

Sur votre agenda**Réunions ouvertes à tous :**

Assemblée Générale Vendredi 27 janvier 2017 de 18h30 à 22h
Salle Pétrarque 2, place Pétrarque 34000 Montpellier

Vendredis 3 février, 10 mars, 7 avril 2017
Au local des beaux-arts 12 Esplanade de la musique 34000 Montpellier

Samedi 11 et dimanche 12 mars 2017 : week-end de la transition au Vigan

Du 25 mars au 1 avril : semaine de l'Environnement de l'association l'Ouvre-Tête.
 Véloration probable le 1er avril

Mercredi 5 avril 2017
Journée Sonia Lavadinho (anthropologue, spécialiste de la mobilité urbaine)
 invitée à Montpellier par plusieurs associations

Ce numéro «spécial» est entièrement consacré au document «*Aujourd'hui et demain à vélo dans le Grand Montpellier*», qui présente les grandes lignes de notre vision du vélo dans l'aire urbaine du Grand Montpellier. Initialement élaboré en vue des élections municipales de 2014 pour être soumis aux différentes listes candidates, il a été sensiblement actualisé depuis. Nous vous proposons de débattre autour de ce document lors de notre prochaine AG du 27 janvier 2017 et de le soumettre au vote de cette même assemblée.

Aujourd'hui et demain à vélo dans le Grand Montpellier

Vélocité Grand Montpellier s'adresse à travers ce document, aux habitants et aux élus de la Métropole pour rappeler la place du vélo comme moyen de déplacement particulièrement pertinent à Montpellier, dans son aire urbaine et pour proposer un ensemble de mesures concrètes pour supprimer les obstacles à son développement.

Pourquoi la métropole jeune, active, en développement qu'est Montpellier devrait-elle se résigner à rester embouteillée, congestionnée, alors que le développement accru de l'usage du vélo lui permettrait de rejoindre des villes dynamiques comme Strasbourg, Rennes, Bordeaux, Nantes, ... dont la notoriété ne réside pas seulement dans leurs équipes sportives professionnelles¹ ?

Vélocité Grand Montpellier n'est pas un groupe de pression destiné à défendre les intérêts directs des seuls cyclistes. Nous sommes une association «loi 1901» dont l'objectif est la promotion du vélo comme mode de transport urbain écologique² dans un contexte où il est minoritaire et négligé, alors même qu'il peut apporter beaucoup à la ville et à ses habitants, au-delà de ses seuls pratiquants. C'est contre cette maltraitance et ces opportunités inexploitées que notre association a été créée en 1998 pour augmenter la part du vélo par rapport aux autres moyens de déplacement et en sécuriser l'utilisation. C'est à ces fins que nous vous livrons nos propositions d'action pour enfin faire une place adaptée au vélo dans la cité. Nous voulons proposer un objectif clair, des actions à entreprendre dès aujourd'hui, d'autres à programmer sans plus tarder, en s'en tenant à des ordres de grandeur budgétaires réalistes.

I. Un objectif concret : améliorer la part modale du vélo

Un objectif simple, celui qui résume tout, est **la part modale³ du vélo** par rapport aux autres moyens de déplacement individuel (ou familial). L'évolution dans le temps de cette part modale doit être régulièrement évaluée. Pour une ville centre comme Montpellier, elle

¹ Les villes les plus avancées ont créés des «maisons du cycle» regroupant des associations travaillant à la réparation et/ou au recyclage des vélos, à la formation des très jeunes et moins jeunes cyclistes, à l'information sur les réseaux cyclables, sur la sécurité etc. dépassant la seule vision de la voirie. Ces maisons sont parfois plus généralement dédiées aux circulations douces.

² Écologique, c'est à dire silencieux, non polluant, sain physiquement, adapté au contexte urbain et très économique.

³ La part modale se définit comme la proportion d'un mode de déplacement par rapport à l'ensemble de ceux disponibles.

devrait être **de l'ordre de 15 %**. Cet objectif est aujourd'hui celui visé par Paris et plusieurs des villes précédemment citées. Elle est estimée à ce jour à moins de 5%, cette estimation restant incertaine car ayant fait l'objet de peu de mesures et de suivi.

Il est donc indispensable de mettre en place un système de mesures régulières et de fixer des objectifs à moyen terme sur lesquels la métropole et ses communes doivent s'engager avec des moyens affectés concrètement au développement des équipements favorisant l'usage de la bicyclette. L'enquête ménage déplacement peut fournir un utile point de comparaison avec l'année 2014, mais ne sera pas disponible pour la fin du mandat.

II. Une méthode de travail adaptée

1. **Désigner un élu pivot et coordinateur.** Vélocité a apprécié l'écoute et l'investissement personnel du conseiller municipal en charge du vélo lors de la précédente mandature à Montpellier. Cependant, au regard d'une part de la mise en œuvre très limitée de ces échanges et de la nouvelle répartition des compétences entre collectivités, nous exprimons le vif souhait qu'un élu soit explicitement en charge de cette politique à la Métropole, avec un budget correspondant aux objectifs. **Les cyclistes attendent aujourd'hui autre chose qu'une écoute bienveillante.** Leurs suggestions doivent être méthodiquement prises en compte et il sera utile à tous les usagers et habitants de les associer aux choix d'aménagements urbains et de voirie.
2. Mettre en place d'**une méthode de prise en charge et de traitement des anomalies, des points noirs et des besoins** exprimés par les cyclistes, qui soit rigoureuse et bien connue de tous à l'intérieur comme à l'extérieur des services métropolitains⁴.
3. Associer Vélocité à la définition du **schéma directeur cyclable**, à sa mise à jour ainsi qu'à la mise en œuvre des équipements cyclables. Tracés, stationnement, sécurité, signalétique : la consultation de gens du terrain, pratiquants quotidiens, ne peut être que fructueuse.

III. Des propositions pour une politique cyclable cohérente, dès aujourd'hui.

Trois catégories d'actions peuvent être distinguées, mutuellement complémentaires. Il s'agit d'abord d'adapter bien plus nettement la ville au vélo, et de cesser de faire peser sur les cyclistes les conséquences de décennies d'urbanisme « autocentré ». Il faut ensuite afficher la place du vélo, dans l'espace public et non pas seulement sur des supports de communication institutionnelle. Enfin, la régulation des usages de la voirie doit refléter la diversité des modes de déplacement, en contrepartie du rappel des obligations qui s'imposent aux cyclistes comme aux autres usagers.

1) Adapter villes et villages au vélo. Après des décennies de priorité donnée à la circulation automobile au détriment des autres modes⁵, et en particulier le vélo, il faut re-légitimer la présence de ce dernier sur la voirie. À rebours des doctrines et des références techniques qui persistent à confondre vitesse et rapidité, il importe d'apaiser les flux et de faciliter la circulation des vélos, d'habituer les automobilistes à la présence croissante des cyclistes. Par ailleurs, il ne suffit pas au cycliste de s'imposer dans le flux des véhicules. Il doit également pouvoir s'en extraire, et trouver un stationnement adapté. Quantitativement et qualitativement, le compte n'y est pas.

Nos propositions

– **Exploiter le code de la Route ... pour aller vers un code de la Rue**

Le code de la Route a été initialement élaboré très prioritairement pour les véhicules motorisés. Les nouveautés timidement introduites ces dernières années visent à protéger les plus faibles et établir un partage plus équitable de la voirie entre les divers utilisateurs, en particulier en ville. Le Plan d'action pour les mobilités actives⁶ a été ainsi partiellement traduit par des modifications réglementaires à mettre en œuvre par les pouvoirs publics locaux.

Les mesures pouvant bénéficier au vélo sont encore beaucoup trop peu mises en place et appliquées à Montpellier. Elles doivent être généralisées sans plus attendre : double-sens cyclables, permission de tourner à droite au feu rouge sous réserve de priorité au piéton, zones d'échange, de rencontre⁷...

La mise en œuvre des **doubles sens cyclables**, par exemple, est peu complexe. Ils améliorent la circulation des vélos, en contribuant à modérer la vitesse des véhicules motorisés et à restituer des trottoirs aux piétons.

Un seul exemple du retard pris par la ville : sur les 12 premières villes de France, Montpellier est la seule à ne pas avoir encore mis en place le **tourner à droite au feu cycliste**⁸.

– **Oser les zones 30 à l'échelle des quartiers, vers la ville apaisée.**

Elles constituent un signal fort et renouvelé d'apaisement de la circulation. Il ne s'agit plus seulement de sécuriser et tranquilliser les rues les plus résidentielles, mais bien de faire éprouver aux habitants et usagers – et pas seulement aux cyclistes ! – les vertus de cette reconquête pacifique de notre espace commun.

Discutée notamment lors de la dernière campagne municipale, la généralisation de la circulation à 30 kilomètres en dehors des axes principaux constitue un puissant moyen pour reconfigurer l'espace. Elle serait un marqueur fondamental du mandat en faveur des mobilités actives et de la qualité de l'aire urbaine.

– **Établir des liaisons cyclables sécurisées entre les communes et la ville-centre.**

⁴ A noter qu'il existe maintenant un service de la métropole pour le traitement des problèmes : <https://compte-usager.montpellier3m.fr/>

⁵ Voir en particulier Frédéric Héran, Le retour de la bicyclette, Ed. La Découverte, 2014

⁶ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/25-mesures-pour-encourager-le-velo.html>

⁷ On se reportera, pour la mise en œuvre du Code de la rue, à l'excellent document de synthèse de la Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette "Des clés pour réussir la transition du Code de la Route au Code de la Rue", FUB 15 pages-nov. 2011. Ou plus récemment, aux actes du colloque organisé par le Cerema, la FUB et l'association Partageons la route en Cévennes, "les déplacements à vélo dans les petites et moyennes agglomérations" qui s'est tenu à Alès le 10 avril 2015 dernier : <http://www.voiriepourous.developpement-durable.gouv.fr/10-04-2015-ales-a1192.html>

⁸ Sources : <http://www.voiriepourous.developpement-durable.gouv.fr/observatoire-national-des-amenagements-r127.html> et <http://www.droitavelo.org/Premiers-tourne-a-droite-cyclistes>

Une entente et une coordination entre la Métropole et le Département sont indispensables pour que se renforce un réseau cycliste cohérent au-delà de la ville centre. Bon nombre de liaisons qui devraient être cyclables entre Montpellier et ses voisines sont incertaines voire inexistantes en face de routes à fort trafic et d'une importante migration quotidienne de cyclistes entre les communes résidentielles et les sites d'activités de la ville centre.

Nous proposons un premier objectif clair : un axe cyclable aménagé entre Montpellier et chacune de ses communes limitrophes. Et un second : diversifier l'accès aux plages, en complétant l'accès à Palavas par un tracé aménagé depuis Saint-Jean-de-Védas vers Villeneuve les Maguelone et les Aresquiers. Une perspective sans doute plus réaliste qu'une hypothétique prolongation qu'un tramway jusqu'à la mer, ou un téléphérique ...

– **Intégrer dans le réseau de la Métropole le réseau prévu par le schéma national des véloroutes et voies vertes de France.**

Porté notamment par l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des voies vertes, le schéma national des véloroutes et voies vertes de France⁹ (SN3V) vise à mailler le pays d'un réseau complet, et de l'intégrer par ailleurs à de grands itinéraires européens. Montpellier et sa métropole figure sur une de voies de ce schéma, et ce depuis sa première version, en 1998.

La concrétisation de cette inscription nécessite en particulier de prendre acte de la réalisation de la voie verte du Lez de Palavas-les-Flots à Port-Marianne en rive gauche du Lez et d'en assurer le raccordement convenable avec le réseau de la Ville puis à terme d'assurer une jonction de cette voie avec la véloroute V70 qui partant de Palavas rejoint Nevers et la véloroute européenne EV6 via Alès et Clermont-Ferrand. Et une véloroute V80 (600 km entre Atlantique et Méditerranée) s'élancera peut-être vers le Pic Saint-Loup.

– **Installer des arceaux à vélos** sur trottoir ou sur chaussée partout où un besoin avéré de stationnement est constaté qu'il provienne d'habitations diffuses ou qu'il soit lié à des établissements recevant du public ou enfin à des arrêts de transport en commun¹⁰.

Par ailleurs les récentes interdictions de stationnement des voitures aux abords de certains passages piétons peut constituer un gisement d'emplacements à exploiter.

– **Construire des parcs à vélos abrités et sécurisés** en communication ou à proximité des grands sites d'échanges intermodaux (gares SNCF, Stations d'échanges ou terminaux TRAM, gares routières¹¹...)

Emblématique de cet enjeu, le nouveau parking Saint Roch près de la gare et le manque d'une réelle offre de parking aux voyageurs du quotidien a déjà été dénoncé à l'été 2015 par Vélocité.

– **Sécuriser la circulation sur les voies cyclables** par toutes dispositions garantissant l'absence d'obstacles en tous genres (conteneurs à ordures, étals marchands, débordement de stationnement motorisé, véhicules en stationnement "minute" mais plus si affinité)¹²

2) Pour une circulation cycliste visible et lisible dans la ville. Nos adhérents ont fait le constat que les aménagements réalisés au fil du temps et des précédents plans d'action ont abouti à un réseau particulièrement morcelé et bien trop souvent incohérent et dangereux dans le détail de ses aménagements.

Alors même que le linéaire de voies et tracés cyclables par habitant de la seule ville de Montpellier indique un retard certain comparé à d'autres grande villes¹³, celui-ci est de plus souvent morcelé et incohérent. De trop nombreux carrefours d'importance, places et giratoires soulignent le fatalisme et la résignation à laquelle aboutit la priorité à la vitesse et à l'automobile. Ils ne laissent au cycliste que le choix injuste entre la prise de risque ou le détour chronophage.

Nos propositions

– **Une méthode : la planification pluri-annuelle partagée du traitement des points noirs**, ceux d'ores et déjà recensés par les services au titres des précédents plans, et ceux que soumettront à un dispositif partenarial les usagers.

Par ailleurs, la mise en œuvre effective et selon une planification publique d'un schéma directeur des axes de circulation à vélo. Les éléments constitutifs de ce schéma existent mais attendent toujours une traduction explicite. Il faudrait en particulier qu'il prévoie un axe d'entrée pour chacune des huit communes limitrophes de la ville centre (voir ci-dessus), et permette de compléter les liaisons vers la mer (Les Aresquiers, etc.)

– **Constituer enfin un réseau en continuité**, c'est à dire un réseau formé de nombreux tronçons épars et sans continuité physique mais avec une continuité directionnelle qui aujourd'hui n'existe pas, ce qui limite son utilisation.

Cette continuité directionnelle¹⁴ doit être assurée par balisage. Annoncé depuis des années comme un axe stratégique, force est de constater que les ruptures de tracé demeurent le quotidien de nombreux usagers à vélo.

– **Doter le réseau d'axes structurants** : sur les trajets les plus fréquentés, créer ou raccorder prioritairement les liaisons cyclables existantes en assurant sécurité et continuité physique.

L'annexe ci-jointe rappelle les propositions concrètes formulées il y a déjà 6 ans.

3) Affirmer et transmettre les droits et devoirs des cyclistes. L'air du temps est hélas à une incrimination sans nuance des cyclistes dans leur ensemble. Ils seraient incivils, dangereux, inconscients, etc. Cette petite musique soigneusement relayée confond l'immense

⁹<http://www.af3v.org/-Le-Projet-National-.html>

¹⁰Des arceaux partout mais pas n'importe où ! Il manque des arceaux dans les rues commerçantes, aux abords des établissements et services recevant du public (cinémas, centres commerciaux, écoles etc). Pas un seul arrêt de TRAM ne doit en être dépourvu. Empêcher le stationnement mixte motos-vélos sur les arceaux vélos.

¹¹On pourrait s'attendre à trouver de tels parcs dans les grands centres commerciaux. Il n'en est rien, les pouvoirs publics ayant laissé les promoteurs investir dans d'immenses parkings à voitures sans traiter le stationnement des deux roues (motorisés ou non). Cette maltraitance doit cesser et être rattrapée au Polygone, à Odysseum et ailleurs.

¹²Problème des chantiers : tout travail de voirie interrompant une voie cyclable existante doit s'accompagner d'une déviation matérialisée par une piste cyclable de contournement ou par un balisage au sol et/ou par panneaux d'un tracé cyclable, et cela pendant toute la durée des travaux. En 2013, quel contre-exemple flagrant a été produit avec le traitement déplorable de la déviation de la voie verte du Lez en raison des travaux de création du pont de la République !

¹³Voir notamment le club des villes cyclables et son enquête nationale 2013-2014 sur « Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises », http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/14008_lesfrancaisetlevo_15_04_13.pdf

¹⁴La continuité directionnelle est le fil conducteur qui permet à un cycliste non habitué à un parcours de rester sur le droit chemin. Elle est assurée par un balisage au sol (trait mixte vert) et/ou en cas d'impossibilité par des panneaux directionnels spécifiques.

majorité de ceux qui respectent les autres usagers des quelques-uns qui croient que leur agilité à deux roues les dispense de la moindre obligation. Elle indique surtout que l'augmentation du nombre de cyclistes dans les rues rend chaque jour plus visibles à tous ceux qui par habitude n'imaginent la voirie que comme une cohabitation entre les piétons et les voitures. Dans ces conditions les cyclistes, initialement considérés comme quantité négligeable, sont désormais perçus par certains comme des intrus.

Se contenter de punir les incivilités de quelques cyclistes ne résoudra rien. La répression ne trouvera sa légitimité que lorsque sera reconnu la place croissante qui doit leur être faite, et que seront tout aussi également réprimées les multiples violations des espaces qui leur sont déjà en principe réservés, comme le prévoit désormais clairement la loi. On est aujourd'hui loin du compte.

– Assurer le respect de la réglementation.

On s'accorde à penser que prévention et répression sont les deux volets complémentaires du maintien de l'ordre, qui est une attente des citoyens ordinaires aspirant à vivre dans un milieu pacifié.

Le laxisme des autorités ayant la responsabilité du maintien de l'ordre et du respect de la réglementation est prégnant pour le cycliste montpelliérain. Cela est très sensible dans le centre de Montpellier¹⁵. Les règles du Code de la route et les règles communales de circulation et de stationnement en viennent à ne plus être respectées.

En pratique et pour ce qui la concerne, il nous paraît en particulier impératif que la Ville annonce et fasse rigoureusement appliquer l'ensemble de la réglementation concernant l'interdiction du stationnement sur les voies et les pistes cyclables. Les extrémités des bandes cyclables ne doivent plus être considérées comme des parking subsidiaires, ni les pistes cyclables comme des bornes d'arrêt pour les livraisons. Les dangers occasionnés par les écarts et les détours qu'ils imposent aux cyclistes sont bien réels.

– Éduquer et communiquer sur le vélo.

L'éducation sur la place et l'usage du vélo est également une nécessité. Sur le fond, elle doit permettre aux enfants et aux jeunes de dépasser le caractère d'évidence de l'automobile, qui a conquis les imaginaires et dont la place est par ailleurs soigneusement entretenue. En pratique les actions de découverte et d'apprentissage, telles que les vélo-école, trop rares et parfois complexes à mettre en place, doivent être facilitées.

Par ailleurs, si les élus croient aux immenses qualités du vélo, il faut qu'ils utilisent les médias institutionnels qu'ils possèdent et ceux auxquels ils ont accès par leur moyens financiers pour convaincre la population des vertus de la petite reine, sur sa juste place dans la cité, sur les avantages que la collectivité peut en tirer, sur les règles à respecter tant à son égard que par ses propres utilisateurs car maints exemples ont démontré que de nombreuses frictions sont issues d'une mauvaise connaissance de la réglementation¹⁶.

IV. Un budget convenable et une volonté politique claire

Ce document évoque les moyens ou dispositions d'ordre technique ou réglementaire qui peuvent être mis en œuvre pour développer l'usage du vélo, dont les deux principaux facteurs limitants sont la **sécurité du cycliste** et le **vol du cycle**. Il n'en reste pas moins que les moyens financiers des budgets locaux sont essentiels pour développer et entretenir les équipements linéaires (pistes, voies et balisages des itinéraires), ainsi que des dispositifs de stationnement (arceaux et parcs à vélos). Sans ressources suffisantes, le vélo ne peut apparaître que comme un accessoire de communication où les bons sentiments et la bonne conscience remplacent le service attendu.

La Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette (FUB) préconise un budget de 25 € par an et par habitant. Le budget annuel consacré spécifiquement au vélo à Montpellier «vacille» entre 4 et 8 € par an et par habitant¹⁷. Nous estimons que **12 à 15 € par an et par habitant** serait une première fourchette réaliste. Les budgets de voirie et de déplacement de la Ville et de la Métropole s'élèvent à plusieurs centaines de millions d'euros. En affecter cinq au vélo n'a vraiment rien d'exorbitant, et correspond à un minimum si l'on vise la progression de la part modale du vélo.

Ces niveaux étant rappelés, il faut également constater leur modestie par comparaison avec les coûts engendrés par les mobilités motorisées. Dans ces conditions, faciliter les déplacements des cyclistes est avant tout une question de choix politiques.

V. En selle, sans plus attendre

Nous voulons par ces quelques lignes rappeler sans ambiguïté ce à quoi sont confrontés les cyclistes du quotidien, les occasionnels qui pour les mêmes raisons hésitent à modifier leurs habitudes de déplacements. Nous voulons également exposer ce qui nous semble constituer, pour les communes de la Métropole, la voie à suivre pour leur permettre de franchir une étape, celle qui fera passer la question des nouvelles mobilités de la parole aux actes.

Une chose nous semble particulièrement claire, à l'issue de cet inventaire : certaines de ces propositions ne nécessitent pas un important travail de planification, ou des budgets immédiatement conséquents : tourner à droite au feu, respect et entretien des parcours cyclistes, etc. Des actions concrètes peuvent être entreprises dès cette année pour envoyer le signal qu'espèrent la part croissante de ceux qui sont prêts à opter pour le vélo. À nos élu-e-s, nous disons : nous vous attendons !

¹⁵Le laxisme concernant la réglementation de la circulation et du stationnement des motos dans le secteur sauvegardé et piétonnisé a favorisé un fort report modal de la voiture sur les deux roues motorisés au détriment du vélo et une présence prégnante d'engins bruyants, polluants et embarrassant le domaine public. Il faut mesurer les vitesses pour en assurer le respect des limites, ce qui n'est pas fait en centre ville ni même en hypercentre. En ce qui concerne la protection contre le vol, Vélocité-Languedoc demande que les autorités de police prennent en considération le système «bicycode» d'identification des vélos volés et de leurs propriétaires afin de contribuer à une réduction des vols et des non-retours des bicyclettes abandonnées sur le domaine public, là où les divers modes de transport sont en compétition sévère, le stress élevé et où les gens les plus exposés sont les résidents, les piétons et les cyclistes.

¹⁶Lancer des campagnes de sensibilisation sur les sujets qui fâchent ou qui sont méconnus tant par les automobilistes que par les cyclistes et les piétons. Toujours sensibiliser avant de sanctionner ! Sensibiliser aussi les transporteurs publics, en premier lieu la TAM, pour qu'ils améliorent la prise en charge des piétons avec charge : poussettes, vélos, bagages et pas seulement fauteuils handicapés. Sensibiliser les services de voirie pour qu'ils balisent mieux les voies cyclables en particulier au départ des stations de tram et des gares. Sensibiliser les gestionnaires de parkings pour un accueil limité mais existant des vélos.

¹⁷Avec 2 millions d'euros par an, le schéma directeur des équipements cyclables de 2008 ne sera pas exécuté en 2020 au terme pourtant de deux mandatures !

Annexe : Nos propositions pour un réseau sûr et continu à Montpellier

En avril 2010, notre association avait produit un document faisant des propositions d'aménagement d'axes structurants pour la ville centre. Malgré certains travaux récents les équipements restent insuffisants. Il est indispensable d'accélérer le rythme de réalisation des axes suivants :

Agropolis — Facultés — Centre : un des axes les plus fréquentés par les cyclistes au quotidien. Des améliorations importantes place Albert 1er, avenue du Professeur Grasset (ralentisseurs adaptés) mais tous les autres tronçons non aménagés signalés en 2010 subsistent.

Axe Lavérune — Centre : axe qui «irrigue» tous les quartiers sud-ouest (Figuerolles, Chamberte Æ Montpellier Village, etc.) et permet de relier la piste départementale en direction de Lavérune, Pignan, Cournontéral, Cournonsec par St Jean de Védas. Rien de nouveau n'a été fait.

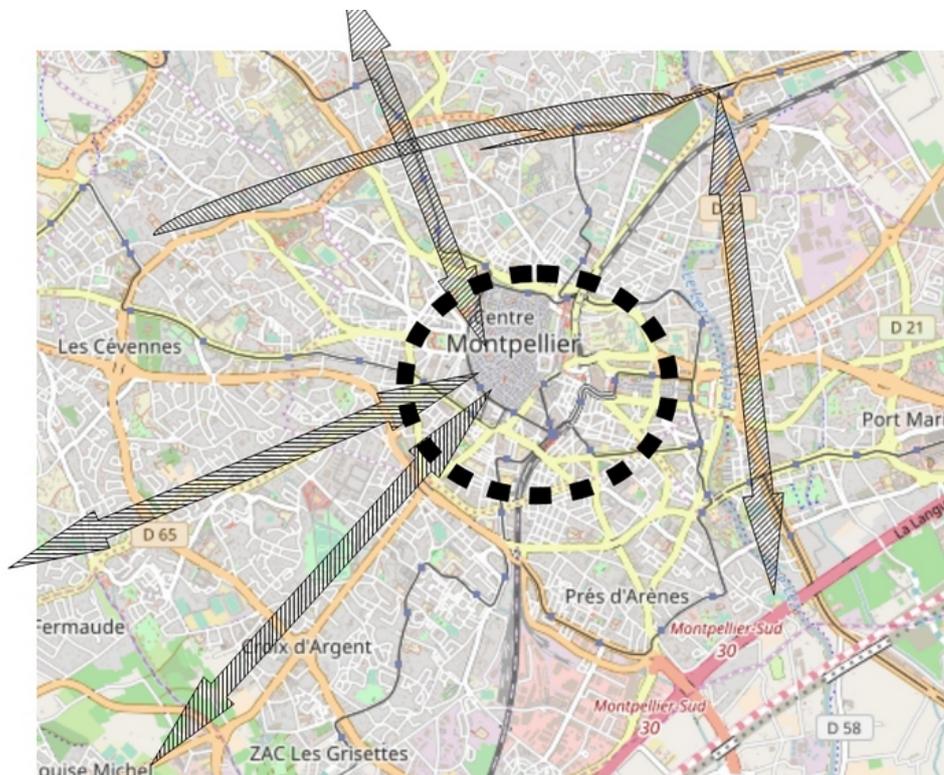
Axe Tournezy — Garosud — Grand M — Centre : autre axe important vers le sud, avec les quartiers Gambetta/Clémenceau, Croix d'Argent, Mas de Bagnères, Garosud et Tournezy puis en direction de Villeneuve les Maguelonne. Les aménagements actuels sont discontinus, avec deux ronds points (Grand M et Grand Rondelet) extrêmement dangereux. Malgré l'urgence, rien n'a été entrepris.

Odysseum — Centre, et barreau nord-sud rive gauche du Lez : cet axe complète l'axe Nord-Sud de Castelnau à la mer, et permet de rejoindre Odysseum et les quartiers de la Lironde et du Millénaire. Il s'agit de prolonger l'aménagement existant de l'avenue de la Pompignane, pour rejoindre la piste vers Lattes sur la rive droite du Lez. Aucun aménagement nouveau sur cet axe.

La rocade nord-ouest : grand axe de contournement reliant de nombreux centres universitaires : Ecole d'Agro, Faculté de Pharmacie, Faculté des Sciences, Faculté des Lettres. Son itinéraire : avenue des Garrats — rue Marius Carrieu — avenue Paul Bringuier — rue Paul Rimbaud — avenue Henri Marès — Voie Domitienne — avenue Sabatier d'Espeyran — rue Henri Dunant — avenue de la Justice de Castelnau. Seul aménagement nouveau : l'avenue Henri Marès.

La petite rocade autour du centre : elle permet de relier le centre aux quartiers, en évitant le passage par l'Écusson qui comporte de sérieuses côtes. Des aménagements ont été réalisés sur une bonne partie, notamment le long du quai du Verdanson, mais certains peuvent être améliorés et le sens unique de l'axe Doria-Gerhardt constitue toujours un point noir.

A noter qu'aucune des rares améliorations mentionnées sur ces axes n'a été réalisée par la municipalité actuelle (à part l'aménagement «provisoire» rue Saint-Louis), mais entre 2011 et 2014 sous la précédente mandature.



La page des adhérents

Une information permanente

Le site internet

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

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 Grand 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 décrites 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.fub.fr/>.

La FUB édite aussi une revue : Vélocité, la revue du cycliste urbain.

Tarifs et abonnement : voir site <http://www.fub.fr/velocite>

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 achats de petit matériel, en cotisation à la FUB.

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, merci de régulariser. **Votre cotisation couvre l'année civile.** Il vous est possible de la régler par Internet à partir du site Vélocité. Vous pouvez aussi régler par chèque (libellés à l'ordre de Vélocité Grand Montpellier), lors d'une manifestation ou réunion, ou par courrier (Vélocité Grand Montpellier, 27 rue des Tribuns, 34170 Castelnaud-le-Lez).

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, Montpellier 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 pendant les réparations.
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
Ville et Vélo	39 Bd de Strasbourg, Montpellier 04 34 43 04 52 - 06 98 67 95 12 www.double-v.org/	

(liste complète à consulter sur le site, localisations sur la carte)

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").