VéloCité Montpellier

Bulletin d'information n° 53 **janvier 2014**

VÉLOCITÉ LANGUEDOC
La ville sans contraintes.

1 Sur votre agenda

Attention ! Modification de date :
Assemblée Générale de Vélocité Montpellier
Vendredi 31 janvier 2014 à partir de 18h30
Salle Pétrarque, 2 Place Pétrarque. Montpellier

Réunion de préparation de l'AG, ouverte à tous
vendredi 24 janvier 2014, à 18h

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

Editorial

Les fêtes de fin d'année qui s'achèvent nous ont donné l'occasion de lever nos verres, alors levons les encore une fois pour souhaiter à toutes et à tous une belle et heureuse année vélocipédique !
Oui, mais... à moitié plein ou à moitié vide le verre ?
«A moitié plein !» me dira l'un. «Il suffit de voir le nombre de cyclistes qui ne cesse d'augmenter, et puis quand même, il y a des choses qui avancent ! Je ne citerais que deux choses : d'abord le fait que cette année, la moitié du budget vélo de la ville de Montpellier va être consacré au développement de stationnement vélo, et ensuite le fait que de nouvelles actions ont pu être menées au sein de Vélocité, comme la cartographie des itinéraires réalisée pour le compte de la DREAL ou l'action d'information sur l'éclairage à vélo.»
«J'entends bien» me dira l'autre, «mais pour moi le verre est plutôt à moitié vide !». «Certes on va installer des arceaux vélos, mais il n'y en aura moins de 300 pour toute la ville, et l'on ne voit pas se dessiner de politique globale, avec par exemple une systématisation d'implantation d'arceaux devant tous les établissements scolaires ou les équipements publics... Et puis si certaines actions nouvelles ont pu voir le jour cette année au sein de Vélocité, d'autres ont été reportées faute de forces vives au sein de l'association, alors moi, ton optimisme...»
Mais finalement, peu importe la manière dont on envisage les choses : les deux formes de constats peuvent (doivent ?) être des moteurs pour continuer notre action ! Si les choses bougent, alors faisons les accélérer et profitons du mouvement ! Et si l'on estime que beaucoup reste à faire... alors au boulot !
Le début de cette année 2014 s'annonce riche pour Vélocité, avec notamment une action autour des municipales, le développement d'un réseau avec les associations de communes limitrophes, ...
L'AG du 31 janvier sera l'occasion de renouveler l'équipe de Vélocité pour mener à bien ces actions, et inventer celles de demain. Alors embarquons ensemble pour de nouvelles aventures... et levons nos verres à Vélocité 2014 !

Cathy Aberdam
Présidente de Vélocité

2 Café-vélocité au Dôme

Nous avons organisé le mardi 26 novembre dernier un «café vélo» à la brasserie du Dôme à Montpellier. Une première réunion de ce type, ouverte à tous, qui sera probablement suivie d'autres. «*Deux pieds, deux roues : mieux circuler en ville et dans Montpellier territoire*», telle était la thématique de la soirée. 35 personnes avaient bravé le froid déjà hivernal pour y participer.

Pour animer la rencontre nous avions invité :

- **Jérome Cassagnes**, chargé d'études au CETE Méditerranée (Centre d'Études Techniques de l'Équipement)– et adhérent de notre association – pour une intervention sur l'évolution du code de la rue et les nouvelles perspectives élaborées au niveau du PAMA (Plan national d'action pour les mobilités actives).
- **Les associations des communes de Montpellier Territoire** intéressées par le vélo mode de transport au quotidien en vue de constituer un réseau qui intègre toutes les problématiques de circulation dans les villages et entre villages et ville. Trois associations : Melgueil Environnement, St Jean Environnement, Prades-le-Lez Environnement étaient présentes et sont intervenues.
- **Des lecteurs de la Gazette** qui, au nom des piétons, s'étaient exprimés parfois de façon très virulente à l'égard des cy-

clistes avaient aussi été invités à venir donner leur point de vue. Apparemment, aucun ne s'est manifesté !

Partage de l'espace public : le code de la rue. Le compte-rendu détaillé de l'intervention technique de Jérôme Cassagnes a été diffusé dans notre liste d'information «Vélocité Info» (post du 11/12/2013) et pourrait l'être prochainement sur le site de l'association.

Nous en rappelons ici quelques principes.

La notion de code de la rue a émergé de la demande de plusieurs associations d'usagers, qui, à partir d'exemples de pays européens voisins, (tels le code de la rue belge), voulaient favoriser la sécurité et la cohabitation sur la voie publique. Faisant partie des 150 propositions rapport du Conseil National des Transports «Une Voirie pour Tous» de 2005, soutenue par de nombreuses associations ainsi que par des professionnels de la ville et des transports, la démarche «code de la rue» a véritablement été lancée en France à l'occasion du Congrès des Villes Cyclables de 2005 à Lille. A la demande du club des villes cyclables, le ministre M. Dominique PERBEN a décidé d'engager le 18 avril 2006 les travaux d'un «code de la rue» et en a confié la mission à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR).

L'objectif principal du «Code de la rue», tel qu'il a été défini, est bien d'assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers, et d'offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains aux usagers vulnérables et utilisateurs de modes doux.

Axé sur la cohabitation et sur la réduction des vitesses au sein des quartiers où s'exerce la vie locale, ainsi que sur la réduction des vitesses les plus élevées , le projet de «code de la rue» se décline sous deux aspects majeurs : l'un réglementaire (textes juridiques), l'autre citoyen (modification des comportements).

L'aspect réglementaire ne vise pas à instaurer un nouveau code, mais à adapter et simplifier les règles du code de la route en y intégrant progressivement l'ensemble des usagers et modes de déplacements, dont la marche et le vélo.

Un premier décret (2008-754 du 30/07/2008) a notamment introduit dans le code de la route un principe de prudence rendant le plus fort responsable vis-à-vis du plus vulnérable, institué les « *zones de rencontre* » (circulation ouverte à tous les modes sans les séparer, à une vitesse maximale de 20 km/h, et où les piétons, autorisés à circuler sur la chaussée, sont prioritaires vis-à-vis des véhicules) et la généralisation des double sens cyclables dans les zones de rencontres et les zones 30.

Un deuxième décret (2010-1390 du 12/11/2010) introduit dans le code de la route des dispositions relatives à la traversée des chaussées par les piétons, encadre la circulation de certains usagers sur les trottoirs et facilite la mise en place par les collectivités locales du « tourne-à-droite » aux feux tricolores pour les cyclistes.

Les «*zones 30*» et les «*zones de rencontre*» constituent, avec les *aires piétonnes*, les trois principales zones de circulation apaisée. Mais leur mise en place dépend de chaque collectivité locale, aucune disposition contraignante n'étant actuellement prévue au plan national. Aussi peut-on constater une grande disparité entre les collectivités (municipales ou communautaires).

À Montpellier la démarche est encore très timide par rapport à d'autres grandes villes (Bordeaux, Strasbourg, Rennes, etc.) et il nous appartient d'agir afin d'obtenir la généralisation des zones 30 et des zones de rencontre, la mise en place effective des signalisations permettant notamment les double-sens cyclables et les «*céder le passage cycliste aux feux*» : autorisation de franchir le feu rouge pour tourner à droite (croisement en « X ») ou aller tout droit (carrefours en « T ») cela à condition de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée, et aux véhicules lorsqu'ils passent au vert.

L'aspect citoyen, axé sur la communication et la participation de toutes les parties prenantes, vise à l'établissement par les villes ou agglomérations de chartes locales définissant les règles de comportement et de cohabitation en sécurité sur les espaces publics, adaptées aux configurations locales et aux modes de déplacements existants ou en projet. L'exemple du *code de la rue mis en place sous forme de charte* dans l'agglomération bordelaise en constitue un bel exemple. **Sur ce plan là aussi, il nous appartient de faire pression sur les instances de l'agglomération de Montpellier.**

LE PAMA : Le Plan d'actions pour les mobilités actives. Lancé le 3 juin 2013, il fait suite au Plan National Vélo adopté en février 2012 par le précédent gouvernement. L'élaboration du PAMA est confiée au coordonnateur interministériel chargé du développement de l'usage du vélo. Six thèmes sont retenus : intermodalité, partage de la rue, urbanisme-logement, incitations financières, tourisme, communication. Selon la méthode de travail retenue chacune des parties prenantes (fédérations d'usagers Ű FUB, FFCT, AF3V, Rue de l'Avenir, Droits du piéton ; fédération d'élus : club des parlementaires, des villes et territoires cyclables, des départements et régions cyclables, association des maires de FranceĚ) est invitée à envoyer ses remarques et desiderata.

Parmi les priorités on trouve :

- Généralisation des zones 30 km/h en agglomération,
- Infractions pour stationnement sur les voies cyclables (gène+danger),
- Création de «CHAUCIDOU» (CHAUssée pour les CIrculations DOUces avec bandes latérales). Cela permet de concentrer la circulation routière au centre de la chaussée (la largeur «perçue» de la chaussée pour la circulation routière est plus réduite), les côtés de la chaussée sont «libérés» pour de multiples usages (vélos, piétons, arrêt, possibilité d'empiètement pour croiser un véhicule),
- Formation à la sécurité de tous les usagers de la voirie dans le cadre de la formation des conducteurs de véhicules motorisés,
- Communication sur les dispositions du code de la route existantes qui concernent et favorisent les circulations douces,
- Incitation fiscale sur les trajets domicile-travail – mais cette disposition a de nouveau été écartée par le législateur...,
- Développement de véloroutes et voies vertes.

Rien que des belles choses ! Affaire à suivre ...

Vers la constitution d'un réseau d'associations pro-vélo de la périphérie de Montpellier (Montpellier Territoire). Les représentants des associations ont fait part d'un certain isolement et de difficultés auxquelles ils se heurtaient concernant les aménagements cyclables dans les villages et surtout *entre* les villages, en zones non concernées par le code de la rue (aménagements cyclables effectués sans aucune cohérence, manque de continuité des itinéraires cyclables, manque d'écoute des décideurs locaux etc.). Il a été évoqué la possibilité de créer un réseau d'associations pour la mise en commun d'informations utiles, échanges de conseils ou d'expériences, voire organisation d'actions phares qui attirent l'attention des pouvoirs publics et permettent de débloquer certaines situations ; par exemple la vélorution organisée à Prades-le-Lez en Avril 2013 par 3 associations, dont Vélocité, a permis de faire entendre au Conseil Général la demande d'un parcours sécurisé pour les vélos sur l'axe Prades-Montferrier-Clapiers.

Nous invitons à nouveau ces associations à participer à notre AG du 31 janvier, au cours de laquelle elles pourront s'exprimer (stand, prise de parole).

Résolution des conflits piétons / vélos : une affaire de prudence, de bon sens et de civilité. Bien qu'aucun piéton-lecteur-de-la-Gazette-victime-des-cyclistes ne se soit manifesté, la question a quand même été abordée.

Selon le règlement, les trottoirs sont interdits aux cyclistes (sauf enfant de moins de 8 ans). Dans les zones de mixité piétons/cyclistes où le piéton est prioritaire (aire piétonne ouverte aux cyclistes et zone de rencontre), le cycliste doit s'adapter, rouler «*au pas*» (5 à 6 km/h) sans gêner les piétons pour l'aire piétonne et laisser la priorité au piéton dans les zones de rencontre. En aire piétonne, la cohabitation devient plus difficile si l'affluence est importante. Autre zone de mixité piétons/vélos : la voie verte (exemple : rives du Lez de Montpellier à Palavas). Dans ce cas de figure, pas de priorité d'un usager sur l'autre mais le cycliste devra faire preuve de prudence à l'égard du piéton (principe de prudence évoqué plus haut).

De la part des piétons qui se sentent «agressés» il s'agit d'un enjeu de ressenti d'insécurité lié à la cohabitation plus que d'un risque réel lié à la présence de vélos. Il n'y a pas de véritable enjeu de sécurité, donc pas d'intervention à attendre de l'État. Cela relève davantage de règles communes de prudence et de courtoisie. Le code ne règle pas tout et la civilité de la part de tous reste fondamentale.

Françoise Hélary, Jean-Michel Hélary

---

3 La traversée de l'étang de l'or à vélo, aménagement cycliste et opportunité de développement

Un de nos adhérents a conçu ce projet et nous en a fait part. Un projet pas si fou qu'il pourrait en avoir l'air, au premier abord ... et que notre association pourrait bien soutenir ! En tout cas, un beau projet pour bien commencer l'année ! Ne manquez pas de réagir auprès de son auteur.

L'idée parait simple lorsqu'on l'énonce. Aussitôt évoqué le projet suscite de l'enthousiasme, du soutien et un grand désir de voir notre département et notre région se doter d'une **passerelle cycliste et piétonne qui traverse l'étang de l'or** de Mauguio au Grand Travers, des collines montpelliéraines à la mer. Les interlocuteurs disent aussi leur impatience de pouvoir y circuler.

Cette idée est belle parce que légère et douce, elle propose un passage direct à vélo ou à pied entre la plaine urbanisée et la mer, sans longer de voie rapide ni de voie ferrée. Tous ceux qui ont pédalé de Montpellier à Carnon ou bien de Mauguio à la Grande Motte (relégués jusqu'à Lunel dans le contournement de l'étang) savent l'inconfort actuel et la discontinuité des cheminements cyclistes dans un département et une région qui méritent et qui peuvent mieux que ça. Ce projet au contraire laisse augurer en toute saison, en hiver comme en été, d'une confortable et insolite traversée en pleine nature. Un parcours idéal pour les promeneurs, les cyclistes, les baigneurs désireux de rejoindre la plage ou d'en revenir. Un aménagement attractif et valorisant pour tous, usagers, riverains, touristes, stations maritimes, villages de l'arrière-pays et de l'agglomération urbaine.

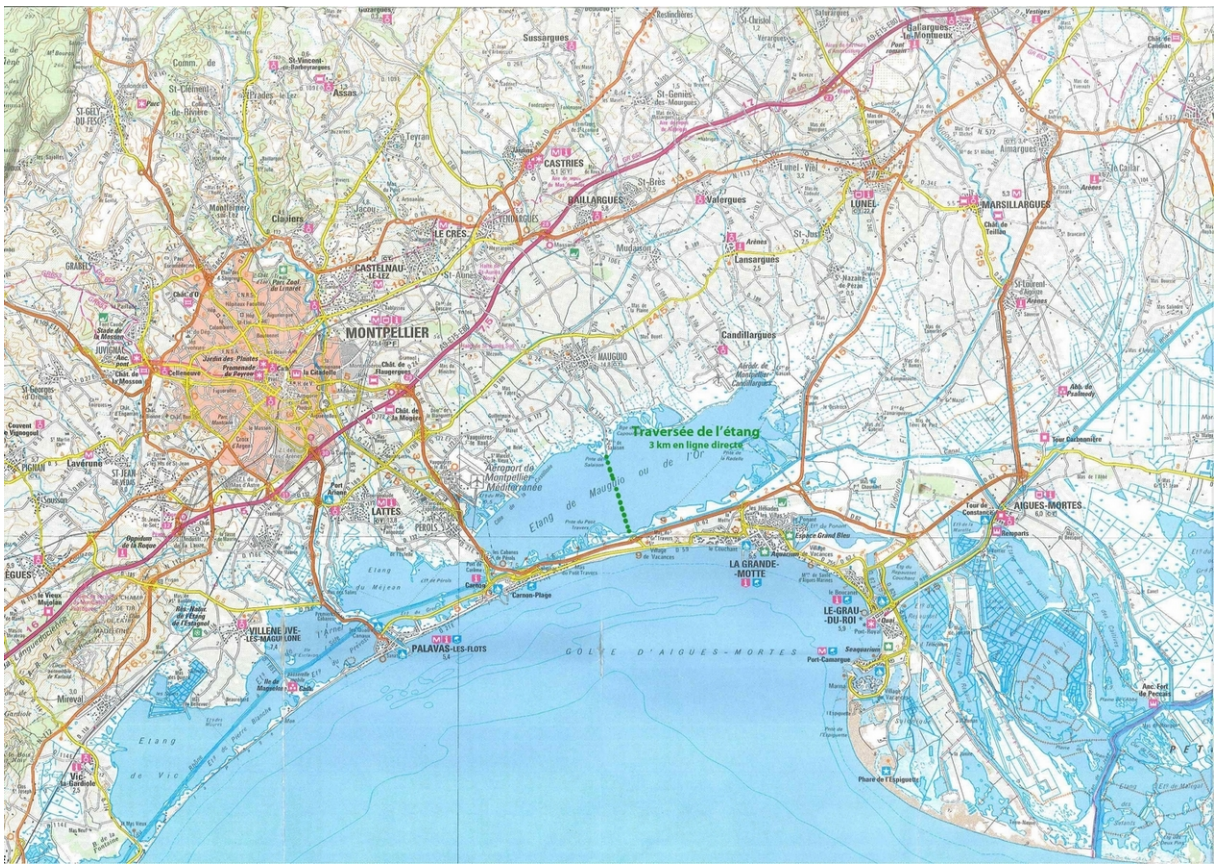


FIG. 1 – *Situation du projet : .....*

Les curieux de nature apprécieront ce survol de l'étang bordé de salicorne, d'iris ou de joncs, monde particulier du glissement progressif des eaux de la terre vers le sel. Habitat des flamants roses auprès desquels les spécialistes identifieront des hérons, des avocettes, des aigrettes ou encore quelques cygnes ou cigognes de passage.

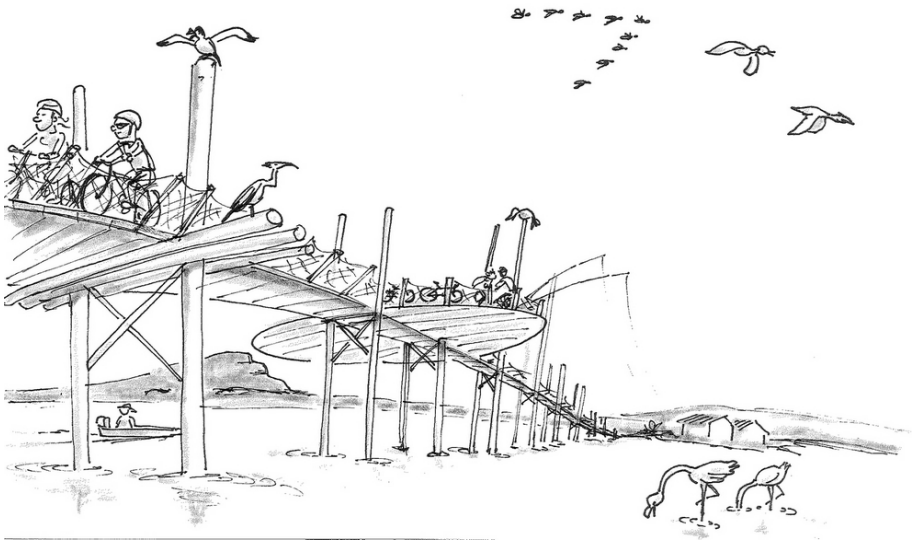


FIG. 2 – *Un aménagement attractif et valorisant pour tous*

La structure légère d'une passerelle dédiée aux vélos et aux piétons, posée au-dessus des eaux sur des pilotis, ne peut pas et ne doit pas créer de rupture ni d'agression pour le milieu naturel. Elle peut même dès sa conception être envisagée comme une opportunité de protection pouvant accueillir des nids d'oiseaux, des récifs artificiels et toutes sortes d'équipements que les esprits éclairés et féconds pourront proposer ou souhaiter.

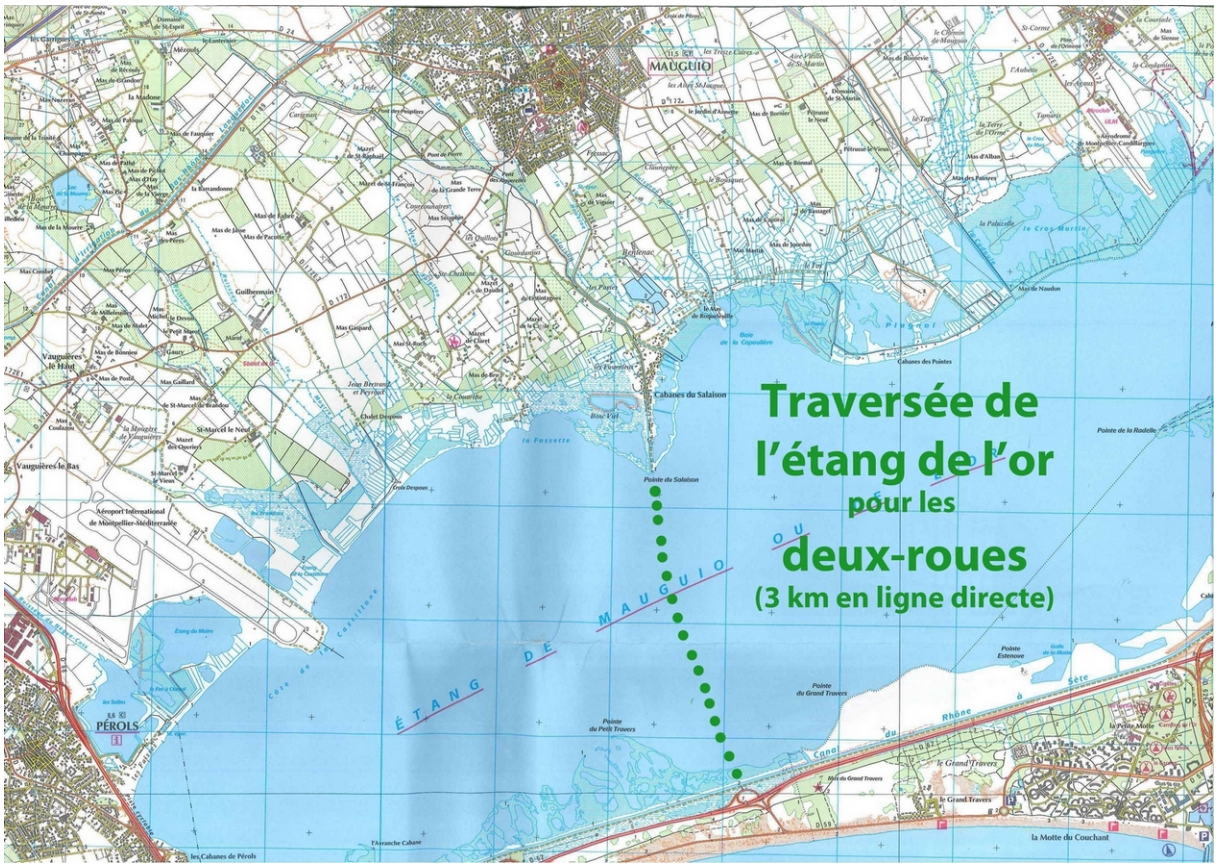


FIG. 3 – *Une réalisation techniquement accessible*

On voudrait cette passerelle accueillante et confortable pour les touristes, les sportifs aussi bien que pour les usagers et habitants historiques des rives. On peut imaginer le long de son parcours d'environ trois kilomètres au-dessus de l'étang, plusieurs larges plateformes de repos et d'observation. On pourrait y poser les vélos, pique-niquer, s'approcher de l'eau.

Techniquement, une telle construction ne présente pas de difficultés majeures. Différentes réalisations ont déjà vu le jour sur des marais ou des étangs. On peut battre des pieux en bois ou en métal avec des moyens relativement légers, comme une barque d'ostréiculteur à fond plat équipée d'un bras et d'un marteau PAJOT. Il convient de s'appuyer sur un bureau d'études spécialisé, (notre région n'en manque pas), pour dimensionner le platelage assez large pour les voies cyclistes et piétonnes et les zones de repos. Il faudra définir et trier les données : largeur, espacement des appuis, tirant d'eau, tirant d'air, charge de service, nature du substratum (vase, sable). On peut concevoir plusieurs centaines de pieux répartis sur 3 km entre Mauguio (quartiers de la pointe du Salaison et de Roquefeuille) et la berge de l'étang du côté maritime où l'ouvrage pourra rejoindre la voie cycliste (dont l'aménagement a été annoncé) de l'échangeur routier du Grand Travers. Quel que soit le tracé final, un petit pont-passerelle sera nécessaire pour franchir le canal du Rhône à Sète.

Il conviendrait aussi de développer les moyens d'attacher les vélos près de la plage et de favoriser le stationnement des voitures près de Mauguio situé à 2 km de l'étang. Ce parcours cycliste lorsqu'il connaitra le succès que nous lui souhaitons (comme c'est le cas pour de nombreuses voies vertes), pourra contribuer à réduire la présence saturante des voitures à la plage et aussi proposer aux villages proches un développement basé sur le tourisme cycliste et de nature.

D'ambitieux chantiers impriment leur marque dans notre région en laissant plus ou moins de place aux déplacements doux. L'année 2014 avec ses échéances électorales pourra favoriser les propositions de développement harmonieux. Selon Victor HUGO, «*Rien ne peut arrêter une idée dont l'heure est venue* », alors ce doit être le moment de créer **une passerelle cycliste et piétonne à travers l'étang de l'or**.

Olivier LAPRAS
Ingénieur, voyageur et cycliste passionné
o.lapras@free.fr

---

4 Faisons un rêve...

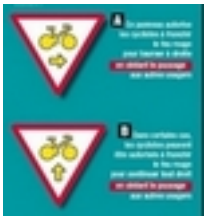
Voici le point de vue d'un ami cycliste, qui nous livre un constat personnel sur l'état de la ville de Montpellier et de sa «politique cyclable». A le lire, il apparaît que nous avons plus de points communs que de divergences. Quoiqu'il en soit, son expérience de nombreuses années de pratique du vélo dans cette ville est sûrement très précieuse, surtout en cette période électorale !

Même si l'on prend acte de certains travaux, trop souvent partiels et inachevés, force est de reconnaître que les responsables politiques et administratifs de Montpellier (en y incluant son agglomération et son arrière-pays) n'ont pas jusqu'ici entrepris une démarche cohérente et volontariste de promotion de la circulation des cycles, à la hauteur de l'ambitieux schéma de développement territorial, censé être «vert». Il faut au contraire parler de dégradation croissante, dans la mesure où l'hinterland est désormais largement urbanisé, où l'hypercentre est piétonnisé, où la ceinture intermédiaire, en perpétuel bouleversement, accorde la priorité au trafic automobile ou aux transports publics. La conséquence est bien connue des cyclistes, depuis le citadin qui fait ses courses, se rend au bureau ou emmène ses enfants à l'école, jusqu'au cyclotouriste qui écumait les routes du département : circuler à vélo est devenu dangereux, et nombre d'entre eux y renoncent. De surcroît, le citoyen a le sentiment de se heurter au «plafond de verre» des bureaucracies locales, et, quand des initiatives sont prises, ne peut qu'en tirer l'impression désolante d'erreurs, d'approximations et de «bouts de ficelle» indignes de la «Surdouée». Mais rien ne sert de gémir, il faut po-si-ti-ver, et rêver un peu. Supposons qu'un mouvement citoyen, associatif(...) prenne l'initiative de recenser les innombrables absurdités, erreurs, passages dangereux, parcours tronqués, signalisation défaillante (notamment au sol) etc., si possible en indiquant le moyen le plus simple d'y remédier. Supposons qu'un mémorandum (photos à l'appui) soit adressé aux «politiques», en sollicitant le soutien logistique des administrations concernées, on pourrait obtenir une réduction des dégradations, voire mieux. Pour ma part, sillonnant Montpellier et ses alentours, je ne cesse de relever des situations à risque ; l'idéal serait que chaque «prospecteur» soit accompagné d'un responsable administratif, juché également sur une bicyclette. Parmi mille exemples :

- Constater la disparition de la signalisation au sol pour demander un coup de peinture (comme pour les places de parking payant...)
- Détecter tous les points de discontinuité sur les pistes, qui sont légion, et proposer une modification,
- Modifier le parcours des pistes, notamment pour réduire les risques,
- Instaurer un signalement systématique, et général sur les parcours des Trams,
- De même, s'assurer de la sécurité des cyclistes dans les zones «chaudes», à l'aide panneaux, de feux adaptés,
- Créer de nouvelles pistes.

Plus généralement, la «grande question» est celle de la continuité des pistes, de l'absence de signalisation. Cette année, j'ai été frappé du nombre de touristes qui circulaient à vélo cet été, et que j'ai dû renseigner, fautes de panneaux (a fortiori en anglais ou autre langue) : allez expliquer à des Espagnols comment aller du Corum à Odysseum (alors que la piste de l'avenue du Mondial a été fermée !) : ça s'apparente à une vraie... Odyssée !

Michel Marchesnay
michel.marchesnay@wanadoo.fr



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

L'AF3V

Toutes les informations à jour sur le réseau des Véloroutes et Voies Vertes, sur le site 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

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

L'association qui vous aide à réparer un vélo :

VieuxBiclou 5 rue de la Poésie, Montpellier
www.vieuxbiclou.org/

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