M. ROUMEGAS qu'il existe effectivement un classement des villes de plus de 100 000 habitants par rapport aux kilomètres de pistes cyclables. Il est vrai que Montpellier est très bien classée, à la septième place, quand Paris est premier. *Je reconnais que ce classement ne veut pas dire grand-chose car il semble logique que Paris ait plus de kilomètres de pistes cyclables que Montpellier*. J'aurais souhaité un classement par rapport au pourcentage de kilomètres. Ce procédé serait plus évident et pertinent.

Jacques DOMERGUE (Groupe UMP - Non inscrits - Gauche moderne) : En ce qui concerne les déplacements doux, nous sa-

vons que Montpellier a mis en place un réseau de vélos en libre service, mais qui n'a pas la commodité de ce que nous constatons dans les systèmes développés initialement à Paris ou à Lyon. Je crois qu'en plus la particularité de Montpellier est qu'il s'agit d'une ville accidentée. Dans une telle ville, nous pouvons imaginer valoriser le vélo électrique. Si vous vouliez être à l'avant-garde de ce qui peut se faire dans un système de déplacements doux complémentaires entre le bus, le tram et le vélo, il faudrait voir si le réseau de vélos électriques en libre service ne pourrait pas être développé.

Philippe THINES (Groupe Centriste Modem et Parti Radical de Gauche) :

Je trouve que nous n'avons pas assez réfléchi à l'utilisation de pistes cyclables sur des endroits comme le Verdanson. Cela nous permettrait à moindre coût de traverser la ville de part en part en ayant de plus des paysages vraiment agréables pour un cycliste. Cette réalisation aurait pour conséquence d'éviter certains détours. Nous pourrions aussi avoir une réflexion sur *l'utilisation des pistes cyclables en sens contraire du sens de la circulation*. Nous n'en parlons pas assez. J'utilise un peu ces pistes dans Montpellier et il est vrai que quand nous prenons des pistes cyclables, par exemple sur l'avenue du Père Soulas, il est beaucoup moins dangereux de prendre en sens contraire de la circulation car les véhicules vous voient.

Stéphanie BLANPIED (Groupe Socialiste, Mouvement des citoyens et apparentés) :

Il ne faudrait pas se tromper d'ennemi. L'ennemi aujourd'hui n'est pas l'automobiliste ou les modes doux. Il s'agit pour une ville comme Montpellier de prendre son rang dans la lutte contre l'émission des gaz à effet de serre. Il faut engager la politique de notre collectivité sous cet angle. Cette politique nécessite une des mesures d'ensemble, avec à la fois les efforts produits pour le tram, pour la politique du vélo, pour l'utilisation du TER à échelle régionale. Je voudrais juste rappeler que l'élément majeur de cette politique est l'intermodalité. Voici ce qui est au cœur du projet de déplacement urbain, à savoir l'alternance entre plusieurs modes de déplacements doux, car nous ne mettrons évidemment pas d'arrêt de tram ou de station vélo en bas de chaque habitation de chaque Montpelliérain. A ce propos, je voudrais signifier à mes collègues que ce n'est pas parce qu'il n'existe pas un article dans le Midi Libre tous les jours que la collectivité ne réfléchit pas, par exemple, à une logique d'incitation forte à l'utilisation du vélo, et bien évidemment du vélo électrique. Je vous rassure sur ce point, M. DOMERGUE : nous y réfléchissons tous les jours et sommes en relation sur ce sujet avec nos collègues de Lyon, mais aussi de Paris ou de Colmar, qui ont lancé cette initiative voilà de nombreuses années.



Aujourd'hui, notre objectif n'est plus de développer des kilomètres de pistes cyclables mais qu'il existe des cyclistes sur ces pistes. Sinon, ce projet n'a aucun sens et équivaut à du gaspillage d'argent public. Nous sommes bien évidemment sensibles les uns et les autres à la réalisation du schéma directeur vélo. Néanmoins,

nous sommes en train de mener des réflexions pour réorienter la politique des déplacements doux au niveau montpellierain pour que les équipements que nous allons mettre en place soient utilisés.

Je termine sur un autre élément majeur concernant la conciliation entre les intérêts des automobilistes et les intérêts des cyclistes. La politique aujourd'hui de la direction du Génie Urbain sur les zones 30 participe de ce triple objectif : limitation des émissions de gaz à effet de serre, cohabitation entre cyclistes, piétons et voitures, et meilleur cadre de vie pour les habitants concernés.

Frédéric TSITSONIS (Groupe Centriste Modem et Parti Radical de Gauche) :

J'ai noté aussi la généralisation des zones 30. En termes de cohabitation entre les modes, les zones 30 sont véritablement convaincantes sur cette question et ajoutent un autre élément qu'il ne faut pas oublier dans le cadre d'un PDU qui est la sécurité. Une action sur la vitesse des voitures est une demande forte des habitants de Montpellier.

Christophe MORALES (Groupe Socialiste, Mouvement des citoyens et apparentés) :

Bien entendu, le plan local de déplacement de la Ville de Montpellier a inspiré le PDU et inversement. Il n'existe donc pas du tout d'inadéquation. Le développement des zones de rencontre – nous ne disons plus les zones 30 – en est la preuve. Elles permettent la priorité absolue aux piétons.

Il s'agit aussi de faire en sorte que l'espace public soit de qualité, avec des trottoirs larges, des paysages agréables, que nous donnions envie de marcher à pied. Je félicite la Ville de Montpellier sur ce point. Nous donnons toutes les chances à l'intermodalité, sur laquelle ce PDU est fortement basé.

A propos des zones de rencontre, plus nous allons en développer, moins le kilomètre de piste cyclable sera fort. Il s'agit de faire en sorte que le piéton et le cycliste se tiennent dans ces zones en priorité. Si nous ajoutons l'ensemble des zones de rencontre, nous serions dans des chiffres qui seraient triplés. Il faut évidemment le prendre en compte dans nos chiffrages, ce qui est en partie incitée dans ce PDU.

Je voulais dire aussi qu'il ne faut pas de confusion entre ce qu'est un PDU et un plan local de déplacement. Le PDU ne va pas imposer mais préconiser certaines mesures. A charge aux communes de les prendre dans les plans d'investissement, notamment sur les schémas cyclables ou sur les bus.

Hélène MANDROUX (Groupe Socialiste, Mouvement des citoyens et apparentés) :

N'oubliez pas que nous sommes dans une perspective pour 2020. Nous sommes une des agglomérations possédant les taux de croissance les plus importants. Il est très important que ce PDU tienne compte de l'urbanisation en fonction des lignes de tramway mais aussi des pistes cyclables ou des voitures. Il est important que nous insistions sur l'intermodalité et que nous prenions en compte les usagers les plus fragiles. Il faut tenir compte aussi de la sociologie de la population et de l'évolution de la société. Il nous faut anticiper sur les dix ans à venir. Voilà pourquoi il est très important de réfléchir sur tous les domaines que vous venez de citer.

Robert SUBRA (Groupe Socialiste, Mouvement des citoyens et apparentés) :

Je voudrais terminer avec les vélos. Nous avons fait l'appel d'offres environ dans le même temps que Paris et Lyon. La Ville de Montpellier nous avait mis une contrainte qui était l'absence de publicité sur les vélos et les stations vélo. Je vous prie de croire que ce projet a découragé et Decaux et Clear Channel, à tel point que nous en sommes arrivés à un prix de 2 500 euros par vélo et par an en maintenance. Nous ne pouvions pas suivre et avons donc cherché quelque chose de plus simple qui fonctionne. Nous avons 2 000 vélos avec un cadenas, certes rustique. Nous avons bien fait d'attendre, car nous avons tout de même économisé aux contribuables la différence entre 2 500 et 700 euros par vélo. Cette initiative valait la peine de réfléchir un peu. Comme le disait Christophe, aujourd'hui nous avons fini l'expérience vélo électrique. Nous nous apercevons que le vélo électrique à la journée n'est pas très intéressant. Les gens préfèrent avoir un vélo électrique pour trois mois. En octobre, nous allons lancer un achat de vélos électriques.

Serge FLEURENCE (Groupe Socialiste, Mouvement des citoyens et apparentés) :

En ce qui concerne les pistes cyclables, nous dépensons 1M d'euros par an et nous mettons en place des zones de rencontre. La première expérience va se faire rue Marioges où le vélo pourra circuler en toute sécurité, sans qu'il y ait besoin de piste cyclable.

Pour : 52

Contre : 7 (UMP-NI)

Adopté à la majorité des suffrages exprimés



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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 112. Octobre 2011. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?article294>

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

L'association qui vous aide à réparer un vélo

VieuxBiclou 5 rue de la Poésie, 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>
---	---