

1 Sur votre agenda

**Du 10 au 16 mars : Semaine de l'environnement, Vélorution le samedi 15 à 15h., place de la Comédie.
Voir programme détaillé page 5.**

2 Éditorial : Pour le vélo libre !

Du président, Luc Nourigat.

Ça y est, la loi va se préoccuper du comment vous vous habillez pour faire du vélo. C'est ce qui ressort d'une décision récente de la Commission Interministérielle de la Sécurité Routière. C'est une grande première, un début certes timide (porter une chasuble réfléchissante, limité aux circulation la nuit hors agglomération) : bien sûr, c'est ce que nous recommandons chaudement à tout le monde, mais n'est-ce pas mettre le doigt dans un engrenage réglementaire dont nul ne peut prédire les dérives ?

Alors que partout tous les candidats ne jurent que par les «circulations douces», à Montpellier, la campagne électorale se traîne. La faute sans doute à des considérations politiques nationales, qui ouvrent un boulevard à notre équipe sortante : ils se contentent de laisser venir leurs adversaires, qui pour percer cherchent à afficher des coups médiatiques isolés.

Le propos n'est pas de voter pour ou contre. Le débat public permet de faire évoluer les choses. Malgré les enjeux écologiques, sanitaires, sociaux et économiques, nos élus manquent d'ambition pour mener une politique novatrice en matière de déplacements. Derrière le discours favorable aux modes non motorisés, dans les faits, il n'y a que du bricolage.

Force est de constater que le bilan des sortants, c'est le service minimum en matière de vélos : des pistes, certes, mais peu satisfaisantes quant à leur tracé et à leur conception : poteaux, ralentisseurs et obstacles ne tout genre, zones partagées avec les piétons, aux sorties non sécurisées, incapables d'absorber une augmentation significative du nombre de vélos (la dernière enquête ménages crédite le vélo d'environ 3% de part modale, imaginez cette part portée à 10% ou plus !)... Les autres candidats, mis à part les Verts dont c'est bien sûr le point fort, ne semblent pas pouvoir faire beaucoup mieux, tant ils se perdent sur de fausses pistes (cyclables, eh, eh !) : gratuité des transports en commun, prêt de vélos avec sur-enchère de technologie (fabriqué par une firme ayant remporté plusieurs fois les 24 h du Mans...), pistes conçues pour la promenade....

Et si nous repartions pour 6 ans sur les mêmes bases ? rejet de toute concertation avec les associations d'usagers, la même impuissance devant la croissance de l'agglomération, le peri-urbanisme et le tourisme commercial, malgré les bonnes volontés déjà affichées dans le SCOT (schema de cohérence territoriale), mais contredites par les projets routiers.

Les bonnes décisions sont prises après débat public, les solutions pratiques émergent de la discussion avec les usagers. Mais les lieux et les organes de discussion ne sont toujours pas définis, les mesures à prendre seront toujours au bon vouloir de «bons élus», meilleurs et plus clairvoyants que tout le monde, et sur ces entre faits, la fin du pétrole surprendra tout le monde.

Et que dire des cantonales qui font peu de bruit. Pourtant, le département est un acteur majeur du transport, par Hérault Trans-

ports, et aussi parce qu'il est responsable des routes départementales, jusqu'à l'intérieur de Montpellier. Bien que travaillant avec le département en bonne intelligence, comment accepter qu'il faille 10 ans pour réaliser un programme cyclable dont le coût global équivaut à celui d'un 1/2 rond-point ! Avec les conseillers généraux aussi il y a matière à réflexion.

3 Le vélo en libre service vu par un ingénieur

Le vélo en libre service, lancé il y a dix ans à Rennes, a été médiatisé grâce au Vélib de Paris. Le système est au point, et les chiffres sont vertigineux : 1500 bornes, 20000 vélos, 10 utilisateurs quotidiens par vélo, c'est une belle vitrine pour son exploitant JC.Decaux. Les élus locaux n'ont pas tardé à s'approprier ce nouvel accessoire qui prouve la modernité d'une ville. Et les multinationales rivalisent de technologie, ce que nous allons analyser ici.

La mécanique : du solide

Les vélos doivent être très solides, ce qui ne favorise pas leur légèreté : pneus increvables (pas de pneus pleins, trop désagréables), dynamo dans le moyeu avant, changement de vitesse dans le moyeu arrière. Dormant dehors, ils doivent être inoxydables : cadre en alu, jantes en alu et rayons en inox. Reste la chaîne, véritable maillon faible du Vélib à ses débuts, problème résolu radicalement à Montpellier avec la transmission par cardan. Par ailleurs, s'il est très spécial le risque de vol est réduit : deux roues de tailles différentes (Clear Channel), un cardan (Véломagg), un carénage atypique (JC.Decaux)...

Decaux : les grands moyens

L'afficheur JC.Decaux propose ses vélos (système «Cyclocity») dans une offre liée à une convention de publicité sur le domaine public, activité qui fait sa fortune depuis des décennies. Le système est très au point, mais coûteux (estimé à 3000 euros par vélo), problème compensé par un taux de rotation très élevé (10 utilisateurs par jour) avec une location ultra-courte (30 minutes). Dans cette formule qui convient bien pour Paris, pour un trajet urbain de point à point, mais moins bien pour des villes moyennes, on trouve :

- sur le vélo (très lourd) : un éclairage puissant à dynamo et diodes (avant et arrière) et condensateur pour l'éclairage persistant aux arrêts ; une puce RFID (identification sans contact à courte distance) ; et à droite du cadre, un gros crochet pour l'accrochage aux stations.
- chaque vélo est accroché à un support scellé au sol et connectée à une borne. Outre le verrou, chaque support comporte un lecteur RFID pour identifier le vélo et la carte des abonnés.

Ainsi les abonnés n'ont pas besoin de taper leur code secret : mais si la carte se fait voler ?

- à chaque station, la borne contient un PC sous Windows XP, équipé d'un écran LCD couleur qui peut afficher le plan du quartier avec la liste des stations disposant de vélos ou de places libres, et un lecteur de carte bancaire qui permet de s'inscrire facilement (sauf avec les cartes étrangères sans puce).
- les stations sont reliées au réseau EDF : le PC consomme trop pour des panneaux solaires. Mais c'est par téléphone portable que les stations sont reliées au serveur central : l'abonnement GPRS (SFR ou Bouygues) facturé au volume doit être bien moins coûteux que des SMS ou des appels, et permet d'avoir un temps de réaction de quelques secondes pour la plupart des actions.

Clear Channel : le pionnier

Clear Channel, autre multinationale de l'affichage publicitaire, est l'inventeur du concept avec Rennes (dès 1998), puis Oslo (Norvège) et depuis peu Barcelone (sous le nom «bicingà»). Le système (baptisé Smartbike) est moins sophistiqué et moins coûteux (1500 euros par vélo) et a plutôt été conçu pour une location de 2 heures maximum. Avec en détail :

- un vélo plus rustique que chez Decaux (et plus léger, ce n'est pas un mal !), mais l'éclairage est déficient pour ne pas dire inexistant (à Barcelone du moins), ce qui est regrettable ! La puce RFID est également utilisée.
- au lieu d'un support par vélo, il y a une longue barre horizontale qui accueille une enfilade de vélos grâce à des crochets sous le panier avant. C'est ingénieux car cela simplifie les travaux d'installation des stations.
- la borne de la vélostation est plus rustique, avec un microcontrôleur et un petit afficheur LCD au lieu d'un PC, c'est moins clinquant mais tout aussi efficace. Comme chez Decaux, le GSM relie la vélostation au serveur central. Pas de lecteur de carte de crédit (l'utilisation étant gratuite), mais il faut s'inscrire à un bureau ou par internet et attendre de recevoir la carte d'abonné par courrier. Or les villes tendent à imposer l'inscription à toute heure par carte de crédit, donc l'ajout d'un lecteur de cartes de crédit s'imposera probablement.

Effia : sans publicité

À Orléans, le système «Vélo+» a été créé Effia, filiale de la SNCF et gestionnaire de parkings. Techniquement proche de Decaux et de Clear Channel (avec l'abonnement par carte de crédit possible sur seulement certaines stations), cette offre n'est liée à aucun contrat publicitaire, particularité rare en France. Cependant, avec des tarifs voisins du Vélib (première demie heure gratuite, puis payant et vite dissuasif) et des stations uniquement dans les quartiers centraux, ce système semble modérément adapté à la ville moyenne qu'est Orléans.

Transdev : par téléphone

Transdev, exploitant de transports publics et maison mère de la TAM, a acheté la licence du système allemand «DB Rent», sous le nom «Allo Cyclo». Pas besoin d'infrastructure au sol, en Allemagne on peut même laisser le vélo au coin d'une rue. Mais en France, où ce système va être testé à Chalon-sur-Saône (et baptisé «Reflex»), il y aura quand même des arceaux dédiés aux vélos de location.

En contrepartie de l'absence de travaux publics, les vélos comportent un système électronique (simple) pour les verrouiller. La

communication avec le serveur est faite... par le téléphone portable de l'utilisateur ! On appelle un numéro, on s'identifie, on indique le numéro du vélo, et on reçoit un code à taper sur un clavier installé sur le vélo, ce qui débloque l'antivol intégré. À l'arrivée, on verrouille le vélo, qui fournit un code que l'on transmet par téléphone pour prouver la fin de l'utilisation.

Ce système simple est cependant très dépendant des tarifs pratiqués par les opérateurs de téléphonie mobile : avec 2 appels pour chaque location, cela peut devenir ruineux (le coût est prix en charge par le loueur : il s'agit d'un numéro gratuit en 0 800). Sans téléphone portable c'est inutilisable, et si la batterie flanche en cours de location on ne peut pas rendre le vélo : gênant !

Véломagg : solution maison

À Montpellier, le projet a été lancé par l'agglomération, alors qu'ailleurs les systèmes sont souvent limités à une ville. Suite à l'échec du projet «Allo cyclo» de la maison mère Transdev, jugé bien trop coûteux par l'agglomération, la TAM a développé sa propre solution. C'est un système humain qui a été retenu, fonctionnant seulement en journée et avec retour obligatoire au point de départ. Son coût est bien inférieur aux autres solutions (700 euros par vélo) et la durée proposée est supérieure (4 heures ou la journée), voire très longue (3 mois ou un an en formule «longue durée» : offre assez inhabituelle qui rencontre un franc succès), conditions bien adaptées à une ville moyenne comme Montpellier. L'automatisation est en cours pour permettre l'utilisation 24h/24 ou le retour ailleurs qu'au point de départ, et pour le reste :

- les vélos à cardans sont solides et stables. L'éclairage avant est assuré par une dynamo dans le moyeu avant et une ampoule halogène, tandis qu'à l'arrière c'est un éclairage à piles déclenché par l'obscurité et les vibrations. En «longue durée», la transmission est à chaîne, le panier est en plastique et amovible, et un bon cadenas en U complète le tout.
- on peut louer un vélo en étant abonné ou en achetant un ticket Véломagg. Dans ce dernier cas, il faut laisser une caution (pièce d'identité).
- l'automatisation prend la forme de «boîtes à clés» : la carte d'abonné permet d'ouvrir une boîte et de prendre la clé qui libère un vélo. Le degré de sécurité est sans doute moins élevé, mais la solution est simple et peu coûteuse.

Véломagg n'est pas encore classé comme «vélo en libre service», mais cela va changer avec l'automatisation. Moins connu que les offres des grandes entreprises, il a pourtant obtenu en 2007 l'un des 7 «trophées du vélo» attribués par le Club des Villes Cyclables (une association d'élus) dans la catégorie «entreprises et établissements» et le thème «vélo et transports publics», ce qui pourrait inspirer d'autres villes.

Michel Julier

4 MAX PINOL, un ami des cyclistes, prend sa retraite

Max PINOL cesse son activité au 31 décembre 2007 pour prendre sa retraite. Son atelier de réparation de vélos, bien connu, est situé en haut du Faubourg Boutonnet, dans le quartier des Universités. Depuis des années, nombre d'adhérents de Vélocité ont eu recours à ses services. Max PINOL, était aussi connu pour l'exiguïté de son atelier dans lequel deux clients tout au plus pouvaient entrer avec leur vélo. Chez lui, c'était un défilé permanent de jeunes et de moins jeunes désolés de la panne subite de leur vélo, démunis devant leur roue voilée ou leur frein cassé. Max leur

rendait le sourire avec ses prix très serrés et sa bienveillance. Vélocité a demandé à certains membres du Conseil d'Administration qui connaissent bien Max PINOL, de recueillir ses souvenirs et ses commentaires sur le vélo en Ville. Nous l'avons rencontré le 13 décembre 2007.

Vélocité : *Votre atelier de réparation de cycles, de taille modeste, a vu passer beaucoup de cyclistes pendant toutes ces années. Qu'est ce qui vous avait amené à choisir cette activité ?*

Max Pinol : J'ai ouvert ce magasin en 1994. Auparavant j'avais tenu une auto-école pendant vingt ans au même endroit et avant encore, j'avais fait chauffeur routier. Lorsque ma mère, qui assurait le secrétariat, a pris sa retraite j'ai décidé de changer moi aussi d'activité. J'avais le goût du vélo, car j'étais depuis longtemps président d'un club cycliste à Prades-le-Lez. Il existe toujours et j'en suis encore président. Il est surtout orienté vers la course cycliste sur route des juniors, j'y consacre pas mal de temps et je compte bien continuer à le faire vivre. J'ai donc transformé mon local d'auto-école en atelier et magasin de vélo et constitué un petit stock. J'ai essayé et comme j'étais déjà dans le milieu, ça a marché tout de suite.

V : *vous êtes donc dans le quartier depuis plus de 30 ans ?*

MP : depuis toujours en fait car je suis né à 200 m d'ici à la maternité du CHU et j'ai grandi dans le quartier. A l'époque, à la fin des années 50, la croix de Boutonnet (en haut du faubourg Boutonnet juste en face de l'atelier) marquait l'entrée de la ville, au-delà c'était un chemin. Elle était dressée à l'entrée d'un magnifique parc, avec des pins immenses, dans lequel tous les gamins s'amusaient, on pouvait y circuler à vélo, mais bien sûr il n'y avait pas de voitures. Un peu plus haut (près du croisement avec l'avenue de la Justice actuelle) il y avait un élevage de porcs. On a de la peine à imaginer cela aujourd'hui car tout a été construit, sauf une partie du parc qui subsiste dans la cité universitaire.



Max Pinol dans son atelier

V : *Pourquoi cessez-vous votre activité ?*

MP : j'ai toujours su concilier mon activité d'artisan avec ma vie personnelle. Par exemple je n'ai pas ouvert le magasin le samedi. C'était un choix, car c'est le Samedi qu'on réalise le plus de ventes, mais moi, je préfère, ce jour là, m'occuper du club cycliste, aller à la pêche, aux champignons, profiter de la vie en somme.... Il s'est présenté une opportunité qui me permet de cesser mon activité deux ans avant mes 60 ans, vous pensez bien que j'en ai profité.

V : *Avez vous pendant ces 13 ans observé des évolutions dans la pratique du vélo en ville ?*

MP : l'évolution est très sensible. Au début, le vélo était un moyen de déplacement de pauvres ou d'étudiants fauchés. Les autres allaient partout en voiture. Désormais, ce n'est plus possible, ils sont paralysés dans les embouteillages, ils ne peuvent plus se garer, ou alors à coût élevé, bref, se déplacer en voiture n'a plus d'intérêt pour ceux qui habitent en ville. Beaucoup se sont tour-

nés vers le vélo qui est une alternative efficace. Il y a beaucoup plus d'utilisateurs aujourd'hui, et j'ai nettement plus de travail. La clientèle d'étudiants existe toujours, ils utilisent le plus souvent des vélos de piètre qualité, il suffit qu'ils les transportent, ils n'en demandent pas plus et ceci n'a guère changé depuis 10 ans. Par contre on m'amène de plus en plus des vélos qui sont restés dans une cave ou un garage pendant des années et que des gens ressortent pour les utiliser en ville. Je les remets en état pour pas très cher, ils s'en servent quelque temps et, comme ils y prennent goût, ils finissent par acheter un vélo de qualité. Ainsi s'est constituée une clientèle aisée, bien différente de celle de mes débuts, qui recherche de beaux vélos. Ces personnes vont au travail avec, puis achètent des accessoires, paniers et sacoches, pour en élargir l'usage.

V : *à regarder votre magasin, on n'a pas l'impression que la vente soit votre activité principale ?*

MP : c'est vrai, l'essentiel de mon activité est la réparation, et la réparation de toutes sortes de vélos. Une grosse part, ce sont les vieux vélos. Pour eux, on trouve difficilement des pièces. La plupart des étudiants sont dans ce cas. Comme ils n'ont pas beaucoup de sous, il faut tirer les prix au maximum, les arranger en trouvant des pièces d'occasion. Il faut aussi travailler rapidement pour que les réparations soient les moins chères possibles. Je suis un des très rares à accepter ces travaux là. En particulier, dans les grandes surfaces, on ne sait pas faire, ou on ne veut pas faire, car ça rapporte peu. On préfère les orienter vers l'achat d'un vélo neuf, même, et surtout, de mauvaise qualité.

V : *comment évolue l'activité au cours de l'année ?*

MP : elle est cyclique en fonction du climat. Les jours de pluie, j'ai très peu de client, en janvier et février aussi, car il fait froid. Par contre dès les beaux jours, l'atelier est plein et je tourne au maximum. L'été, plus calme, me permet des horaires réduits en juillet. C'est tout simplement un reflet de la circulation cycliste dans la ville.

V : *qui va assurer les réparations pour cette clientèle après votre départ ?*

MP : je ne sais pas trop, comme en ce moment mon stock s'épuise, je ne peux plus effectuer certaines réparations mais je ne connais guère d'autres artisans pour les prendre en charge.

V : *il y a le vieux Biclou où les cyclistes un peu dégourdis peuvent faire de l'auto-entretien*

MP : Bien sûr, d'ailleurs parfois je les dépanne lorsqu'ils n'ont pas certains outils, mais pour les autres qui ne sont pas très dégourdis ?

V : *Pensez-vous qu'un jeune pourrait s'installer dans le quartier pour prendre votre suite ?*

MP : il y a certainement de la place pour un jeune. Il faudrait qu'il soit travailleur pour bien s'en sortir mais je suis sûr qu'il y a un créneau. Le problème principal, pour lui, sera la connaissance des anciens vélos, ceux des années 60 à 80, qui sont très nombreux. Leur conception est bien différente de celle d'aujourd'hui et c'est une grosse part de la clientèle, mais personne n'enseigne la mécanique pour ces engins là. Moi j'ai connu ces vélos tout au long de ma vie, alors je n'ai eu aucune difficulté, ça pourrait être différent pour un jeune. Il faudra qu'il apprenne rapidement et qu'il sache travailler vite pour que ses prix soient bas, c'est très important dans ce quartier étudiant.

V : *quels conseils donneriez vous aux cyclistes pour orienter leurs achats ?*

MP : Je leur recommande d'acheter des vélos de qualité. Lorsqu'on vend un beau vélo, on fait la première révision gratuite, et on ne le revoit plus pendant des années. La qualité s'avère finalement bon marché pour l'utilisateur, quant à l'agrément d'usage, c'est incomparable. Heureusement pour moi, les grandes surfaces vendent beaucoup de vélos bas de gamme, c'est ce qui m'a fait vivre. Très

rapidement après l'achat, les ennuis commencent pour les utilisateurs, tout se dérègle, casse, se grippe. Comme en général ils ne correspondent pas aux standards, voire ont des parties non démontables, les réparations sont coûteuses. En plus ces vélos sont peu agréables à l'utilisation. Pour ma part, je me suis toujours refusé à vendre du bas de gamme bien que la demande soit réelle.

V : quels sont les défauts d'entretien les plus fréquents sur les vélos ?

MP : c'est le sous gonflage, la grande majorité des cyclistes roulent avec des pneus peu gonflés, ils augmentent beaucoup et inutilement leur effort. De plus les pneus se détériorent rapidement. C'est simple à corriger et tellement plus agréable. Ensuite on trouve le mauvais état des freins, alors peu efficaces, et leur mauvais réglage qui cause des frottements sur la jante, enfin l'absence de lubrification des pièces en mouvement. Quant à l'éclairage il est trop souvent inexistant ou hors service, d'ailleurs c'est souvent sa conception même qui est en cause, comme le garde boue servant de conducteur électrique.

V : Qu'est ce qui vous surprend le plus chez les cyclistes ?

MP : c'est d'en voir beaucoup démunis devant les réparations les plus simples et les plus courantes comme une crevaisson. Les jeunes, en particulier, n'ont pas appris ces choses élémentaires.

V : Quelle anecdote vous revient à l'esprit ?

MP : c'est l'histoire d'une jeune étudiante qui est venue me voir avec un vélo dont la roue arrière n'avait ni chambre ni pneu car elle voulait les monter elle-même. Elle voulait seulement que je change un câble de frein. Je change le câble et la gaine puis remarque un fort voile de la roue arrière dû à un rayon cassé. Comme il était du «bon» côté de la jante déjà nue, je le change en deux minutes, et le voile disparaît. Lorsqu'elle vient chercher son vélo je lui présente la facture avec le câble et la gaine et lui indique que sa roue n'a plus de voile car j'ai changé un rayon. Elle se met alors en colère et me dit «mon père m'avait bien dit de me méfier, les réparateurs sont tous des voleurs, ils font tout ce qu'on ne leur a pas demandé, vous êtes bien comme les autres». Très vexé, je lui montre que le rayon n'était pas sur la facture, mais que puisqu'elle le voulait, et bien, j'allais réparer mon erreur. Je prends alors une pince coupante et sectionne le rayon neuf, puis lui rend son vélo avec sa roue bien voilée. J'ai beaucoup ri de la tête qu'elle a faite.

V : Merci d'avoir évoqué ces souvenirs, donné ces conseils utiles. Nous vous souhaitons une bonne et heureuse retraite. Notre grand regret, c'est qu'il y aura un réparateur de cycles en moins à Montpellier et singulièrement dans ces quartiers Nord où la pratique du vélo urbain est la plus répandue. Mais peut-être cet article va-t-il susciter une vocation.

Interview par S.Darlet, G.Daurat, photo J.M. Héлары

5 Actualités

• Sur son site internet <http://www.montpellier.fr>, la ville de Montpellier publie un «plan des pistes cyclables» téléchargeable (sur la page d'accueil, à droite rubrique «Montpellier pratique» dernier item de la liste). Bonne initiative, sauf que ... ce plan est faux ! Plus précisément, il indique un certain nombre de pistes qui n'existent pas, et, pour celles qui existent, il ne précise pas leur nature (pistes, bandes, trottoirs partagés, uni- ou bi-directionnelles, etc.). Petit jeu : repérez les erreurs et, au besoin, signalez les (message à montpellier@fubicy.org). Un adhérent de Vélocité a écrit à la mairie à ce propos : en réponse (datée du 5 février), la mairie écrit «vous mentionnez à juste titre des erreurs sur le plan des pistes téléchargeable. Vos remarques sont prises en compte et une mise à jour de la carte sera effectuée dans les prochains jours».

A la date de bouclage de ce bulletin (27 février), ce n'est pas encore fait. À suivre ...

• **Rencontre avec le service «Déplacements» de la mairie de Montpellier** (extrait du compte-rendu de Jean-François Vilarem). Le mercredi 20 février, deux membres du CA (Gérald Daurat et Jean-François Vilarem) ont rencontré Danye Aboki et Arnaud Grenier, ingénieurs des services techniques de la ville. Il s'agissait de renouer le fil entre les services techniques en charge des aménagements cyclables et les associations d'utilisateurs (Vélocité et le Vieux Clou rouillé). La collaboration s'inspirerait des Groupes Consultatifs Vélos sur le modèle de certaines villes suisses. Ce groupe de travail technique rassemblerait les techniciens (Mairie, CETE etc.) et les représentants des associations.

- Rythme : 4 réunions par an d'une demi journée à chaque fois.
- Ordre du jour strict (pas le genre le point sur la situation), avec éventuellement déplacement sur le terrain).
- Suivi des points soumis aux réunions précédentes.
- Compte-rendu de chaque réunion, avec diffusion dans les services.

Les différentes demandes de nos adhérents seront communiquées aux services lors de ces réunions (pour canaliser un peu). Deux demandes (transmises à Jean-François avant cette réunion) ont été communiquées : la liaison Montpellier - St Jean de Védas (merci Pascal) et la liaison Stade Philippidès - centre ville.

En fait les services de la mairie ont été réorganisés depuis le Schéma Directeur Cyclable (SDC) dont l'étude préalable avait été réalisée par le CETE, et à laquelle des membres de VéloCité avaient participé.

Pour résumer, la réalisation reste à la DGU (Direction du Génie Urbain) auquel appartient notre ancienne interlocutrice Sophie Bienvenu, mais tout ce qui est en amont (études de faisabilité, projets,...) a été transféré au service *Déplacement-Observatoire*, qui fait partie de la Direction Aménagements et Programmation, rattaché à la Direction Générale des Services Techniques.

Le service Déplacement a en charge la circulation, le stationnement (délégations de service public que sont les parkings de la ville), un «observatoire» (récent, qui s'occupe des stats, analyses diverses, observatoire des logements,...) et l'écomobilité, partie qui nous concerne plus : aménagements cyclables, suivi, VéloMag, information et communication (y compris en partenariat avec DDE, agglomération, Conseil Général), les PDE (plans de déplacement d'entreprise) gérés avec la TAM, la promotion de solutions de déplacement alternatives (autopartage, taxivélo, voitures «écologiques»).

Ce service a des liens forts avec le CETE qui a fait l'étude pour le SDC. Le service donne son avis au quotidien dans les cas de rénovations de voirie, ou encore dans le cadre de ZAC pour des nouveaux quartiers.

A suivi une discussion assez générale, points abordés :

- Les cartes des plans cyclables (le service possède tout le fond des cartes, il les propose en accès sur le site de la ville, et tient compte de nos remarques pour les erreurs, et améliorations à proposer). (MAIS cf. point d'actualité précédent, ndlr !)
- Réflexions sur la mise en œuvre de contresens cyclables
- Collaborations avec le Conseil Général, l'agglomération,...
- Réflexions sur la réduction des vitesses automobiles
- Aménagements divers (Grasset, ...)

Voilà, à suivre avec grand intérêt donc (d'autant plus que ces deux ingénieurs sont motivés ET cyclistes convaincus et conscients) mais, évidemment ces réunions ne doivent pas nous empêcher de peser sur les décisions politiques (ou leur absence).

6 Semaine de l'environnement : le programme

Lundi 10 mars «Action locale»

12h30-14h : Inauguration avec plantation d'arbre, café bio à prix libre et concert de Djina Kan (Musique Africaine) / Univ. Montp.2- Grande pelouse

17h00 : Conférence-débat : «Les récifs artificiels en Méditerranée» avec Denis Lacroix (IFREMER) et Sylvain Pioch (doctorant Egis Bceom International) et visite guidée de l'Aquarium / *Aquarium Mare Nostrum* -Prix libre (places limitées à 50 pers., réservation conseillée !)

18h30 : Conférence-débat : «Le développement durable sur les campus universitaires : Quelle implication des étudiants ?» avec Sébastien Guyon, chargé de mission A21 à l'UM 2, Laurent Larrieu (Crous de Montpellier) et Michel Pyere (Commission développement durable du Conseil Général 34) / Univ. Montp. 2] - *Maison des Étudiants*

20h : Café-débat «L'écologie à Montpellier : ce qu'attendent les citoyens» / *Bar L'Alternatif*

20h30 : Film-débat : «Aigoual, la forêt retrouvée» de Marc Khanne, (84 min., 2007). *L'Aigoual, mont des Cévennes, devenu désertique du fait du surpâturage, a été reboisé à la fin du 19ème siècle par deux héros*. En présence du réalisateur et de Bernard Garonne (Écologistes de l'Euzière) / Univ. Paul Valéry Amphi H -Prix libre

21h45 : Soirée «Je dis de l'impro» Jam & Slam / *Bar La Pleine Lune*

Mardi 11 mars : «Economie solidaire et sociale»

17h : Grande Messe à la Consommation ! *RDV Place de la Comédie*

18h30 : Conférence-débat : «L'économie sociale et solidaire aujourd'hui : principes, objectifs, domaines d'application et rapports face à l'économie de marché» avec Cyrille Ferraton (Institut des Sciences de l'Homme, Chaire de recherche du Canada en économie sociale) suivi de «Une alternative de société : l'écocapitalisme - Où l'intérêt particulier rejoint l'intérêt collectif» avec André-Jacques Holbecq / *Fac de Sciences éco - Richter Amphi C 001*

20h30 : Film-débat : «La double face de la monnaie» de Vincent Gaillard et Jérôme Polidor (54 min., 2006). *Des systèmes d'échanges complémentaires sont mis en place par des citoyens un peu partout dans le monde. La monnaie redevient un outil social, au service de l'homme*. En présence du réalisateur / *Fac de Droit Amphi B bât.1* - Prix libre

21h : Soirée Ecolo'Quizz ! / *Bar Le Shakespeare*

Mercredi 12 mars : «Biodiversité»

Une Journée au Jardin des Plantes (pour les grands et surtout les petits !)

13h-16h00 : Ateliers, jeux et animations pour les enfants

14h, 15h et 16h : Visite guidée de l'herbier

14h30 et 15h30 : Visite guidée du jardin botanique

16h00 : Conférence-débat : «La bio-diversité qu'on ne voit pas : images et films du monde microbien» avec Marc-André Selosse (CEFE-CNRS). *Institut de Botanique Amphi Candolle*

18h00 : Conférence-débat : «La sélection industrielle contre la diversité : des origines aux pseudo-OGM» avec Jean Pierre Berlan (Directeur de recherche INRA) / *Montpellier SupAgro Campus de la Gaillarde, Bât.9*

18h30 : Conférence-débat : «Recherche scientifique et politiques publiques pour la conservation de la biodiversité» avec Serge Morand (ISEM), Didier Babin (CI-RAD), Jacques Blondel (CEFE-CNRS) et Monique Pétaud (élue Conseil Général 34) / Univ. Montp. 2] *Amphi Dumontet Bât.7*

20h30 : Film-débat : «Témoin gênant» d'Yves Elie (55 min., 2003). *Un conflit oppose les apiculteurs aux producteurs d'insecticide Bayer et BASF*. En présence du réalisateur et de Marc-Édouard Colin (INRA). / Univ. Paul Valéry Amphi C - Prix libre

21h : Concert : «Les Poissons Rouges» / *Bar Couleur de Bière*

Jeudi 13 mars : «Santé et alimentation»

9h-18h : Colloque scientifique «Quel avenir pour l'agriculture ?» Viabilité économique, enjeux sociaux et environnementaux, rôle du consommateur Colloque organisé par le Master BGAE Ingénierie en écologie et gestion de la bio-diversité / Univ. Montp. 2 *Amphi Dumontet (bât. 7)* + d'infos et programme détaillé sur <http://colloquesiegb.free.fr/agriculture>

12h-14h : Pique nique Bio / Univ. Montp. 2 *Grande pelouse* - Prix libre

18h30 : Conférence-débat : «Manger : quel impact sur votre santé ?» avec Claude Aubert, directeur du centre Terre Vivante, directeur de recherche (INRA) / *Fac de Médecine Amphi Anatomie*

20h : Film-débat : «La désobéissance civile» de Louis Campana (55min., 2005). *Les fondements de la désobéissance civile illustrés par la lutte contre les OGM*. En présence du réalisateur et de François Roux, avocat / *Fac de Droit Amphi B bât. 1* - Prix libre.

21h30 : Concert : Selecta Bloody Lion et MC Naba + Guest (Ragga Sound System) / *Bar Le Blue Up*

Vendredi 14 mars : «Écologie au quotidien»

11h : Opération Gare à vous ! Action de rue sur la place de la bagnole dans notre

ville / *RDV Pl. de la Comédie*

12h - 14h : Table ronde «Les éco-gestes au quotidien» / Univ. Paul Valéry - *Maison des Étudiants*

20h15 : Film-débat : «Volem rien foutre al país» de Pierre Carles, Christophe Coello et Stéphane Goxe (1h47, 2006). *Certains désertent la société de consommation pour se ré-approprier leur vie : ils ont choisi une autre voie, celle de l'autonomie, de l'activité choisie et des pratiques solidaires...* En présence des réalisateurs / *Cinéma Utopia* - 3,50€

18h30-00h00 : Soirée Chapiteau Soup'ez Cabaret. Amenez votre soupe ! (élection de la meilleure soupe). Petite restauration bio sur place. / *sous chapiteau-Univ. Montp. 2 - 3 €*.

- L'Arche de Zoe, Néo et Léo (ombres chinoises)
- Perrine Ball sur son fil : spectacle de danse sur fil (Compagnie Quilibrio)
- Théâtre «La Beauté du Monde» de Gildas Puget (Compagnie Qualité Street) Fougue décalée, humour délirant, voici un spectacle qui vous emportera dans un récit rocambolique d'écologie-fiction.
- Concert : BASKATINE (Brocante style festif énigmatique) «Bazar musical vivant» où musique tzigane, cumbias de Colombie, compos trad'fusionnelles, matière sonore non identifiable s'organisent...

Samedi 15 mars : «Eco-mobilité»

13h : Atelier réparation vélo et discussion sur les agrocarburants / *Esplanade Charles de Gaulle sous le kiosque*

15h : Vélorution ! Manifestation festive et revendicative pour les alternatives à la voiture / *RDV Place de la Comédie sous les 3 Grâces*

17h : Goûter bio et spectacle de rue «La Cymbalobylette» (Cie Dynamogène). Un engin musical hybride, une machine à musique mobile, une battucada mécanique / *Esplanade Charles de Gaulle*.

20h-00h00 : Concert de clôture. Petite restauration bio sur place. / *Sous chapiteau-Univ. Montp. 2 - 5€*

- KADY DIARRA (Musique du Burkina Faso). Kady Diarra propose, avec une énergie communicative, un univers scénique où se mêle les musiques du Sahel et l'énergie festive des percussions africaines.
- ARTIKAL KREW SOUND SYSTEM (Reggae Roots / Ragga). Le AK Sound accompagné du selecta Boody Lion joue du reggae roots fondation ou du dancehall
- L'HERBE FOLLE (Chansons métissées voire humaines). Pleins de rêves et d'envies, musique à chanson, sons des accordéons valsant autour des roulettes manouches : avec l'Herbe Folle jazz et java n'y couperont pas !

Dimanche 16 mars

10h-19h : Forum associatif. Petite restauration bio sur place. / *Sous Chapiteau-Univ. Montp. 2*

- Stands associatifs, ateliers, animations Épour les grands et les petits !
- Projections de films et de courts métrages en continu
- Table ronde : «L'avenir des OGM en France» avec Francois Catzefflis, coordinateur du Groupe de Greenpeace de Montpellier et Lilian Ceballos, pharmacien écologue
- Spectacle familial : «Rufa, la fourmi clandestine» (Compagnie Les Arts Verts) Suite à l'attaque d'un blaireau, Rufa la fourmi sans papiers a perdu sa fourmi-lière...
- Film - débat : «Regards d'ailleurs» de Mathieu Mounier, documentaire consacré aux éleveurs mongols et aux évolutions récentes en Mongolie.

Expositions

- «Les glaciers à l'épreuve du climat», IRD. *Hall UMI Droit*
- «Paroles en culture», de Julien Halska. *Hall UM2, Bât 7*
- «Fruits et Légumes, variétés anciennes», de Kokopelli. *Hall UM2, Bât 7*
- «Les déchets : du tout à la rue à la collecte sélective», ADEME. *Hall UMI Richter*
- «Les déchets, différentes filières», photographes montpelliérains. *BU UM3*
- «Eco gestes», ADEME. *RU Boutonnet*
- «Biodiversité, tout est vivant, tout est lié» Yann Arthus-Bertrand. *BU UMI Richter*
- «L'arbre mort, source de vie». *Jardin des Plantes*
- «Un berger chez ses brebis». *Bar Couleurs de bières*
- «La Nature en ville» Concours photo du réseau GRAPPE. *BU UM2*
- «Le recyclage artistique», ARA. *Maison des Étudiants UM2*

Toute la semaine :

- **Projection continue de films** à la B.U. de l'Université Montpellier 2 entre 12h et 14h
- **Stand d'information** en centre ville du 10 au 15 mars avec de nombreuses animations ! (nombreux jeux, concerts, micro-trottoir etc)
- **Le jeu de la semaine** : Toute la semaine, partez à la recherche de Max afin de déchiffrer les énigmes vous permettant de reconstituer la phrase mystère. Premier rendez-vous : Place de la Comédie !

Contact : ouvretete34@gmail.com - 06 18 08 88 14

<http://www.ouvre-tete.com>

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 93. Décembre 2007. Voir sommaire sur http://www.fubicy.org/article.php3?id_article=163
5 numéros par an, 16 €.

Règlement par chèque à l'ordre de : FUBicy. À renvoyer, avec vos coordonnées à : FUBicy 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg

Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert. Envoyez vos contributions de préférence par courrier électronique (format texte simple, évitez si possible les formats propriétaires du genre word ou autre) à l'adresse : montpellier@fubicy.org

Une liste de diffusion permet de communiquer entre adhérents par mail. La procédure d'inscription est souple (nombreuses options, par exemple annuler la réception des mails émis, tout en conservant la possibilité de consulter et d'émettre). Pour s'inscrire ou consulter les messages de la liste utilisez un butineur (firefox, netscape, internet explorer,...) avec l'adresse <http://maretmanu.org/mailman/listinfo/velocite>

Venez à nos réunions qui ont lieu au local de l'association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, Montpellier (rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble) en général le Vendredi soir (un sur deux) à 18h30. Si vous voulez être certain d'assister à une réunion, téléphonez ou consultez le site internet *web* : <http://montpellier.fubicy.org>

Vous y trouverez les informations les plus récentes, ainsi que des documents, des anciens numéros du bulletin, des liens et contacts divers.

Expéditeur :

VéloCité Languedoc
8 rue des Orchidées
34000 MONTPELLIER

Destinataire :

Marchands et réparateurs de vélos accordant une remise aux adhérents de VéloCité Languedoc sur présentation de la carte d'adhérent :

Nom	Adresse	Remise
On Avance	7 bis quai des Tanneurs, Montpellier	7% sur accessoires.
Sibade	7 rte de Lodève, Celle-neuve	10%
Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier	pas de remise

L'association qui vous aide à réparer un vélo

VieuxBiclou	22 rue Lamartine, Montpellier	voir site
-------------	-------------------------------	-----------

Appel aux cotisations

Chers adhérents,

Pour être ou rester membre de l'association il faut avoir réglé sa cotisation chaque année. Cette modique cotisation est utilisée en frais de timbres, de reproductions (bulletin, lettres, affiches), en cotisation à la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), en achats de petit matériel.

Les tarifs ont été fixés par le Conseil d'Administration à : normal (8 €), étudiant ou chômeur (5 €), couples (mariés ou non) (12 €), soutien (16 € voire plus).

La date de règlement de votre dernière cotisation figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, veuillez envoyer vos chèques libellés à l'ordre de VéloCité Languedoc, 8 rue des Orchidées, 34000 Montpellier .

Vélocité Languedoc

8 rue des Orchidées
34000 Montpellier FRANCE
Tél. : 04 34 00 71 10 ou 04 67 58 47 59
<http://montpellier.fubicy.org>
e-mail : montpellier@fubicy.org

LANGUEDOC

VÉLOCITÉ

La ville sans contraintes.

Ne pas jeter sur la voie publique.

Nom(s) : Prénom(s) :
Adresse :
Code postal : Ville :
E-mail :
Téléphone :

J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif:
 Normal (8 euros) Étudiant, chômeur (5 euros)
 Couples, mariés ou non (12 euros) Soutien (16 euros)

Libellez votre chèque au nom de : "Association Vélocité Languedoc". Vous recevrez les derniers numéros de notre bulletin, une carte d'adhérent qui vous permettra d'obtenir des réductions de 5 à 10% chez certains marchands de cycles, et vous serez abonné au bulletin pendant un an (soit 4 numéros).