

## 1 Sur votre agenda

### **Café Vélocité**

**Pour un Code de la Rue Montpellier Territoire  
Mardi 26 novembre 2013 à 18h30  
Brasserie du Dôme, Place Saint-Denis Montpellier  
Voir l'article dans ce bulletin.**

**Assemblée Générale de Vélocité Montpellier  
Vendredi 24 janvier 2014 à partir de 18h  
(date à confirmer, lieu à préciser. Visitez le site !)**

**Prochaines réunions du CA, ouvertes à tous  
les vendredis 8 novembre et 6 décembre 2013, à 18h30**

local de l'association de quartier des beaux arts, 12 esplanade de la musique, rez-de-chaussée à gauche.  
N'hésitez pas à venir !!!

### **Editorial**

Si vous lisez ces lignes, si vous avez ce bulletin dans les mains, c'est parce que vous avez un jour décidé, en adhérant à Vélocité, d'essayer de faire progresser l'usage du vélo en tant que moyen de déplacement urbain. Oui mais comment?... Est-ce l'augmentation du nombre de cyclistes en ville qui montrera aux décideurs l'importance de les prendre en compte dans les aménagements, ou à l'inverse le développement d'aménagements appropriés qui donnera envie aux gens de prendre leur vélo au quotidien ? "Qui de l'œuf ou de la poule?...", la question n'a pas été résolue, alors en attendant, travaillons sur les deux fronts !

A l'occasion de cette rentrée, Vélocité a participé à de nombreuses manifestations publiques qui ont été l'occasion de diffuser des informations et peut être de donner l'envie à certains d'enfourcher leur vélo au quotidien.

Mais la question des infrastructures a également été au cœur de nos actions !

Le 5 octobre, nous étions nombreux place des Arceaux à l'occasion de la Vélorution.

Les Arceaux, où l'on trouve à quelques mètres de distances deux rues symboliques de ce qui peut se faire... ou ne pas se faire... en matière aménagement de l'espace public.

D'un côté, la rue Saint Louis (qui permet d'aller des Arceaux vers Gambetta), qui fait l'objet de revendications de la part des cyclistes et des associations de quartier depuis 1999 (!). Alors qu'un calendrier précis devait enfin nous être communiqué en septembre par la municipalité, le rendez vous est encore une fois repoussé. Lors de cette Vélorution, nous avons donc (pour la troisième fois !) inauguré symboliquement une fausse bande cyclable le long de la rue Saint Louis.

De l'autre côté, les rues Marioge et Draparnaud, récemment passées en zone 20, avec la mise en place de double sens cyclable. Ces aménagements permettent un meilleur partage de l'espace public et le développement de la pratique cyclable en ville : souhaitons qu'ils se généralisent à Montpellier !

Si ces deux axes semblent bien éloignés l'un de l'autre en terme de praticabilité, ils ont une chose en commun : ce sont des réalisations (ou "non réalisations"... ) de la ville de Montpellier. En effet, les aménagements cyclables dépendent principalement des municipalités. Or au printemps 2014 se profilent les élections municipales : une occasion à ne pas manquer pour faire avancer la pratique cyclable à Montpellier ! Afin de pouvoir mener des actions auprès des candidats lors de la campagne, toutes les énergies disponibles vont être nécessaires, et nous allons avoir besoin de votre implication !

Alors, "aux actes Vélo-Citoyens" !

Cathy Aberdam  
Présidente de Vélocité Languedoc

## 2 De quoi mettre les cyclistes en colère !

On sait bien qu'il ne peut pas y avoir de pistes ou bandes cyclables partout – et d'ailleurs, nous ne le revendiquons pas ! Et quand il y en a, nous savons bien qu'elles sont parfois (souvent ?) rendues ponctuellement impraticables par des obstacles inopinés : véhicules en stationnement, poubelles, et quelques autres. Ces comportements sont bien sûr inacceptables, et nous agissons auprès des autorités (mairie ou conseil général) pour qu'ils agissent en vue de les faire cesser. Les plaintes que nous recevons à ce sujet sont nombreuses, la dernière en date concernant le non respect de la bande cyclable de l'avenue du Père Soulas près des commerces (situation que l'on retrouve en de nombreux autres points de la ville !).

Mais la situation est encore plus révoltante lorsque ces obstacles deviennent permanents – voire définitifs – du fait même

Montpellier, Avenue de l'Europe. Les travaux de construction de la future voie reliant l'avenue de l'Europe à Pierrevives coupent la piste cyclable depuis plusieurs mois.

des autorités qui devraient faire respecter les aménagements existants : pistes coupées brutalement, sans alternative et sans signalisation, à cause de travaux qui durent des mois, ou de modifications de voirie réputées «définitives». Quelquefois, les maîtres d'ouvrage des travaux (en général des collectivités territoriales) se préoccupent d'un itinéraire de déviation qu'ils pensent utilisables par les piétons et les cyclistes. Ils le font parfois assez mal, comme cela fut le cas sur la voie verte du Lez au départ de Montpellier vers Lattes et Palavas, situation que nous avons dénoncée en son temps (au printemps dernier) et que nous avons réussi à améliorer. Il arrive aussi qu'ils le fassent assez bien – tout étant relatif ! –, comme par exemple lors des travaux de doublement de la RD65 pour la phase qui vient de s'achever ou pour la phase à venir de réaménagement du giratoire d'Agropolis.

Voici deux exemples de telles coupures, très emblématiques, et qui ont de quoi mettre les cyclistes en colère. Jugez-en !



L'exemple suivant est encore plus brutal !

Castelnau-le-Lez, route de Nîmes. La piste cyclable est brutalement interrompue, elle est remplacée par des emplacements de stationnement de voitures. La flèche au sol indiquant la piste cyclable est coupée en deux et recouverte par le nouveau revêtement !



Ces deux exemples illustrent bien le mépris dans lequel sont tenus les cyclistes, en dépit des discours convenus sur le «développement durable» et autres «circulations douces». Chères lectrices et chers lecteurs, que vous utilisiez quotidiennement ou oc-

asionnellement votre vélo, vous avez peut-être rencontré des situations du même genre, qui vous ont mis en colère. Si c'est le cas, ou dès que ce sera le cas, n'hésitez surtout pas à nous en faire part : un simple email avec la localisation précise et, si possible,

une photo, adressé à [montpellier@fubicy.org](mailto:montpellier@fubicy.org), et nous le ferons très vite remonter aux autorités responsables. En période électorale municipale, cela peut avoir un certain effet... Sans compter la communication à la presse.

En attendant, ces deux exemples sont visibles sur la carte en ligne des équipements cyclables de Vélocité : en cochant la case "Événements ponctuels ; avertissements" dans le panneau de droite, en plus des marqueurs "warning" vous verrez apparaître



les marqueurs "colère" : En cliquant dessus, une info-bulle apparaîtra, contenant un lien avec la photo (cliquer à nouveau sur le marqueur pour fermer).

### 3 Giratoires : aménagements cyclables hors la loi !

Merci à Jérôme Hourquet, auteur de cet article paru sur le site<sup>1</sup> de l'association amie «Dérailleurs» (notre «alter-ego» à Caen), d'avoir donné son accord pour le reproduire ici.

Les cyclistes sont des conducteurs de véhicules, et doivent à ce titre respecter le code de la route. Cependant, il existe des articles du code de la route concernant les priorités vis à vis des pistes cyclables. Ainsi, l'article **R415-14** du Code de la route indique que : « Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. » Une application « normale » de cet article voudrait que les pistes cyclables longeant une chaussée prioritaire soient elles aussi prioritaires. Malheureusement, pour de mauvaises raisons de prétendue sécurité, les « autorités investies du pouvoir de police » (en général les maires) usent et abusent de « dispositions différentes » et obligent les cyclistes à céder le passage à tous les autres véhicules à chaque intersection, parfois même en marquant l'arrêt (stop). Cette pratique est souvent à l'origine de situations dangereuses, et quand elle ne met pas le cycliste en danger, elle le place toujours en position d'infériorité et en fait un responsable de fait en cas de collision. En outre, elle pousse les cyclistes aguerris à désertir les pistes cyclables pour gagner en rapidité et en confort. Ce n'est pas normal, et il faudrait revenir à une application stricte de cet article : les « dispositions différentes » doivent être l'exception, réservées à des situations particulières (cas d'une piste éloignée de la chaussée qu'elle longe, par exemple).

Les articles **R 415-3** et **R 415-4** ont le même objet : ils indiquent que tout conducteur quittant une route, tant vers la droite (R 415-3) que vers la gauche (R 415-4), « doit céder le passage aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager. » Ces articles sont particulièrement intéressants, car, contrairement au précédent, ils ne prévoient aucune « disposition différente ». Cela réduit considérablement la portée de l'article R 415-14 et crée des situations très ambiguës lorsque les « autorités investies du pouvoir de police » ont installé « cédez le passage » ou « stop » sur des pistes cyclables longeant des routes prioritaires à proximité d'intersections, **et en particulier sur les pistes ceinturant des giratoires.**

Considérons le cas d'une piste cyclable autour d'un giratoire. Actuellement, l'habitude veut que les cyclistes cèdent la priorité

à toutes les branches quittant ou entrant sur l'anneau. Or, **en application de l'article R 415-3, ils sont pourtant TOUJOURS prioritaires sur les véhicules sortant du giratoire.** On constate donc que « l'autorité » se place en « insécurité juridique » en demandant aux cyclistes de céder la priorité à tous les véhicules, entrant et sortant : elle ne peut le demander que pour les véhicules entrant.

A l'inverse, en l'absence de panneaux de priorité sur la piste cyclable, le code de la route pourrait s'appliquer pleinement : l'article R 415-3 donnerait la priorité aux usagers de la piste sur les véhicules sortant, et l'article R 415-14 la leur donnerait sur les véhicules entrant. **Les cyclistes seraient ainsi placés sur un pied d'égalité avec les piétons, qui disposent souvent dans ces configurations d'un passage protégé parallèle à la piste,** ainsi qu'avec les usagers circulant sur l'anneau principal du giratoire. La situation serait plus simple et lisible pour tous, il y aurait moins de panneaux ... Et les grands giratoires deviendraient enfin des aménagements pratiques et sécurisants pour les cyclistes !...

Alors, mesdames et messieurs les représentants de « l'autorité investie du pouvoir de police », **et si, tout simplement, vous appliquez la loi ?**

### 4 Le doublement de la RD 65 : nouveaux aménagements cyclables et travaux à venir

En septembre dernier, un grand tronçon de la RD 65 a été mis en 2x2 voies pour les motorisés. . Ce tronçon, situé sur le territoire de Montpellier, va du carrefour de la Lyre en direction de Montferrier et Clapiers. Il se termine (provisoirement) au niveau du franchissement de la Lironde<sup>2</sup>, marquant la limite entre Montpellier et Montferrier. Cette voie est bordée, en rive sud, par une piste cyclable bi-directionnelle continue en site propre. En rive nord, il y a une succession de piste cyclable et contre-allées, entre le carrefour de la Lyre et la rue de Thomassy (à peu près à mi-chemin du giratoire d'Agropolis). Côté sud, il ne manque donc plus que le court tronçon entre la Lironde et le giratoire d'Agropolis, et le réaménagement de ce dernier, pour que la liaison cyclable soit continue entre la Lyre et Clapiers. Mais la réalisation de ce court tronçon, comme on le verra plus loin, ne prendra pas moins de deux ans !

Globalement, en tant que cyclistes, peut-on se réjouir de ces nouveaux aménagements ? D'un côté, si l'on compare avec la situation qui prévalait à cet aménagement, on constate que le parcours est désormais sécurisé et très confortable, alors qu'auparavant la circulation des cyclistes sur la chaussée de cette route très fréquentée relevait de l'exploit, voire de l'action kamikaze, en particulier la nuit, ce boulevard ne bénéficiant d'aucun éclairage. Mais d'un autre côté, ce type d'équipement routier correspond à un modèle que nous rejetons, pour des raisons évidentes qui ont souvent été exprimées par notre association. Entre autres, parce qu'il favorise une augmentation de la part modale des déplacements motorisés individuels, sans parler des pollutions atmosphérique et sonore qui s'ensuivent, du coût exorbitant qui aurait pu être utilisé pour le développement de transports collectifs, etc. Serait-il donc impossible de concevoir un équipement cyclable offrant sécurité et confort sans que cela soit une mesure « d'accompagnement » d'un aménagement routier démesuré ?

Mais, maintenant que c'est fait, il faut en prendre acte ! Revenons donc à l'équipement cyclable proprement dit. Il ne faut pas

<sup>1</sup><http://derrailleurscaen.net/2011/06/15/circuler-a-velo-autour-des-grands-giratoires/>

<sup>2</sup>la «petite Lironde», qui part de St-Clément de Rivière et rejoint le Lez à Clapiers. ne pas confondre avec la Lironde du sud, qui se jette dans l'étang du Méjean

confondre les services techniques qui l'ont réalisé avec les décideurs. Du point de vue – tout à fait subjectif – du rédacteur de cet article, la réalisation de la piste sur la rive sud est plutôt une réussite. Revêtement très agréable, assez large, éclairage, et séparée de la route par les murs anti-bruit là où ils existent. Mais, tout en reconnaissant ses qualités, notre rôle est aussi de pointer les quelques faiblesses qu'elle recèle.

D'abord, à ses extrémités. La manière dont elle se raccorde à l'existant, côté carrefour de la Lyre, c'est pas terrible ! Aucune amélioration quant aux traversées des routes incidentes à cet immense giratoire. Le raccord se fait plus ou moins avec l'ersatz de piste sur trottoir - officiellement unidirectionnelle ! - qui monte le long de la route de Ganges depuis la rue du Pic Saint-Loup. Quand on arrive d'Agropolis, on se retrouve donc sur un trottoir partagé, mais dans le mauvais sens si l'on s'en tient à la signalisation au sol. Impossible d'aller sur la chaussée, puisqu'on se retrouverait en contre-sens d'un flux très important abordant le giratoire de la Lyre sur trois voies ! **On ne peut donc être qu'en infraction !** Si l'on veut aller de l'autre côté du giratoire – faire une course au Casino, ou à la pharmacie, par exemple – il faut donc descendre sur le trottoir partagé jusqu'au carrefour avec la rue du Pic Saint-Loup pour traverser la route de Ganges, puis remonter celle-ci sur le trottoir opposé (autorisé) ... soit 400m. de détour avec longue attente aux feux pour traverser. Même situation absurde dans l'autre sens – sauf que les trottoirs partagés sont pris dans le sens légal. Côté Agropolis, c'est le bazar mais ne soyons pas trop mauvaise langue, la situation est provisoire, le temps des travaux (voir plus loin). Quand ce sera fini, on devrait avoir un raccord parfait avec les pistes existantes sur les routes incidentes – notamment avec celle de la RD 65 côté Clapiers.



Ensuite, aux intersections. Elles sont peu nombreuses, et ne concernent que deux rues très peu passantes, côté sud. Mais comme d'habitude, elles présentent une aberration que l'on peut relever à bien d'autres endroits, notamment sur les giratoires : la traversée étant commune avec celle des piétons, ceux-ci sont prioritaires – et c'est une bonne chose ! – grâce au passage protégé («zèbre») tandis que les cyclistes doivent céder le passage. Il en va de même de la traversée de la RD 65 elle-même, prévue au niveau du nouveau giratoire des «Quatre Vents».

**Et sur la rive nord ?** Les aménagements existants ne permettent pas aux cyclistes de passer en rive nord sur l'intégralité du parcours. Depuis le carrefour de la Lyre (route de Ganges côté nord) il faut rejoindre la rue de la Lironde (devenue impasse, desservant le magasin Kiloutou) puis une piste cyclable qui longe la RD65 sur environ 200m., puis la rue de la Fonfroide (elle aussi impasse) devenue contre-allée de la RD, jusqu'au nouveau giratoire des Quatre Vents. Là, les cyclistes voulant continuer vers Agropolis sont obligés de traverser la RD,

en suivant un cheminement très tortueux – il suffirait d'aménager le franchissement d'un petit fossé pour régler ce point.



Seuls ceux qui veulent atteindre la rue de Thomassy continueront sur la même rive (impasse de la Lironde, derrière le mur anti-bruit) car plus loin ils se retrouveraient en contre-sens sur la 4 voies ! Un coup d'œil à notre carte en ligne<sup>3</sup> vous permettra de mieux comprendre !

**Les travaux du giratoire d'Agropolis** Ils ont été présentés par le chargé d'opérations, lors d'une réunion publique à Montferrier le 10 octobre dernier. Vélocité y était représenté, et des garanties ont été données pour qu'un cheminement sécurisé des piétons et cyclistes soit assuré pendant les deux ans que va durer ce chantier. La présentation montrant les cartes de circulation provisoires sont visibles sur le site de l'association SOS-Lez Environnement ([sos.lez.free.fr/Environnement/travaux\\_giratoire\\_agropolis.htm](http://sos.lez.free.fr/Environnement/travaux_giratoire_agropolis.htm)). Nous considérons comme un signal positif le fait que les responsables d'un grand chantier comme celui-ci se préoccupent désormais des problèmes de circulation des non motorisés, **dès avant** le démarrage des travaux. Pour nous, c'est un progrès, quand on pense à la manière dont nous étions ignorés lors des premières phases de ce projet ! Malheureusement, cette préoccupation n'est pas toujours partagée par les collectivités à l'occasion des chantiers, des exemples récents le montrent. C'est pourquoi nous pouvons saluer les efforts faits en ce sens !

## 5 Pour un code de la rue «Montpellier Territoire»

Les transports et la qualité de vie feront partie des thèmes majeurs abordés lors de la campagne des prochaines élections municipales en 2014. C'est donc l'occasion pour notre association de travailler à un projet global présentant notre vision de la ville et de l'aire urbaine à l'horizon 2020. Ce travail pourrait prendre la forme d'un document synthétisant nos propositions pour que soit menée une politique ambitieuse visant à améliorer la qualité de vie et à favoriser les modes actifs (vélo et marche à pied), dans toute l'Agglomération montpellieraine.

Dans un premier temps, voilà quelques propositions pour préparer notre Café Vélocité du 26 novembre 2013. Elles émanent d'un groupe de travail «Partage de la rue» qui existe au niveau

<sup>3</sup><http://www.velocite-montpellier.fr/carte/>

de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). Ses suggestions et propositions seront à terme proposées au législateur. A nous de travailler pour arriver à un «Code de la rue Montpellier Territoire».

**Premier objectif : arriver à un code de la rue qui permette un partage de la rue entre tous.** Quelques pistes des modifications au code de la route :

- limitation des vitesses en ville vers un 30km/h de base, avec dérogations éventuelles vers 20km/h ou 40km/h ; réduction des feux rouges, remplacés par la priorité à droite.
- généralisation du «cédez le passage au feu» pour tourner à droite ou pour aller tout droit en l'absence de croisement.
- généralisation des doubles sens cyclables.
- circulation en milieu de voie en «zone apaisée».
- proportionnalité des peines pour une infraction commise et différenciation selon le type d'usager : piéton, cycliste, conducteur de véhicule motorisé et selon la dangerosité (dont le stationnement gênant sur les trottoirs).
- facilitation de la mobilité des handicapés par l'autorisation des fauteuils roulant sur les pistes cyclables, de l'accroche d'une remorque au porte-bagage, de la circulation avec remorque sur aménagements cyclables.

Il faudra aussi un engagement : pas de travaux de voirie, quels qu'ils soient, sans aménagement cyclable, et réalisation immédiate d'un itinéraire temporaire, piste ou bande cyclable, lors de la suppression d'un itinéraire permanent lors de travaux de longue ou courte durée.

**Second objectif : proposer une politique cyclable cohérente.**

Pour qu'elle porte ses fruits, elle se doit d'être plus qu'un panel de mesures accolées les unes aux autres. Elle doit être présente à tous les étages des projets pilotés par la municipalité. Elle doit s'inscrire globalement dans une politique de restriction de l'usage de l'automobile et de développement des transports en commun, dont le vélo et la marche à pied sont des partenaires naturels.

Sa gouvernance doit également être simplifiée. La dualité Commune-Agglomération a dilué les compétences et les prises de décisions sur de trop nombreux échelons, que ce soit au niveau politique ou administratif. La politique cyclable doit être recentralisée, autour d'un vice-président en charge des modes actifs, assisté d'un chargé de mission ayant autorité sur des référents vélos répartis dans les pôles, validant systématiquement tous les aménagements de voirie réalisés sur le territoire de l'Agglomération.

Nous vous attendons nombreuses et nombreux pour participer à ce café-vélocité.

## 6 Actions récentes - Brèves

**Antigone des associations.** Dimanche 8 septembre. Vélocité a tenu un stand. Affluence importante, de nouvelles adhésions.

**Atelier Mobilité.** Lundi 9 septembre. Vélocité participe régulièrement à ces rencontres de travail, organisées par Mme Blanpied (conseillère municipale de Montpellier, déléguée aux équipements cyclables). Au menu : plan de stationnement vélo (validé avec quelques réserves, application qui risque d'être ralentie question budget) ; franchissement du carrefour du Corum (des propositions de la ville, des participants ... à suivre ! ) ; état

d'avancement sur le programme vélo de l'avenue de Lodève et ses abords (le marché sera attribué début 2014, aménagement supplémentaire prévu rue Rimbaud jusqu'à l'avenue de Lodève) ; aménagement axe Gerhardt-Doria-Saint Louis (aucune programmation prévue ... décidément, le «serpent de mer» a la vie dure !).

**Semaine de la mobilité.** Mardi 17 septembre, Vélocité tient un stand et remet à la DREAL-LR et à la DDTM-34 l'application cartographique que ces administrations lui ont commandée en juillet. Cette application, basée sur notre carte cyclable en ligne (mais présente seulement sur leur intranet), propose des itinéraires cyclables, allers et retours, respectueux du code de la route, entre les sièges administratifs et une quinzaine d'autres administrations situées à Montpellier. Ainsi, les agents de ces administrations n'auront plus d'excuses pour ne pas se déplacer en vélo (VAE fournis par les administrations). Cette prestation a été réalisée sous convention, au bénéfice de Vélocité.

**Balade Clapiers-Montpellier.** Dimanche 22 septembre. Organisée par la mairie de Clapiers dans le cadre de la «fête des déplacements». Vélocité a participé à l'encadrement de la balade, sur un itinéraire sécurisé pour l'occasion – mais, malheureusement, pas tous les jours ! puisqu'il empruntait la terrible traversée de Castelnau par l'avenue Jean Jaurès ...

**Vélorution !** Samedi 5 octobre. 70 participants selon les organisateurs, 20 selon le courrier des lecteurs de La Gazette ;-). Action remarquable : la peinture d'une bande cyclable rue Saint-Louis (troisième édition !).

**Réunion publique à Montferrier** Jeudi 10 octobre, à l'initiative du chargé d'opérations de la RD65. Présentation des aménagements provisoires (voir article sur la RD65 dans ce numéro). Vélocité y était représentée par Françoise et Jean-Michel Héлары (résidant à Montferrier). Forte affluence, mais des gens surtout préoccupés par les bouchons occasionnés par les travaux ! On a envie de leur dire, à ces braves gens : si vous y tenez, à votre 4 voies, eh bien supportez les inconvénients liés à sa construction ! Et si vous essayiez le vélo ?

**Salon de l'écomobilité.** Samedi 12 octobre, Quissac. Organisé par l'association «Envie d'Environnement». Vélocité, représentée par Françoise et Jean-Michel Héлары, y a tenu un stand. Affluence moyenne mais très motivée, accueil et ambiance sympathiques, et rencontres étonnantes avec des personnages hors du commun ! Rencontres, aussi, avec des «pionniers» de l'utilisation du vélo comme moyen de transport, en zone rurale. A travers eux, on se rend compte que le vélo hors des villes ne se réduit pas, là non plus, au vélo loisir ! Ce sont des personnes qui font parfois des longues distances, sur des routes passantes, avec des VAE mais pas toujours, ou qui pratiquent l'intermodalité. Confrontés à la dangerosité de ces routes, du fait du comportement des automobilistes peu respectueux du code (vitesses excessives, dépassements «hasardeux» notamment), certains nous ont fait part de leur sentiment d'insécurité – pour ne pas dire leur peur. Ils ont pointé, aussi, l'absence d'associations de cyclistes en zone rurale, pouvant les rassembler et les défendre. Les associations affiliées à la FUB étant essentiellement urbaines, il y a un vrai manque à ce niveau là. Questionnés à ce propos, nous n'avons pas vraiment pu répondre.

# La page des adhérents

## Une information permanente

### Le site internet

<http://www.velocite-montpellier.fr>

Entièrement rénové en mars 2013, vous y trouverez de nombreuses rubriques : vie associative – notamment les anciens numéros du bulletin, les actualités et l'agenda, des informations pratiques (cartes, astuces entre cyclistes, acheter et entretenir son vélo, se garer, etc.).

### Les réseaux sociaux Facebook, Twitter

Vélocité Montpellier est sur Facebook :

<https://www.facebook.com/VelociteMontpellier>

et aussi sur Twitter : @VelociteMtp

Inscriptions possibles à partir du site web.

### Les listes de courrier électronique

La lettre d'information «Vélocité infos» vous permet de rester informé de l'actualité du vélo à Montpellier et des activités du CA. Les adhérents y sont automatiquement inscrits. Seuls les membres du bureau peuvent y poster des messages.

La liste de discussion «Vélocité» 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).

Procédures d'inscription/désinscription décrite sur le site, onglets «L'association/Contact».

### La carte interactive

Cette carte, conçue et gérée par notre association, montre les équipements cyclables de l'agglomération de Montpellier : les voies dédiées ou conseillées, les chemins piétons accessibles, les voies interdites aux cyclistes. Et une sélection d'itinéraires Montpellier Centre - communes limitrophes, la localisation des magasins de vélos avec infobulle, les points de difficulté temporaire (chantiers, etc.).

Basée sur la base de données géographique libre OSM, elle est mise à jour et enrichie en permanence grâce aux contributions volontaires des internautes. Les mises à jour sont hebdomadaires.

### La FUB

Ne manquez pas de consulter le site de la FUB : <http://www.fubicy.org/>. La FUB édite aussi une revue : Vélocité, la revue du cycliste urbain. Tarifs et abonnement : voir site [www.fubicy.org/spip.php?rubrique27](http://www.fubicy.org/spip.php?rubrique27)

### L'AF3V

Toutes les informations à jour sur le réseau des Véloroutes et Voies Vertes, sur le site [www.af3v.org](http://www.af3v.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, 17 Boulevard Sarrail, 34000 Montpellier .

## Participez à la vie de l'association

### Le bulletin

Ce bulletin vous est ouvert et vos contributions sont souhaitées. Envoyez les de préférence par courrier électronique à l'adresse : [montpellier@fubicy.org](mailto:montpellier@fubicy.org)

### Réunions du CA

Vous avez des propositions ? Des idées ? Envie de donner un coup de main ponctuel ? Rencontrer les membres du CA et d'autres adhérents, dans une ambiance conviviale ? Participez aux réunions du CA, ouvertes à tous. Elles ont lieu au local de l'association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, Montpellier (rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble), en général un vendredi par mois à 18h30. Voir les dates sur le site.

## Vente et réparation de vélos à Montpellier

Nom	Adresse	Remise
Bernabeu Cycles	29, rue du Fg Figue-rolles, Montpellier 04 67 92 71 75 <a href="http://www.velo-oxygen.fr">www.velo-oxygen.fr</a>	pas de remise
Cycles Armand Basirico	13 Boulevard Pasteur 34000 Montpellier 04 67 72 12 27	pas de remise
Cycles SH (tatuage bicycode)	Avenue de Boirargues, Montpellier 09 83 21 76 21 <a href="http://www.shcycles.fr">www.shcycles.fr</a>	7% sur magasin
La Manufacture de Vélo	14 rue du Four des Flammes, Montpllier 06 24 69 54 50 <a href="http://www.lamanufacturedevelo.com">www.lamanufacturedevelo.com</a>	
M'Vélo Réparation et maintenance sur place chez le particulier	06 01 11 18 17 <a href="http://www.mvelo.fr">www.mvelo.fr</a>	
On Avance	7 bis quai des Tanneurs, Montpellier 04 67 10 07 77 <a href="http://www.cyclable.com/">www.cyclable.com/</a>	7% sur accessoires.
Perez	85 av Palavas Montpel-lier 04 67 65 06 23	Prêt de vélo gratuit
Solo cycles (VAE, tatuage Bicycode)	4, rue Fournarié, Montpel-lier 04 34 22 87 13 <a href="http://www.solocycles.fr/">www.solocycles.fr/</a>	Prêt de VAE
Uni Re-cycle	7, rue Raoux, Montpel-lier 04 67 84 85 94 <a href="http://www.uni-re-cycle.com/">www.uni-re-cycle.com/</a>	5% sur vélos, 10% sur pièces (sauf remorques)
Vélo Station	290, av Théroigne de Méricourt, Montpel-lier 04 67 82 88 31 <a href="http://www.velostation.com/-Montpellier-">www.velostation.com/-Montpellier-</a>	7% sur magasin, 10% étudiants

L'association qui vous aide à réparer un vélo :

VieuxBiclou 5 rue de la Poésie, Montpellier  
[www.vieuxbiclou.org/](http://www.vieuxbiclou.org/)

Localisation sur la carte interactive ainsi que sur le site (onglet "Pratique" sous-onglet "Magasins de vélos à Montpellier").