

Sur votre agenda

Réunion de l'association ouverte à tous

Vendredi 4 décembre 2015 à 18h30

Au local des beaux-arts 12 Esplanade de la musique 34000 Montpellier

(lieu à confirmer, consultez le site)

Retenez dès à présent la date de l'Assemblée Générale

Vendredi 29 janvier 2016, accueil à 18h30, fin à 22h Salle Pétrarque 2, place Pétrarque 34000 Montpellier

La convocation et le programme vous seront communiqués par mail (ou par courrier si vous n'avez pas de mail)

1 Réunion avec Mylène Chardès le 19 Octobre 2015

Adjointe au Maire de Montpellier, chargée du Plan de Déplacement Urbain au niveau de la Métropole.

Objectif de la réunion : pour Vélocité, il s'agit de rencontrer les responsables de la mairie et de la métropole, de se montrer présent en tant que défenseurs de la cause du vélo urbain, et de faire passer le plus possible nos idées pour développer l'usage du vélo à Montpellier.

Nous avons présenté bien sûr notre document, «*le Vélo aujourd'hui et demain à Montpellier*», issu de nos démarches auprès des candidats aux dernières municipales, que vous retrouverez sur le site de Vélocité Grand Montpellier.

La première revendication est que le vélo ne doit pas être traité séparément par un sous-adjoint dans son coin, tributaire des grandes décisions en matière d'urbanisme et de transports prises a priori sans se soucier du vélo. Un gage de sérieux, allant dans ce sens : Mylène Chardès était accompagnée du directeur de l'urbanisme, de la directrice-adjoint du génie urbain et du directeur-adjoint de la citoyenneté.

Nos interlocuteurs nous ont écouté poliment lors de l'énoncé des principes qui nous tiennent à cœur, des innovations du code de la route (zone 30, tourne-à-droite au feu, contre-sens cyclable...), ont parfois réagi lorsque nous avons dénoncé l'absence de prise en compte (ou la mauvaise) des cyclistes lors d'aménagements récents (rue St Louis, parking St Roch, circulation pont de Sète...), mais ce sont montrés intéressés.

En fait, les aménagements pour cyclistes, ils les connaissent, ce n'est pas la peine de leur présenter ! Qu'est-ce qu'ils attendent pour les mettre en place ? (à Montpellier, pas de vraie zone 30, les contre-sens sont rares, pas de tourne-à-droite aux feux.

Nos interlocuteurs sont encore en phase de réflexion. Et ce qu'ils attendent de nous, c'est une veille citoyenne vis à vis des problèmes rencontrés par les cyclistes du quotidien, de remonter notre ressenti, les points noirs. Nous avons donc un rôle à jouer pour essayer d'influer sur les décisions :

- en communiquant sur la liste pour signaler toute anomalie ; (velocite@maretmanu.org)
- en apportant votre contribution au bêtiser vélo (voir l'article de Robert Turquetty ci-après, dans ce même numéro)

- en utilisant la carte interactive du vélo sur la zone de Montpellier : www.velocite-montpellier.fr/carte/ (ou, à partir de l'accueil, onglet «Pratique» puis «Cartes de Montpellier») C'est un outil pour l'évaluation globale de la qualité du réseau cyclable, et pour signaler tous les points noirs pour les cyclistes, toutes les anomalies que vous constatez : cliquer sur le lien en bas à droite «Remarques et contact» pour la marche à suivre.

Luc Nourigat

2 Un bêtisier des aménagements cyclistes dans le Grand Montpellier

Qui n'a jamais été confronté à un aménagement cyclable construit en dépit du bon sens ? Tous les cyclistes savent que la plupart des aménagements cyclables sont pensés et mis en place par des gens qui ne pratiquent pas le vélo. Et dans certains cas, les aménagements cyclables deviennent complètement absurdes ou même carrément dangereux... Un dessin ou une photo disent souvent plus que les longs discours : la prochaine fois que vous serez confronté à une situation de ce genre, prenez les quelques secondes pour l'immortaliser, et envoyez le nous !

Adressez la ou les photos à : points_noirs@velocite-montpellier.fr avec comme objet : « grosse bêtise », la nature de la « grosse bêtise », et un petit commentaire : lieu et date de la prise, l'aspect incongru, une solution éventuelle. Vos photos alimenteront le dossier « Bêtisier des aménagements » de notre site Vélocité Montpellier. Vous pouvez aussi aller sur la page www.velocite-montpellier.fr/points-noirs/ pour remplir le questionnaire.

S'il s'agit d'un comportement incivique entravant les déplacements doux, mettez plutôt « pas malin ». Attention, il ne s'agit pas ici de suppléer le travail de la police et de jouer aux « voisins vigilants ». Aucune photo, aucun commentaire ne devront viser nommément quelqu'un. Ces photos et commentaires feront l'objet d'une modération, avec cache éventuel des visages ou plaques minéralogiques.

Robert Turquetty

3 Alternatiba, ou une expérience Alternative...

Alternatiba, qu'es aquo ?

Alternatiba c'est un tour de France en vélo à trois et quatre places parti de Bayonne pour rejoindre Paris et la COP 21, mais ce sont aussi et surtout des dizaines de milliers de personnes (plus de 500 000 au jour où j'écris) qui, dans toute la France et même certains coins d'Europe, ont participé aux villages Alternatiba organisés sous un mot d'ordre : «*Changeons le système, pas le climat*».

A Montpellier, l'Alternatiba Tour a été accueilli le 19 juin 2015 par une vélorution et une soirée festive sur l'Esplanade Charles de Gaulle, joyeux préambule à la journée du 27 septembre, qui a rassemblé plus de 13000 montpelliérain-e-s !

Une journée magnifique qui s'est déroulée sous le soleil et sous les arbres du parc Sophie Desmarets.

Une journée qui a donné tout son sens au mot alternatif, car les alternatives ont été présentes dans tout le «processus» Alternatiba.

Les réunions de travail tout d'abord, auxquelles ont participé plusieurs membres de Vélocité. Elles ont débuté plusieurs mois avant l'événement, et nous ont déjà permis d'adopter un autre point de vue. Afin de ne pas faire d'Alternatiba un «forum des associations bis», l'accent a été mis sur les alternatives concrètes qui existent dans chaque domaine (mobilité, énergie, alimentation, agriculture, économie, éducation, bien être, numérique, ...). Chacun s'est donc efforcé de proposer des animations originales visant à expérimenter les solutions qui existent, pour susciter les échanges et enclencher les modifications de comportements.

Le choix du lieu où s'est déroulé Alternatiba a également été un signal important. Le magnifique parc Sophie Desmarets, implanté en plein cœur de la Paillade, a ainsi accueilli de nombreux montpelliérains non pailladins et non habitués à se rendre dans ce quartier, ainsi que de nombreux montpelliérains pailladins peu souvent associés à ce genre de manifestations. Voir les lieux autrement, voir les gens autrement, créer un espace d'échange et de mixité sociale, voici une manière de vivre autrement dans ce monde si souvent cloisonné...

Et les innombrables alternatives présentées lors de cette journée nous ont bien confirmé qu'un autre monde est possible !

Pour terminer, je citerai juste une collègue de retour du village Alternatiba, qui me confiait : «*la semaine prochaine, j'envoie mon abonnement à Enercoop et je change de banque !*» (ndlr : elle roule déjà en vélo !...): les solutions existent, à nous de nous en saisir !

Cathy Aberdam

4 PAMA ! vous avez dit PAMA !

Plan d'Action pour les Mobilités Actives : demander le programme !

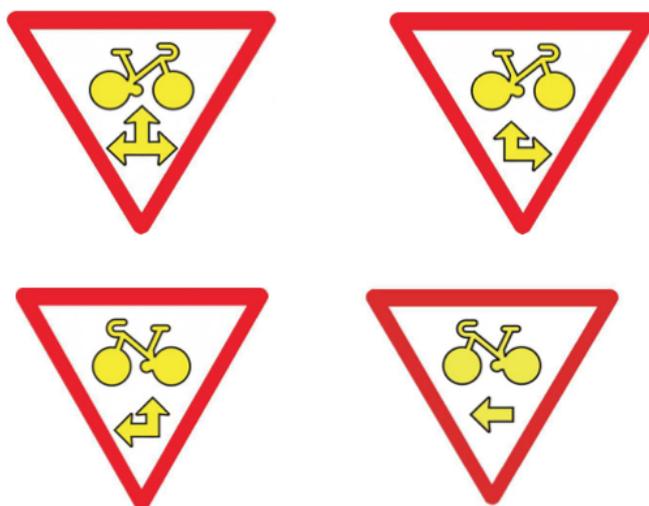
C'est sous ce vocable que le gouvernement, actionné par les associations, désigne le groupe de travail chargé d'établir des propositions pour favoriser les déplacements non motorisés (dit alternatifs). Notre fédération nationale, la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) est l'un des contributeurs les plus motivés.

Comment ça se traduit en pratique ?

Par des modifications du Code de la route (décret du 02/07/2015)

Pour la plupart des mesures, c'est enfoncer des portes ouvertes, car elles correspondent à des pratiques bien répandues et parfois déjà actées, l'intérêt en étant une traduction réglementaire. Exemples :

- chevaucher la ligne continue lors du dépassement d'un cycliste : «il ne faut pas franchir la ligne jaune», et bien ce n'est plus vrai ! Rappel : distance de dépassement = 1m en agglomération, 1,50 m en dehors.
- le droit pour un cycliste de ne pas se tenir à droite de la chaussée lorsqu'il peut y rencontrer des obstacles comme des portes qui s'ouvrent (sur voie à vitesse limitée à moins de 50 km/h) : c'est ce que nous conseillons depuis longtemps à tout cycliste !
- double-sens cycliste de fait dans les rue limitée à 30 km/h ou moins : c'était déjà le cas pour les zones 30. Qu'est-ce que ça va changer, il faut toujours un arrêté du gestionnaire de la voirie pour appliquer cette mesure : vous en connaissez beaucoup, de zones 30 à Montpellier ?
- extension des tourne-à-droite (TAD) cyclistes aux cas où il n'y a pas de coupure de flux motorisé (donc ce n'est plus forcément à droite). Avec un florilège de jolis panneaux :



Mais c'est toujours au bon vouloir de Monsieur le Maire : vous en avez déjà vu à Montpellier ? Alors que certaines villes les ont adoptés massivement : Bordeaux, Paris ...

- les sas vélos aux feux sont interdits aux motorisés (sic !) ; mais le maire peut les autoriser ?
- durcissement des contraventions pour emprunt/stationnement d'une piste cyclable ou un trottoir : enfin ! mais les mobylettes et autres motos ont toujours le droit d'y stationner (est-ce vraiment les Mobilités Actives que l'on veut favoriser ?) ;
- la possibilité de faire des chaussées à voie centrale banalisée (dites "chaucidou") ;
- interdiction de stationner sur une distance de 5 m de part et d'autre d'un passage piétons : voilà une mesure attendue, une vraie mesure pour la sécurité ; mais ça ne suffira pas (voir stationnement sur trottoir ou piste), certains maires ont décidé d'accompagner cette mesure par un élargissement du trottoir au droit des passages piétons. Et pourquoi ne pas utiliser cet espace pour mettre des arceaux à vélos ? Bon, d'autres maires ne vont-ils pas supprimer des passages piétons pour ne pas toucher au stationnement ?

Par une incitation des opérateurs de l'État

Ainsi, il faut favoriser l'intermodalité avec les transports en commun. Par exemple, la SNCF pourrait se pencher sur le pro-

blème des parcs à vélos dans les gares et sur le transport des vélos dans les trains. Mais il ne faut brusquer personne !

Par des mesures fiscales

Mesure phare du PAMA, l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) !

Elle pourrait s'élever à 0,25 € par km, et est prévue par la loi sur la Transition Énergétique (LTE). Vieux serpent de mer, et gros pétard mouillé : y aura t-il une suite après la COP21 ?

Bercy freine des 4 fers, alors qu'il ne voit aucun inconvénient aux déductions fiscales des motorisés, sans parler du scandale du diesel. En fait, ce sont les entreprises qui vont en supporter la charge, et si elles sont volontaires (je vois bien un pétrolier, soucieux de verdir son image)...

Il est aussi prévu des déductions aux entreprises qui mettent à la disposition des salariées une flotte de vélos. Rétropédalage du gouvernement, cette mesure est supprimée de la loi de finance 2016, pour ne pas ruiner la France ! Encore une preuve que les costards-cravates de Bercy sont pro-bagnoles : touche pas à mon gas-oil !

En conclusion

Des avancées réelles, une envie de bien faire, mais le vélo n'est toujours pas pris au sérieux : trop de mesures facultatives, à la bonne volonté des gestionnaires de voirie qui ont toujours fait la part belle aux motorisés et qui vont continuer.

Un PAMA II est prévu en 2016.

Luc Nourigat

5 AF3V c'est quoi ?



L'association pour le développement des véloroutes et des voies vertes est une association d'usagers, de militants bénévoles qui agit pour le développement d'un réseau ambitieux et cohérent de voies vertes et de véloroutes en France et en Europe.

Elle est organisée en Délégations Régionales, la nôtre étant celle de Languedoc Roussillon avec Midi Pyrenees. animée par Julien Savary de Toulouse.

Depuis quelques années sont organisées des randonnées militantes généralement début juillet afin de contacter les élus d'un itinéraire et les encourager à investir dans les voies vertes.

Ainsi ont eu lieu la vallée du Lot, le Piémont Pyrénéen et, en 2015, Moissac-La Grande Motte. Chaque fois ce sont 40 cyclistes venus de toute la région qui voyagent en cyclocamping pendant une quinzaine de jours.

Pour toute information complémentaire veuillez vous reporter au site des véloroutes et voies vertes du Sud : <http://www.vvv-sud.org/>

Enfin Vélocité Grand Montpellier assure le relais de cette association pour l'Hérault et assure la vente de la carte IGN des voies vertes. Pour plus de renseignements vous pouvez me contacter

Pierre DELON pidelon@yahoo.fr

6 LE VIEUX BICLOU, centre du monde



Vélocité nous ouvre ses pages ? Je ruse un peu et m'inspire de ce que j'ai écrit il y a ... 7 ans déjà, pour le réseau Coopère 34. Ça s'intitulait (je garde !) :

LE VIEUX BICLOU, centre du monde.

Tâchons d'éviter la pub, le publi-reportage, bref l'«autopromo»... si j'ose écrire ! Pas facile, parce que vraiment, le Vieux Biclou, c'est trop bien.

La seule question qui vaille : pourquoi donc cette asso, dont je suis membre depuis l'ouverture des locaux en 2006, et salarié depuis 3 ans, me plaît-elle autant ?

Commençons par le commencement, pour celles et ceux qui connaîtraient insuffisamment le Vieux Biclou. Je m'en vais affranchir ces malheureux(ses).

Le Vieux Biclou est un «atelier vélo participatif et solidaire», né d'une association voulant promouvoir l'écomobilité. En substance, moyennant une cotisation annuelle de 25€ ou 20€ (chacun juge selon sa situation, et non son statut, sans justificatif demandé), on peut venir à l'atelier

- entretenir ou réparer son vélo
- et/ou simplement acheter des pièces d'occasion ou neuves
- ou acheter un vélo d'occas'.
- entreposer son vélo «en rade» et emprunter un vélo de courtoisie

Depuis 2010, le Vieux biclou propose aussi, grâce à Thierry, son mécano animateur

- des sessions d'initiation à la mécanique
- des cours de vélo-école
- des conseils en tout genre

L'atelier, c'est un (petit) local, l'outillage générique et spécifique vélo, des pièces détachées d'occasion (surtout) et neuves (un peu). Le tout fonctionne grâce à l'engagement bénévole du «permanent», qui accueille, informe, tient la caisse, ... Attention : ce n'est pas un mécano qui vous prendra en charge. Car **LE** concept, c'est de faire soi-même (principe participatif) et/ou d'apprendre des autres (principe solidaire). Mais bien sûr il y a (presque) toujours un(e) «ancien(e)» dans les parages, qui filera un coup de main ou le bon conseil.

C'est ça qui me plaît le plus : cette ambition de l'autonomie, la satisfaction d'avoir fait soi-même, ce sentiment de ne plus être tributaire d'un tiers ; bref ce qu'on aime nommer *la vélonomie*. Ne pas être qu'une victime résignée face au truc qui se dérègle, au machin qui fait tac-tac, «le petit bruit, là, à l'avant : t'entend pas ?». De surcroît l'auto-réparation, c'est moins cher, ça prolonge la durée de vie des machines et ça remet vélos et pièces dans le circuit. Bref le Vieux Biclou encourage la pratique du cycle, contribue à limiter les déchets tout en concourant à réduire les fameux gaz à effet de serre. C'est-y pas beau ?

Autre aspect génial : la transmission du savoir. Oh pas le «grand savoir», celui des pontes et des spécialistes de la spécialité, non. Mais les bons tuyaux de l'oncle Paul, les 2 coups de cuiller à pot, façon Mac Gyver, les astuces transmises de père en fils, le système D quoi. La récompense, c'est cette lueur de gratitude au fond de l'œil de l'adhérent novice, ce regard incrédule simplement parce qu'en retendant un câble, en 2 minutes, d'un coup, ô miracle ! Ça freine !

Bien sûr il y a des soucis : les vélos se ramassent à la pelle. Ça prend vite beaucoup de place. Faut démonter, ou remonter, pour

revendre (prix moyen 50€ le vélo). Faut mettre la main à la pâte, quoi. Et là, difficulté classique : parvenir à mobiliser, inviter chacun à s'investir un peu plus activement dans la vie de l'asso, à dépasser le statut de simple usager d'un service. On a instauré un «apéro démontage» un jeudi par mois, mais n'empêche : faut bien remplir les demandes de subvention, faire la compta, commander les pièces, répondre au courrier, etc, etc. Mais surtout parvenir, toujours, à remplir le planning des volontaires pour assurer les permanences.

Enfin, *last but not least*, le Vieux Biclou a des airs de club des citoyens du monde : des jeunes, des moins ; des filles, des moins (= des gars, mais pas que !); des purs écolos, des moins ; des qui bossent, des pas, ou plus, ou pas encore ; des des 4 coins du globe : Nouvelle-Zélande, Allemagne, Colombie, ... voire Nord Pas-de-Calais. Tiens hier soir, par exemple, c'était un «québécouais» !

Alors oui, le Vieux Biclou centre du monde !

L'atelier est ouvert les mardi et jeudi soir, 17h30-20h, mercredi de 15 à 18h et samedi de 14 à 17h. www.vieuxbiclou.org

Dominique Dubrunfaut

7 La piste cyclable entre St Gély du Fesc et Montpellier verra-t-elle enfin le jour en 2016 ?

C'est un projet qui date depuis la mise en 2x2 voies de la RD986 il y a 20 ans. La piste cyclable avait été envisagée mais non programmée. Or d'une année sur l'autre la circulation se fait plus dense et les accidents plus nombreux. L'an dernier il y a eu 60 accidents sur cette route.

Après plusieurs projets il a été décidé de faire passer la piste cyclable sur le terrain du plateau de Piquet, commune de Grabels. La solution de négociation amiable avec les riverains ayant été adoptée, pas moins de six ans auront été nécessaires pour parvenir à un accord avec eux (ce qui nous a été confirmé de vive voix). Actuellement sur les 6 parcelles concernées, une seule pose problème à cause de son indivision mais ça devrait être réglé sous peu.

En 2010 la commune de St Gély a fait voter par le conseil général 50 000 € pour des études donnant lieu à plusieurs avant-projets.

En décembre 2015 l'assemblée départementale se réunira pour voter les crédits d'acquisition des terrains sur une ligne budgétaire de 2015 si toutefois tous les papiers ont été signés (ce dont s'occupe un service spécialisé du département).

A partir de là en janvier-février 2016 le département attribuera une dotation pour les pistes cyclables du département et si St Gély se trouve dans le lot les travaux pourraient commencer dans l'été 2016.

M. Fabre, conseiller départemental du canton de Saint-Gély, estime le montant des travaux à 500 000 € pour 1,8 kms de projet, dont 1km entre le rond point de Grabels et la route du plateau de Piquet.

Ces informations sont confirmées par un mail reçu du Directeur des routes du Conseil départemental :

«Pour faire suite à votre demande sur l'avancement du dossier de la piste cyclable St Gely / Montpellier, nous sommes en train

de finaliser l'achat de la dernière des 6 parcelles. L'aspect foncier sera définitivement réglé au 1 er trimestre 2016. D'un point de vue technique, le dossier d'appel d'offres sera prêt dans les mêmes délais. Ainsi, et sous réserve des disponibilités financières suite au vote du budget, cette opération pourrait démarrer à l'été 2016.»

Mais le Département a plusieurs chats à fouetter et donc il va y avoir des arbitrages financiers. En effet il y a entr'autres : la déviation de Castries et le LIEN, sans compter 110 000 allocataires du RMI à financer.

Un échangeur sur 3 niveaux est prévu à l'entrée de St Gély côté Montpellier : 2 ans de travaux démarrant fin 2016.

Une autre piste cyclable est prévue pour aller d'un échangeur à l'autre (liaison avec le lycée).

D'où peut être le discours tenu aussi par ailleurs : «pas avant 2017» quand nous avons interrogé le Département pour la première fois.

C'est pourquoi nous devons poursuivre notre mobilisation !

Pierre Delon

8 Le vélo en péri-urbain : bus cyclistes

Voici un article datant d'avril 2012, trouvé sur le site «Bus Cyclistes» www.buscyclistes.org, écrit par Hervé Bellut, Directeur de l'Organisation des Bus Cyclistes, et auteur du livre «De la voiture au vélo» (éditions Dangle, 2011). Il propose un moyen de favoriser les déplacements domicile-travail en péri-urbain. Des idées qui pourraient être mises en place dans le Grand Montpellier !

C'est un sujet qui commence à interpeller. Alors que l'utilisation du vélo est en augmentation, voire en forte croissance dans les centres villes, elle diminue en péri urbain. Or de plus en plus de personnes s'éloignent de leur lieu de travail, alourdissant le bilan kilométrique parcouru quotidiennement par tous les français.

Comment inverser, ou s'accommoder de cette tendance ?

C'est une question suffisamment cruciale pour faire l'objet de la journée d'étude de la FUB¹. Voyons comment nous pouvons apporter de l'eau à ce moulin.

La première chose qui me vient me renvoie à la création des Bus Cyclistes. A l'époque, en 2005, j'habitais à 19km de mon travail et je m'y rendais à vélo. Souhaitant encourager le développement de cette pratique, j'avais tout d'abord eu l'idée de demander des aménagements cyclables aux autorités compétentes. Devant les lourdeurs et l'inertie que cela supposait, j'ai renoncé à cette stratégie en me disant qu'il devait exister une solution plus simple et plus efficace. Et ça m'est venu comme un flash, une évidence. Je me suis dit que j'allais tout simplement proposer mon accompagnement à tous ceux qui souhaitaient se rendre à Toulouse à vélo depuis mon lieu d'habitation, ou une ville parmi les quatre situées sur mon trajet.

Nous étions en plein dans le domaine du péri urbain. Plutôt que d'attendre de régler toutes les questions liées aux aménagements cyclables, nous allions rouler ensemble.

+ 1 cycliste = - 1 voiture. Telle est l'équation partenaire de la démarche. Et l'augmentation du nombre de cyclistes entraînera forcément une meilleure prise en compte de leur existence, avec ou sans aménagements, de façon validée par les usages.

¹Ndlr : Il s'agit de la journée qui s'est déroulée le vendredi 13 avril 2012 à Pau, en marge du 14ème congrès de la FUB.

Sept ans plus tard, je continue à penser que les Bus Cyclistes sont une des solutions les plus rapidement applicables pour l'inter urbain, et les plus efficaces. En effet, le principal frein à l'utilisation du vélo est la méconnaissance de ces avantages et de son efficacité. Or, même s'ils sont trop peu nombreux, il existe des cyclistes se déplaçant en péri ou inter urbain. Aujourd'hui, ce sont des pionniers, mais, en s'appuyant sur eux, nous pouvons fortement accélérer le transfert de la voiture au vélo.

Et si à l'époque, je me sentais un peu seul à porter cette idée que beaucoup trouvaient loufoque, aujourd'hui, avec près de 150

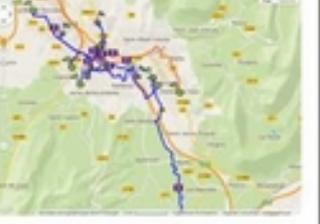
lignes en France, cette solution apparaît comme beaucoup plus crédible.

Je serai présent à la journée d'étude de la FUB. J'espère que cette idée sera retenue parmi les actions à mettre en place pour développer l'utilisation du vélo en péri et inter urbain. Nous en avons tant besoin (de développer le vélo). Merci aux organisateurs d'avoir choisi ce sujet.

Bonne route, à vélo

Hervé BELLUT Directeur de l'Organisation Bus Cyclistes

Les réseaux de bus cyclistes existant à ce jour (février 2015).
Voir détail sur <http://www.buscyclistes.org/> onglet «Itinéraires et guides»

France 156 lignes 	Toulouse, 45 lignes 	Paris, 28 lignes 	Antibes, 13 lignes 
Nantes, 12 lignes 	Lyon, 10 lignes 	Chambéry, 8 lignes 	Rennes, 7 lignes 
Tours, 7 lignes 	Montbéliard, 6 lignes 	Lille, 4 lignes 	Belfort, 4 lignes 

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 Figue-rolles, 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 (tatuage 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 Montpel-lier 04 67 65 06 23	Prêt de vélo gratuit pendant les réparations.
Solo cycles (VAE, tatuage Bicycode)	4, rue Fournarié, Montpel-lier 04 34 22 87 13 www.solocycles.fr/	Prêt de VAE
Uni Re-cycle	7, rue Raoux, Montpel-lier 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, Montpel-lier 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").