

## 1 Sur votre agenda

### Vélorution le samedi 17 Mars à 14h

Départ place de la Comédie

Organisée par l'Ouvre-Tête et Vélocité Languedoc, dans le cadre de la Semaine de l'Environnement<sup>a</sup>.

Défilé non motorisé et très festif animé par le groupe musical

«Les Roms des Foins»

qui agrémentera notre parcours de ses accents joyeux !

Alors, venez très nombreux !!!

<sup>a</sup>Voir programme détaillé sur le site <http://www.ouvre-tete.fr/>

## Assemblée Générale

Le 30 mars 2012, de 18h à 21h

Maison de la Démocratie  
16, rue de la République - Montpellier

Projections de vidéos, échanges et interventions  
sur le thème «Le vélo à Montpellier», avec  
plusieurs invités

## buffet convivial

où chacun apporte ce qu'il veut (salé, sucré).  
Les boissons et le pain seront fournis par la maison  
Voir le détail du programme dans l'article ci-dessous.

### Le programme de l'Assemblée Générale

- 18 h : Accueil (projection de séquences vidéos, boissons)
- 18h30 à 19h30 Échanges et information - Le vélo à Montpellier (associations Vélocité, AF3V, Mandarine, le Vieux Biclou ; Christian Dupraz (Conseiller Général de l'Hérault), Stéphanie Blanpied (Conseillère Municipale de Montpellier)
- 19h30 à 20h : Assemblée Générale Statutaire : rapports moraux et financiers, renouvellement du CA
- 20h à 21h : Buffet : chacun apporte sa contribution (salé, sucré - de préférence à consommer sans assiettes ni couverts), projection de films, «exposition de vélos en tous genres».

Si par malheur vous ne pouvez pas venir, pensez à vous faire représenter en utilisant une procuration que vous donnez à un membre de VéloCité ou que vous envoyez à notre adresse.

## Editorial. ATTENTION : Assemblée générale de VéloCité Languedoc

Vous savez que Vélocité défend l'intérêt des cyclistes urbains, et vous nous avez fait confiance en adhérant.

Vous aimez discuter de vélo autour d'une quiche et d'un verre ! Ou regarder des vidéos consacrées au vélo urbain ! **Alors réservez votre soirée du Vendredi 30 Mars :**

A 18 H à la Maison de la Démocratie (rue de la République !) Assemblée générale.

Nous souhaitons donner un nouvel élan à l'association. C'est pourquoi nous voulons faire de cette rencontre un événement festif, nous avons invité des élus locaux, des associations amies promouvant des thèmes complémentaires aux nôtres, et nous avons prévu un buffet (merci à chaque participant d'y apporter sa contribution sous forme solide de préférence).

À cette occasion, nous relançons toutes celles et ceux qui ont adhéré depuis 2008. Seule leur ré-adhésion permettra à l'association de vivre financièrement, mais surtout d'augmenter encore sa représentativité, indispensable pour conforter nos actions vis-à-vis des pouvoirs publics. L'adhésion (ou ré-adhésion) est possible jusqu'au dernier moment, la cotisation est modique (5 à 8 €).

Alors n'hésitez pas à participer à ce printemps du Vélo à Montpellier, commencé avec un groupe de travail inter-associatif, puis une Vélorution haute en couleurs le 17 Mars, et ponctué par les ateliers-débats mensuels organisés par l'élue municipale déléguée aux équipements cyclables.

Luc Nourigat

## 2 Les ateliers-débats mensuels

Madame Blanpied, conseillère municipale déléguée aux pistes cyclables (c'est son titre officiel, en fait elle préfère parler d'«équipements cyclables») a prévu d'organiser chaque mois, jusqu'à la fin de la mandature, un «Atelier-Débat», ouvert aux citoyens et aux associations qui le souhaitent, afin de discuter de divers thèmes liés à la pratique du vélo en ville. Le premier de ces ateliers s'est tenu le 9 décembre 2011. Voici le communiqué de presse publié à cette occasion :



**M** Montpellier mille et une vies

### Communiqué de presse

Montpellier, le 6 décembre 2011

**Mobilité**  
Atelier-débat, « Subvention à l'achat de vélos électriques : fausse bonne idée ou véritable outil de développement des déplacements non polluants ? », vendredi 9 décembre à 19h, au café Yam's, place de la Comédie

Dans le cadre de sa politique en faveur des déplacements doux, la Ville de Montpellier vous invite à un atelier-débat sur le thème de « Subvention à l'achat de vélos électriques : fausse bonne idée ou véritable outil de développement des déplacements non polluants ? »

Cet atelier est ouvert à tous les montpelliérains souhaitant chercher des solutions innovantes pour favoriser les déplacements doux dans la ville, en parallèle au développement du tramway et des dispositifs velomag.

Cet atelier a pour vocation d'étudier le thème du débat sans a priori, avec les partenaires associatifs présents.

En fonction de la réussite de cette rencontre, d'autres suivront tout au long de l'année 2012 afin d'enrichir les politiques publiques dans le domaine des déplacements alternatifs à la voiture particulière.

Trois ateliers ont déjà eu lieu : le 9 décembre 2011 (voir ci-dessus), le vendredi 13 janvier 2012, sur le thème «Aménagement de la voirie», et le 16 février 2012 sur le thème «Définition de quelques axes structurants pour les cyclistes montpelliérains dans le cadre de l'exercice budgétaire 2013». Un quatrième est prévu le mercredi 21 mars, à 19h., Maison de la Démocratie, sur le même thème que le précédent. Les éléments de compte-rendu donnés dans cet article n'ont rien d'officiel, ils sont basés sur quelques notes, et – pour le troisième – sur une synthèse fournie par Madame Blanpied.

Le thème du premier atelier : «Subvention à l'achat de vélos électriques : fausse bonne idée ou véritable outil de développement des déplacements non polluants ?» avait soulevé un certain nombre de réticences de la part de Vélocité Languedoc, qui le trouvait trop spécifique et ne répondant pas aux véritables enjeux d'une politique cyclable. Suite aux échanges qui ont eu lieu sur le forum vélocité en octobre et novembre 2011, nous avons fait part de notre position à Madame Blanpied :

*« nous sommes d'accord pour la tenue d'une table ronde avec différents acteurs montpelliérains, mais sur un thème plus large. Nous suggérons : "Quelle politique cyclable pour la ville de Montpellier ?" L'objectif d'une ville mettant en œuvre une politique cyclable se traduit, à notre sens, en terme de part modale : quelle est la part modale aujourd'hui ? (2 à 3 % à Montpellier actuellement) ; quelle part modale vise-t-on dans 10, 15 20 ans ? Tout le reste sont des outils qu'on va mettre en place pour atteindre cet objectif. »*

Finalement, nous avons participé à ce premier atelier, Madame Blanpied nous ayant assuré que ce thème devait servir d'accroche pour sensibiliser un plus grand nombre de citoyens, les ateliers ultérieurs devant aborder tous les aspects de la politique cyclable.

Cette première rencontre a réuni environ une quinzaine de personnes (associatifs et individuels) ; côté mairie étaient présents, outre Stéphanie Blanpied, l'adjoint au maire Frédéric Tsitsonis. Bien sûr, comme il fallait s'y attendre, la discussion ne s'est pas limitée au thème de la soirée, mais a rapidement «débordé» sur les questions plus générales liées à la politique cyclable, depuis les aménagements de voirie jusqu'aux vols de vélos... Le thème a néanmoins été discuté, faisant apparaître un certain scepticisme sur la pertinence d'une telle mesure. Deux pistes principales ont cependant semblé se dégager :

1. cibler plutôt des partenaires employeurs et/ou artisans/professions libérales, qui :
  - pour les premiers pourraient faire l'acquisition de «flottes» de vélos à moindre coût dans le cadre d'un PDE, rendant ainsi un vrai service à leurs salariés au même titre que la prise en charge pour moitié de la carte TAM ;
  - pour les seconds, rencontrent des contraintes particulières dans leurs déplacements professionnels, ces dernières pourraient servir de critères pour la subvention ;
2. englober dans une éventuelle politique de subvention les vélos sans assistance électrique afin de la rendre plus universelle et limiter ainsi les éventuels effets d'aubaine.

Le deuxième atelier a réuni un plus grand nombre de participants : les associations Vieux Biclou, Mandarine, Vélocité Languedoc, des cyclistes venus à titre individuel, et, côté mairie, Stéphanie Blanpied et Yannick Tondut (directeur général des services chargé du développement). J'y ai pris quelques notes, partielles. En préambule, Stéphanie Blanpied a formulé les questions que cette série d'ateliers devrait aborder, fondamentalement :

« *Quels sont les équipements cyclables les plus pertinents à l'horizon d'une décennie, sachant que le but est d'inciter le plus possible de gens à utiliser un vélo pour leurs déplacements quotidiens ?* » mais aussi : « *Quels sont les programmes déjà arrêtés ?* » et « *Comment être le plus efficient possible dans un contexte de budget contraint ?* ». A ce sujet, elle a souhaité que ces rencontres permettent de sortir de postures associatives ou militantes pour entrer dans une posture de co-décision. Puis elle a rappelé comment le budget de 1M€ alloué annuellement au vélo depuis 2008 a été utilisé :

- 2008 : 300k€ pour création piste av. Henri Mares + 100k€ pour entretien. Total 400k€
- 2009 : 265 k€ pour aménagement route de Mende (libellé subvention Conseil Général€) + 250k€ pour entretien. Total : 515k€
- 2010 : 565 k€ pour création piste rue de la Vieille Poste + 130k€ pour entretien + 8k€ pour parkings (20 racks dans le centre). Total : 703 k€
- 2011 : 442k€ pour création piste av. Mermoz + 20k€ pour parkings (50 racks dans le centre). Total : 462k€

Plusieurs interventions des participants ont fait ressortir que les réalisations du passé n'ont pas toujours été si efficaces que cela, voire carrément contre-productives, si leur but était de donner envie aux citoyens de se déplacer à vélo.

Stéphanie Blanpied s'énerve un peu contre cette évocation du passé et souhaite que ces ateliers permettent, au contraire, d'avancer et de dépasser les vieilles critiques. Pourquoi, par exemple, ne pas essayer d'identifier les points noirs afin de trouver une solution à adopter dans chaque cas ?

Les interventions des participants – qu'il est impossible de détailler ici, faute de notes appropriées disponibles – mettent en tout cas en évidence l'absence de consensus entre deux conceptions : le site propre, et le partage de voirie. Il apparaît qu'il y a deux catégories de cyclistes : ceux qui cherchent à aller vite d'un point à un autre (pour leur travail, etc.) et qui se demandent si les pistes cyclables, trop souvent transformées en parcours d'obstacles, sont vraiment pertinentes et de nature à favoriser le retour du vélo en ville. Et puis ceux qui en font une utilisation « tranquille », privilégiant la sécurité avant tout, ou qui se sentent moins à l'aise (enfants, personnes plus âgées, etc.).

Mais la « bonne » problématique a sans doute été formulée assez clairement par l'un des participants, qui estime qu'il faut penser les aménagements de manière globale et non pas au cas par cas. Les grands axes structurants qui ont été réalisés ces dernières années ayant trop souvent laissé peu de place aux aménagements cyclables, ces derniers sont souvent contre-productifs, voire dangereux, en tout cas ne permettent pas aux vélos de rouler d'une manière apaisée. La question n'est donc pas tellement de savoir si les équipements existants empêchent les cyclistes de rouler à 40-45km/h (en descente !), mais de faire en sorte que ceux-ci puissent traverser la ville sur des distances de 5 km à 10km, à une moyenne de 16 à 18 km/h, sans avoir en permanence des interruptions, des arrêts, des changements de sens, qui leur font perdre tellement de temps qu'en fin de compte ils délaissent l'aménagement cyclable.

Le troisième atelier-débat devait donc se concentrer sur la définition de quelques itinéraires « privilégiés », sur le modèle de ceux qui avaient été proposés par Vélocité Languedoc en 2010 (voir bulletin n°42, mai 2010), afin de déterminer lesquels devront être mis en œuvre dans le budget 2013 (le programme pour 2012 étant déjà « bouclé », voir ci-après). En préalable, Monsieur Vincent Meyer (Direction Aménagement Programmation de la mairie de Montpellier) a présenté, durant une vingtaine de minutes, un dia-

porama permettant de visualiser les anneaux de circulation automobile repérés dans le cadre du Plan Local de Déplacement ainsi que les pistes/bandes cyclables existantes. Ce qui aurait dû lancer tout de suite la discussion sur l'ordre du jour. Mais en fait, là encore, de nombreuses problématiques ont été abordées, si bien que l'ordre du jour n'a pas pu déboucher sur des propositions concrètes. Il a donc été décidé, à la fin de la réunion, de consacrer le prochain atelier à la même problématique. Selon la synthèse transmise par Madame Blanpied, *et corrigée par Eric Boisseau, de Vélocité*, les problématiques soulevées ont été les suivantes :

- comportements des deux roues motorisés vis-à-vis des équipements cyclables. *Comportements de tous les motorisés 2,3,4 roues vis-à-vis des espaces affectés aux modes actifs de déplacement (marche, vélo ...)*
- stationnement anarchique des automobilistes. *Stationnement particulièrement anarchique des 2,3, roues*
- possibilité plus grande de stationner offerte aux cyclistes. *Simple constat ?*
- travail de pédagogie nécessaire pour faire évoluer les comportements des automobilistes et amener également de nouvelles personnes vers les modes doux (communication autour des comportements accidentogènes par exemple). *Voeux pieux ?*
- risque, avec les aménagements cyclables le long des voies de tram, que certains quartiers de la ville soient complètement délaissés importance de l'intermodalité et donc de la recherche d'une véritable complémentarité entre les différents modes doux. *Certes !*

Quant à l'ordre du jour proprement dit, une certaine unanimité s'est dégagée pour demander prioritairement un aménagement cohérent de l'axe reliant le carrefour Av. Chancel/rue du Fg. Saint Jaumes à la place Roger Salengro (axe rues Gerhardt, Doria, Saint-Louis, Pelissier). Aménagement permettant une liaison bi-directionnelle dont il reste à s'interroger sur la nature : réduction de la vitesse des voitures ? Suppression d'une voie motorisée ? Autorisation donnée aux cyclistes de circuler en sens inverse compte tenu des sens uniques ? Pistes cyclables en site propre ?

Une autre demande a été exprimée : réalisation de l'axe structurant, allant de AGROPOLIS au centre ville, en passant par la route de Mende et l'avenue du professeur Grasset ; ce qui, en complément des aménagements budgétés en 2012, permettrait de créer une véritable continuité cyclable d'un quartier à un autre, tous deux drainant de nombreux étudiants, souvent adeptes du vélo, et desservant également des équipements publics non négligeables. Cet axe est d'ailleurs aménagé sur une grande partie de son parcours, il faut donc réfléchir à la réduction des discontinuités (notamment le haut de la route de Mende) et à l'amélioration de l'existant (notamment les trottoirs partagés de la rue du Docteur Pezet, dangereux à l'usage : réflexion sur la suppression d'une des deux voies de circulation automobile compte tenu du sens unique).

Lors de la réunion, nous avons aussi réaffirmé que les associations représentant les usagers du vélo quotidien ne sont pas là uniquement pour définir des itinéraires, mais ont vocation à être ensuite vraiment associées aux études et aux choix faits par les services techniques : sans vouloir mettre en cause leur compétence technique, nous estimons avoir un point de vue d'« usager » que les techniciens ne voient pas toujours. Madame Blanpied nous a dit entendre cette revendication et nous a assuré que, en préalable aux chantiers engagés en 2012 (notamment place Albert 1er) nous serions invités sur le terrain, avec les techniciens chargés des opérations, afin de discuter avec eux. C'est à ce prix que la « co-décision » souhaitée par Madame Blanpied prendra tout son sens.

La quatrième réunion, prévue mercredi 21 mars, devrait revenir sur ces questions, pour les aborder de manière plus concrète, et même, selon la suggestion d'un représentant de Mandarine, sous forme de petits «groupes» de travail qui, penchés sur des cartes, rentreront vraiment dans les détails.

Jean-Michel Hélyary

## Les propositions du programme 2012

Ce programme, qui s'inscrit dans le cadre du Plan Local de Déplacement de Montpellier, nous a été communiqué par Madame Blanpied quelques jours après la deuxième réunion. Le projet s'étend de la place Godechot (giratoire en bas de l'avenue du Professeur Grasset, près de la station de tram «Stade Philippidès») jusqu'à la place du 11 novembre (carrefour Quai du Verdanson/Avenue de Nîmes/Allée de la Citadelle, en bas du Corum).

- Mise à sens unique (pour les motorisés) de l'avenue Bouisson Bertrand, dans le sens place Godechot vers carrefour Avenue Saint-Charles/rue Henri Serres (station de tram Albert 1er) et création d'une piste cyclable bi-directionnelle sur cette portion de l'avenue.
- Inversion du sens de circulation des motorisés rue Henri Serre et création d'une piste cyclable bi-directionnelle.
- Réduction à deux voies pour les motorisés sur l'avenue Bouisson Bertrand, entre le carrefour Avenue Saint-Charles/rue Henri Serres et la place Albert 1er, et création d'une piste cyclable bi-directionnelle. Ceci permet de résoudre le fameux point noir de la place Albert 1er, mais aussi de sécuriser les abords de l'école Condorcet.
- Continuité cyclable en rive droite du Verdanson entre Albert 1er et la rue de Villefranche.
- Traversée du Verdanson au carrefour Verdanson/Villefranche et continuité de la piste en rive gauche du Verdanson, jusqu'au carrefour avenue de Nîmes/place du 11 novembre, où la jonction est possible avec la piste de l'avenue Mermoz.

Ces aménagements permettront un itinéraire intégral bi-directionnel en site propre, depuis le Campus vers l'institut de Botanique, la place Albert 1er, l'Ecusson, le Corum, Antigone et le Lez<sup>1</sup>.

## 3 Du nouveau sur la planète Vélo ?

Le Ministre, Thierry MARIANI, a accouché de son plan national vélo le 26 janvier 2012.

### Développement des aménagements et infrastructures :

- garages à vélo obligatoires dans les constructions neuves. Cette mesure existe déjà pour Montpellier suite à notre intervention sur le Plan Local d'Urbanisme.
- développement du réseau des véloroutes et voies vertes : accroissement de 50% de la contribution de l'Etat (+ 1,5 millions d'euros). Pas de quoi aller loin, mais c'est mieux que 0€ !

### Incitation à l'usage quotidien du vélo

- évaluation (= commission d'étude) d'une indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail comparable à

celle dont bénéficient les automobilistes. C'est un effet d'annonce : en Belgique, la mesure n'est pas à l'étude, elle existe depuis 1997 à 0,21€ du km

- clarification (?) du cumul de prise en charge de l'abonnement au transport collectif et de celui au vélo en libre service.
- développement de l'intermodalité entre vélo et transports collectifs.

Ces trois points sont du baratin.

## Amélioration de la sécurité

- création du panneau «tourne-à-droite» cyclable qui autorise les cyclistes à ne pas marquer l'arrêt au feu rouge, dès lors qu'ils respectent la priorité accordée aux autres usagers. Mesure phare de ce plan, expérimentée depuis 2 ans et plus à Strasbourg et Bordeaux ; nous attendions depuis le décret dévoilant le panneau réglementaire (sorte de flèche orange vélo) ;
- encouragement de l'apprentissage du vélo (vélo-écoles notamment) : concrètement ???
- marquage des vélos pour lutter contre le vol et le recel : partenariat entre l'Etat et le système de marquage Bicycode de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB). (Solo Cycles à Montpellier effectue ce marquage).

## Une meilleure perception de l'image du vélo par les Français

Mise en place d'un programme de communication national. Il faudrait une grande ambition sur ce dernier point (dont les médias ne se sont pas fait écho !).

### Conclusion :

la Vélorution a du mal à faire son chemin, mais il y a un frémissement (v'évolution) !

Luc Nourigat

## 4 Communiqué du club des Villes Cyclables

*Ce communiqué est reproduit tel quel, et ne reflète que l'avis du club. Il n'engage pas la position de l'association Vélocité Languedoc.*

**2012 : l'année du vélo ? Le programme du Club des villes et territoires cyclables : 10 propositions pour « Le vélo pour tous, un vélo pour chacun ! »**

L'année 2012 va être marquée par les deux grands rendez-vous électoraux que sont les élections présidentielles et législatives. Mais sera-t-elle pour autant l'année du lancement attendu d'une véritable politique nationale vélo dans notre pays ?

Pour les élus du Club des villes et territoires cyclables, qui rassemble aujourd'hui plus de 1100 collectivités territoriales, représentant 42 millions d'habitants, la France, à l'instar de ses voisins européens, doit sans délai se doter d'une politique nationale en faveur du vélo et engager des mesures efficaces, pour inscrire le développement massif du vélo dans les outils de la relance et du développement économique.

<sup>1</sup>il manque quand même un tronçon pour rejoindre Antigone depuis la fin de l'avenue Mermoz, en particulier le long de la rue Léon Blum, très passante *Ndlr.*

Alors que le Gouvernement vient d'annoncer un Plan vélo, le Club des villes et territoires cyclables soutient qu'il faut engager les 10 mesures concrètes qu'il défend. Et en priorité des incitations économiques de nature à enclencher des dynamiques vertueuses et des effets bénéfiques sur l'économie.

« Il existe une politique vélo en France, mais elle est le fait quasiment exclusif des collectivités locales qui assurent plus de 9 % de l'investissement public et qui, comme notre enquête nationale des politiques vélo et marche 2010/2011 le montre, accentuent considérablement leurs efforts depuis 2007 », souligne Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables.

« Le Gouvernement a laissé passer toutes les occasions d'engager un vrai changement en ne prenant pas des mesures dont l'impact pourrait être très important car elles déclenchent des dynamiques. Dynamique de transfert modal, de la voiture solo vers d'autres modes dont le vélo, nouvelles sources d'activité physique quotidienne, comportements plus citoyens et relance de l'achat de vélos de qualité produits en France. Rappelons avec force que ce Plan que nous promet le Gouvernement devra être validé par les collectivités locales. Elles joueront en effet un rôle essentiel dans celui-ci parce ce sont les régions, les départements, les intercommunalités et les villes qui le mettront en œuvre ! ».

Le Club des villes et territoires cyclables met son programme à la disposition de tous les candidats à l'élection présidentielle et aux prochaines élections législatives. Une ambition : après le boom du vélo urbain depuis le milieu des années 2000, il faut « le vélo pour tous, un vélo pour chacun ! » et des mesures concrètes de mise en œuvre simple. Il a donc rappelé au Gouvernement et adressé à l'ensemble des candidats à l'élection présidentielle

ainsi qu'aux députés et sénateurs ses **10 propositions pour une vraie politique nationale vélo** :

1. L'affectation de 10% du budget des routes nationales et autoroutes pour l'aménagement d'itinéraires vélo.
2. Le jalonnement rapide des grands itinéraires de véloroutes et voies vertes
3. La relance de la démarche « Code de la rue »
4. La mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du stationnement
5. Le déploiement du marquage des vélos à l'échelle du territoire pour lutter contre le vol (système Bicycode géré par la FUB ? Fédération française des usagers de la bicyclette)
6. « Le vélo quotidien, c'est bon pour la santé » : une campagne de communication annuelle sur le thème.
7. Un déploiement à l'échelle nationale des actions d'apprentissage du vélo (partenariat associations et collectivités locales). Des financements pour développer les vélo-écoles.
8. Un programme pour le développement du vélo auprès des salariés, avec notamment des exonérations fiscales pour les entreprises qui mettent des vélos à la disposition des salariés (prêt gratuit ou avec option d'achat, centrale d'achat ?)
9. Une indemnité kilométrique vélo. La participation de l'employeur aux frais de déplacement domicile/travail exonérée de charges et non imposable pour le salarié (sur le modèle belge : 0,21 euro/ km, cumulable sous condition avec l'indemnité transport public).
10. « Le vélo citoyen » : une grande campagne de communication pour valoriser toutes les pratiques du vélo

## LE CODE DE CONDUITE DU « TOURNE À DROITE »

Conseils et règles à suivre pour une circulation sans accrochage



➔ **vélos**

**VOUS PASSEZ EN CÉDANT LE PASSAGE**

- Vous ne pouvez bénéficier de ce signal que s'il est allumé.
- Ralentissez à l'approche du carrefour et cédez le passage aux piétons et aux véhicules qui restent prioritaires.
- Tenez bien votre droite en tournant.
- N'empruntez que la voie indiquée par le feu.

➔ **véhicules et 2 roues motorisés\***  
**VOUS ÊTES À L'ARRÊT**



- Attention! Ce signal ne vous concerne pas.
- Au feu rouge, vous restez à l'arrêt et ne devez en aucun cas tourner à droite quand le signal clignote.

➔ **piétons**  
**VOUS ÊTES PRIORITAIRES**



- Attention, ce feu ne vous concerne pas.
- Même si le « tourne à droite » clignote, vous restez prioritaires aux passages piétons si vous vous êtes engagé lorsque le feu piéton était au vert.

\* voitures, camionnettes, camions, bus, motos, cyclomoteurs et scooters.

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 114. Février 2012. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?article320>

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 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 <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><b>VÉLOCITÉ</b> 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>
---	---