

1 Sur votre agenda

Vélorution le samedi 13 Mars 15h

Départ place de la Comédie (Trois Grâces)

à l'occasion de la Semaine de l'Environnement de l'Ouvre-Tête.

Défilé festif et revendicatif à vélo ou autre engin roulant non polluant. Nous faisons habituellement un petit circuit autour du centre-ville, pour rappeler à tout le monde que les vélos existent.

Les Vélorutions se tiennent le premier samedi de certains mois. Mais cette fois-ci c'est une exception !

Semaine du 7 au 13 mars 2010

Semaine de l'Environnement

Organisée par l'association étudiante L'Ouvre-Tête

Le programme détaillé est sur leur site web : <http://www.ouvre-tete.fr/>

2 Éditorial. Actualité : Le vélo du futur et le futur du vélo

Tel était le sous-titre aguicheur du colloque Cyclab', Bordeaux, 4 février 2010, auquel conviés par A.Juppé se sont pressés quelques 550 participants, professionnels du vélos, collectivités territoriales et associatifs.

Parmi les interventions et exposés, certains sont au-delà de la polémique sur les conclusions de la journée (historique ? surfait ?) et méritent des citations en première page de ce journal. Tel le bon docteur Saladin : "*Je me sens plus médecin en venant ici qu'en soignant des patients dans mon cabinet*". "*Personne n'est en assez bonne santé pour se permettre d'être sédentaire*". "*Les vélobicycles sont sans doute l'avenir du périurbain*"... Jean-Luc Saladin chiffre, pour chaque maladie, la réduction du risque et les économies que procurerait l'intégration de l'activité physique dans le quotidien. Il en déduit la possible disparition du trou de la Sécu, et même son remplacement par un excédent.

Il propose au niveau national la création du FACTA (fonds d'action pour les transports actifs) analogue au VT (versement transport) des transports en commun. Il propose au niveau local la création de commissions statutaires (CONTACT, commission transports actifs), analogues aux commissions PMR (personne à mobilité réduite), qui vérifient la conformité aux normes d'accessibilité.

Hubert Peigné, coordinateur national de la politique vélo, et Christophe Raverdy, président de la FUBicy, analysent la situation actuelle du vélo et son évolution : ils constatent ensemble que partout les écoquartiers tiennent largement compte de la mobilité, sauf en France.

Autres morceaux choisis : les représentants de Copenhague, Anvers et Berlin nous apprennent qu'en Allemagne, c'est le concept de ville sans feux qui est appliqué ; du côté de la Flandre, ce sont les cycloroutes qui sont à l'honneur ; et que 80% des habitants de Copenhague ont leur propre vélo, que 60% l'utilisent chaque jour.

Je vous signale aussi l'expérimentation des tourne-à-droite cyclistes aux feux rouges qui a lieu à Bordeaux et Strasbourg (mais pas à Montpellier !). Et l'emploi du terme "modes actifs" : Va-t-on enfin voir disparaître ces "circulations douces" ?

La suite du programme était plus médiatique. Mais ces observations montrent que la prise en compte du vélo est devenue incontournable dans l'aménagement des villes, et qu'elle suscite un intérêt économique par le bouleversement de mode de vie qu'elle induit. Dans une petite décennie, je reste optimiste, le progrès vélo arrivera à Montpellier !

Luc Nourigat

3 Le projet Open Street Map

Si tout le monde connaît Google Maps, peu de gens connaissent Open Street Map. Ce projet a été fondé en juillet 2004 en Grande Bretagne, sur le modèle collaboratif d'un "Wikipedia des cartes routières". Le but en est l'obtention d'une carte mondiale libre de droits. En d'autres termes, on peut la copier, l'imprimer, en récupérer des morceaux, l'envoyer à un ami avec une annotation, l'inclure dans un système GPS, et bien d'autres choses encore ... que l'on n'a pas le droit de faire avec des systèmes tels que Google Maps ou Michelin qui possèdent des restrictions légales ou techniques. C'est pourquoi il nous est impossible, légalement, de réaliser et publier sur notre site un plan des équipements cyclables de Montpellier et ses environs, en utilisant une de leurs cartes comme fond !

On voit donc là l'intérêt du projet OSM pour notre association. Vous savez sans doute que Vélocité Languedoc a décidé de constituer une base de données cartographique pour partager et faire connaître les points d'intérêt, pour la commune de Montpellier ou les environs (détails sur le site : <http://montpellier.fubicy.org/>, onglet "Montpellier", item "1 : carte interactive de Montpellier à vélo"). Malheureusement le projet est actuellement au point mort, essentiellement pour deux raisons : 1) les contributions des utilisateurs sont quasiment inexistantes, peut-être à cause d'une procédure un peu rébarbative, 2) les difficultés techniques et légales à signaler les itinéraires vélo sur fonds de cartes propriétaires. Or, la demande des cyclistes est forte. Le projet Open Street Map peut donc constituer une réponse à cette demande, et revitaliser notre propre projet local. Comment ? C'est ce à quoi l'on va s'efforcer de répondre, sans toutefois sombrer dans les détails techniques.

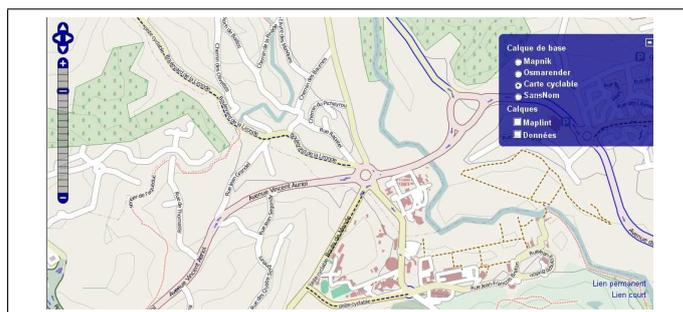
Quelques principes. Techniquement, Open Street Map est une base de données géographique, au niveau mondial. Celle-ci contient toute sorte d'objets, sous forme de nœuds, de chemins, de relations, etc. À chaque objet de la base est associé une (ou plusieurs) *balise* (appelée aussi *tag*), élément d'information pour le décrire. Par exemple, pour une voie, il est possible de préciser : est-elle réservée aux piétons ? aux cyclistes ? est-ce une route ? de quelle catégorie ? avec une piste cyclable ? etc. Cette vaste base peut être exploitée ou mise à jour par une interface de service web (appelée protocole OSM), ouverte à l'extérieur via l'internet. En effet, cette base n'est pas, en elle-même, une carte. Il faut un *logiciel de rendu* pour interpréter les données fournies par la base et dessiner la carte correspondante : tracé des chemins, points d'intérêt, etc. Le style graphique dépend de la manière dont le logiciel traite les balises. Inversement, les mises à jour peuvent être faites par un utilisateur via un *logiciel d'édition* lui facilitant la tâche puisqu'il n'a pas à intervenir directement dans la base. Le "système" Open Street Map intègre quelques logiciels de rendu (essentiellement Mapnik et Osmarender) et un éditeur en ligne, Potlatch. Il existe bien sûr d'autres logiciels de rendus, et les développeurs peuvent fabriquer le leur, pour répondre à des besoins spécifiques : il n'y a pas de limites au développement de nouvelles façons d'afficher les données géographiques ! De même, il y a d'autres outils d'édition hors-ligne et d'autres sites web qui vous permettent d'éditer les données OSM. Ces outils sont disponibles sur le site internet du projet Open Street Map <http://wiki.openstreetmap.org>. Ces pages d'accueil donnent aussi accès à une aide via un "wiki".

Niveaux d'approche. Dans un premier temps, le système Open Street Map peut être approché à deux niveaux : utilisateur ou contributeur.

Comme utilisateur, vous pouvez consulter, et copier librement, les cartes. Le plus simple est de vous rendre sur le site français du projet <http://www.openstreetmap.fr/> et choisir, en haut, l'onglet "Voir la carte". Vous pouvez aussi accéder directement à la carte par <http://www.openstreetmap.org/index.html>. Une fois la carte affichée, vous pouvez, comme avec Google Map, la faire glisser, zoomer, rechercher un lieu précis dans la petite fenêtre de recherche à gauche de la page : "Où suis-je ?", etc. Un truc important : en haut et à droite de la carte, il y a un petit symbole + (dans un carré bleu). Après avoir cliqué dessus, vous pouvez choisir entre différents rendus (au moins les "calques de base" : Mapnik, Osmarender, Carte cyclable, et "Sans nom". En dessous figurent les calques "Maplint" et "Données" que je vous conseille de décocher, dans un premier temps, pour un affichage plus clair). Le rendu "Carte cyclable" est le plus intéressant pour nous, car il exploite les balises contenant des informations sur les équipements cyclables, et les affiche sur un rendu Mapnik. Ce logiciel de rendu, réalisé par le projet Open Cycle Map (site <http://www.opencyclemap.org/>) est mis à jour une fois par semaine, à partir des données OSM. La carte de Montpellier est à peu près à jour - elle comporte encore quelques erreurs -, celle des environs l'est moins (j'ai personnellement établi celle de Montferrier et corrigé quelques erreurs dans le quartier Hôpitaux-Facultés).

Par contre, ce rendu présente, à l'heure actuelle, quelques insuffisances : tout d'abord l'absence de légende. Sur la carte on voit des traits bleus continus, d'autres en pointillés, etc. mais leur signification n'est pas indiquée. En fait, les traits bleus continus représentent des *bandes cyclables* ("lane") et les pointillés des *pistes cyclables* ("tracks"). Ensuite, le système de balises et leur interprétation par OpenStreetMap est encore incomplet¹ : par

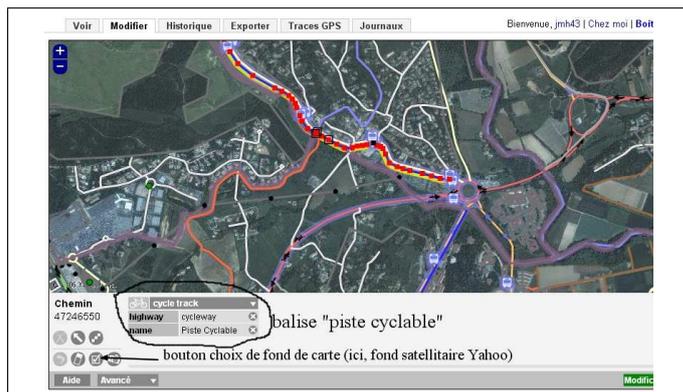
exemple, il ne permet pas de distinguer les bandes unilatérales des bilatérales (voir par exemple le rendu des boulevards Renouvier, Berthelot, etc.), ni d'indiquer un degré de difficulté ou de dangerosité des voies non équipées de bandes ou pistes, ni d'indiquer les zones 30 ou les zones de partage (zones 20), etc.



Pour copier une carte, vous pouvez procéder soit par copie d'écran, soit, encore mieux, par exportation de la carte affichée (onglet Export), sous différents formats d'image ou même en code html incorporable afin de l'intégrer dans une page web, par exemple.

Comme contributeur, vous devez d'abord créer un compte en fournissant un nom d'utilisateur et un mot de passe. En haut de la carte, un lien vous propose "Connexion | S'inscrire". Ensuite, vous pouvez intervenir en utilisant l'un des logiciels d'édition. Il n'est pas question ici d'en donner une liste complète, contentons nous d'en signaler deux : Potlatch, et JOSM.

Potlatch (<http://wiki.openstreetmap.org/wiki/FR:Potlatch>) est le plus immédiat à utiliser. Pour y accéder, à partir de la carte, cliquer sur l'onglet "Modifier" en haut. Vous devrez vous connecter à votre compte. Potlatch vous propose deux options, choisissez de préférence "Modifier avec sauvegarde", c'est plus sûr car vos modifications ne seront transmises à la base que lorsque vous validerez la sauvegarde. La carte modifiable est à la même échelle et sur la même zone que celle qui était affichée auparavant, et un petit bouton en bas à gauche vous permet de choisir le fond de carte. À l'usage, vous verrez ce qui vous convient le mieux selon ce que vous faites. Pour les modifications proprement dites, voyez l'aide de Potlatch. En gros, pour tracer un nouveau chemin vous devez poser des points sur la carte, et les relier par des traits (comme avec un logiciel de dessin). Plus vous mettez de points, mieux les "courbes" seront rendues. Mais vous pouvez aussi créer des chemins fermés (pour représenter un bâtiment, par exemple) et bien d'autres objets. Vous devrez aussi créer les balises associées à chaque objet créé, afin que les logiciels de rendu les affichent correctement. En particulier, les balises décrivant les équipements cyclables (pistes, bandes, etc.) sont décrites sur la page <http://wiki.openstreetmap.org/wiki/Bicycle>. Lorsque vous voulez sauvegarder les modifications, cliquez simplement sur le bouton "Sauvegarder" en bas à droite.



¹à ma connaissance !

JOSM est l'"éditeur Java pour OpenStreetMap". Sa page d'accueil se trouve à l'adresse <http://josm.openstreetmap.de/>, où vous pouvez télécharger la dernière version. En effet, contrairement à Potlatch, utiliser JOSM nécessite de l'avoir installé sur votre ordinateur (cela fait moins de 6MB). Avec JOSM vous pouvez faire en gros les mêmes choses qu'avec Potlatch, mais c'est plus sophistiqué : par exemple, fond de carte à partir du plan cadastral en ligne (lorsqu'il est disponible) - un accord ayant été conclu entre OSM et l'administration du cadastre, du moins en France ; ou bien saisie de données à partir de relevés GPS, etc. Étant plus sophistiqué, c'est aussi plus difficile à utiliser : il est donc préférable de se familiariser avec la "logique cartographique" en utilisant Potlatch, avant de passer à JOSM. Quoiqu'il en soit, si vous décidez d'utiliser cet éditeur, là aussi une copieuse aide en ligne est disponible.

Pour conclure cette brève présentation, il est important de rappeler que ce projet se situe dans l'esprit des projets de logiciel *libre*, ce qui est bien plus que *gratuit* (Google Map est gratuit mais n'est pas libre !). Ainsi, un projet ne peut marcher qui s'il y a des contributeurs bénévoles et nombreux, qui sont sur le terrain pour maintenir les données à jour, contrairement au vieux modèle fermé. Mais, quand on voit l'ampleur de ce qui a déjà été réalisé, en peu d'années, on se dit que le succès est au rendez-vous. Vous souhaitez vous lancer ? Vous trouvez ça difficile ? Ne vous découragez pas : car, comme disait le philosophe Wladimir Jankelevitch, "*Pour commencer il faut commencer, et l'on n'apprend pas à commencer : pour commencer il faut simplement du courage*"

Jean-Michel Hélyary

4 Solo Cycles, un nouveau velociste spécialiste du VAE

Depuis le mois de juin 2009, un nouveau magasin de cycles a fait son apparition à Montpellier, en plein cœur de l'Écusson à deux pas de la préfecture². Trois personnes y travaillent : ses deux co-gérants, Sophie Ponant et Laurent Fournier, et un salarié responsable d'atelier, Stéphane Hide. Nous sommes allés nous entretenir avec Sophie et Laurent.

Vélocité : qu'est-ce qui vous a amené à choisir cette activité ?

Solo Cycles : On a commencé à travailler sur ce projet depuis 2007, en sortie de rééducation. Pour nous, c'est une reconversion professionnelle à la suite du handicap. À cette époque, cherchant à acheter un vélo à assistance électrique (vae) nous avons vainement cherché à Montpellier un spécialiste qui aurait plein de modèles différents à essayer pour se rendre compte. Il a fallu aller jusqu'en Avignon pour trouver ce que nous cherchions. De surcroît, réfléchissant sur quoi faire de nos vies après le handicap, cela nous a conforté dans cette idée, et c'est comme ça que tout a démarré. On a donc commencé à rencontrer des fabricants, des importateurs, des velocistes, dans d'autres régions, et de ces rencontres sont apparues à nos yeux un certain nombre d'évidences. Premièrement, le vélo électrique est une question de spécialiste : comme ça ne s'adresse pas au même public que le vélo traditionnel - et ça s'adresse même plutôt à un public de non spécialistes - faire un endroit dédié à l'électrique a tout à fait son sens. De plus, un certain nombre de nos camarades, en même temps qu'une spécialisation dans le vae, ont inclus d'autres véhicules électriques -scooters, quatre roues, et même des utilitaires. Mais

on s'est tout de suite aperçus que ce n'était pas du tout le même métier, que les législations sont très différentes, que ça suppose une infrastructure beaucoup plus lourde (d'avantage d'espace, un pont pour soulever les véhicules, etc.) et enfin une spécialisation sur la mécanique voiture.

V : C'est donc par élimination que vous en êtes arrivés là

S : Exactement. Très rapidement, donc, on a éliminé les voitures et les scooters. Deuxième évidence : si l'on veut être différent du supermarché et avoir une maison sérieuse, on doit savoir démonter et remonter entièrement un vélo ! L'atelier, c'est la clef de voûte. Au départ, on n'avait pas de qualification en mécanique cycle, donc il a fallu retourner à l'école : Sophie est allée passer un certificat de qualification professionnelle au CNPC Cycle à Seyssins, à côté de Grenoble. Après, de toute façon, il nous fallait une troisième personne pour démarrer, quelqu'un de qualifié, et c'est pour ça qu'on a recruté Stéphane ; il n'a que trente ans mais déjà 8 ans d'atelier derrière lui, donc c'est un mécano cycle confirmé. Aujourd'hui seule personne en temps plein à l'atelier, il est amené à évoluer et à passer cadre puisqu'il est parfaitement capable d'encadrer des stagiaires qu'ultérieurement on embaucherait, car grandir, ça fait aussi partie de notre projet. Maintenant, on est un atelier sérieux, et nos tarifs d'atelier sont affichés !

V. Donc, en terme de ventes, votre spécificité c'est le vélo électrique. Mais en terme d'entretien ?

S. Les vélos qui arrivent chez nous à l'atelier peuvent être traditionnels ou électriques. En ce qui concerne les traditionnels, il faut savoir qu'on ne fait pas systématiquement de remise en état complète de vieux vélos, en revanche, on fait les travaux courants sur les vélos traditionnels, les crevaisons, changer les freins, les câbles, etc. En ce qui concerne les électriques, on accepte aussi ceux qui ne viennent pas de chez nous, en provenance soit de velocistes qui ne sont pas spécialisés soit, un peu plus problématique, en provenance d'internet ou alors de grands "spécialistes" de vélos comme certains hypermarchés ou magasins pluralistes. Et là, on voit passer des produits vendus très bon marché, mais qui sont des vélos dangereux, nous pesons nos mots, dangereux, par exemple des vélos sur lesquels l'arrière du cadre n'est pas soudé, mais simplement manchonné et martelé ! On n'a jamais vu un cycle traditionnel conçu comme ça, alors a fortiori un électrique, avec le moteur sur l'axe arrière ! Si un tel vélo est utilisé tous les jours, il est probable qu'au bout de quelques mois il y ait rupture. Ce sont des vélos qui vont amener leurs utilisateurs à l'hôpital !

V. Mais n'y a-t-il pas des vérifications, des brevets ?

S. Il y a théoriquement un passage aux mines, pour tous les vae qui sont vendus. Mais on ne peut pas s'y fier, car un certain nombre de vélos y échappent pour diverses raisons. Seule une expertise fera vraiment la différence : on voit rapidement si un vélo est bien conçu, s'il est fiable, s'il est solidement bâti, etc.

V. Dans vos activités, vous proposez aussi le marquage anti-ivol, et vous êtes les seuls à le faire dans tout le département de l'Hérault.

S. Oui, à notre connaissance, nous sommes les seuls ! Il existe bien une machine à graver, dans un placard du Conseil Général, mais personne ne peut l'utiliser ! Nous avons décidé de nous équiper d'une telle machine pour que nos clients puissent bénéficier de l'assurance de la FUBICY, jusqu'à un tiers moins chère que celles proposées sur le marché, et qui offre les meilleures garanties. Mais cette formule est associée au marquage. C'est notre

²4, rue Fournarié. www.solocycles.fr

expérience personnelle qui nous a fait venir là, quand on a acheté nos propres vélos.

V. Mais alors cela vous a obligé à acheter cette machine, qui coûte très cher ?

S. Oui, et qui ne rapporte pas beaucoup parce qu'un marquage, chez nous, ça coûte 9€ TTC et donc il faudra en faire pas mal pour amortir la machine ! Quand on parle de la lutte contre le vol des vélos, l'idée c'est à chaque fois de compliquer les choses pour les voleurs. Même s'il n'est pas la panacée, le marquage présente, à cet égard, deux avantages : le premier c'est que si un vélo marqué arrive dans un atelier, la première chose sera de vérifier son numéro et donc, si c'est un vélo volé, cela sera immédiatement détecté. C'est encore plus vrai pour les vae qui, lorsqu'ils sont volés, le sont en général sans leur chargeur ce qui obligera, à un moment ou à un autre, le voleur à passer par un distributeur ou un atelier. Le deuxième intérêt du marquage est d'associer le cadre à un propriétaire et à un vendeur. Donc, lorsque les flics retrouvent un vélo volé, s'il est marqué on retrouvera son propriétaire, au lieu d'être revendus aux domaines comme c'est le cas dans 80% des cas pour les vélos non marqués, faute d'identification des propriétaires. De plus, le retour que l'on a des pays voisins, notamment d'Europe du nord, qui pratiquent le marquage depuis bien plus longtemps que nous, montre que le taux de retour des vélos volés très important.

V. C'est une démarche très citoyenne de votre part, parce que c'est une activité très peu lucrative

S. Non, pas vraiment, car c'est aussi un argument vis-à-vis de nos clients qui, souvent, souhaitent assurer leur vélo. Un vae, c'est déjà un vrai budget : pour un coût d'achat autour de, mettons, 1000€, plus une assurance annuelle de l'ordre de 75€, beaucoup sont prêts à rajouter 9€ pour un marquage, sachant que c'est une condition sine qua non pour pouvoir assurer son vélo à la FUBICY. Ceci dit, pour que le vol soit pris en compte, il faut aussi que le vélo ait été attaché par le cadre, avec un U normé, à un point fixe ; raison aussi pour laquelle nous ne proposons que des antivols agréés par la FUBICY – pas forcément chers, puisque notre premier prix est à 12€. Ce n'est pas la peine de s'embêter avec des produits non agréés, par exemple ces espèces de tortillons que n'importe qui ouvre en moins de 5 secondes avec un simple tournevis ! Ça ne sert à rien de vendre des produits comme ça, ce sont de faux produits. Donc, pour nous, pratiquer le marquage, c'est quelque chose qui fait partie d'un ensemble, que ce soit pour des clients de chez nous, bien sûr, mais aussi pour des clients qui viennent de l'extérieur, et pour tous les vélos, électriques ou non. Techniquement c'est simple³ : un bicycode est gravé sur le cadre du vélo, protégé de la corrosion par un sticker. Si quelqu'un essaie de "limer" le code, cela se verra sur le cadre, c'est difficile à maquiller. Le propriétaire reçoit une carte (un "passeport") comportant ce bicycode, l'identification du graveur, les caractéristiques du vélo, etc, et un mot de passe. Ensuite, le propriétaire du vélo s'enregistre en ligne auprès de la FUBICY. Nous, on garde un double de tous les marquages faits chez nous.

V. Donc, la vente, la réparation, le marquage. Avez-vous d'autres activités ?

S. Oui, on fait aussi de la conception. On construit aujourd'hui des vélos de demain – il y en a actuellement deux dans le magasin – qui correspondent aux normes européennes, mais pas aux normes françaises : ces dernières ne sont pas encore au niveau des normes européennes ! Mais on ne pense pas risquer grand chose, pour des vélos qui sont déjà conformes aux normes euro-

péennes ! La différence se situe surtout au niveau de la puissance des moteurs. On peut concevoir des vélos spéciaux, plus particulièrement des utilitaires, notamment des tricycles. Ils sont destinés, par exemple aux collectivités (jardiniers, etc.) mais aussi à des artisans - en particulier dans l'Ecusson pour qu'ils puissent circuler entre les plots en transportant une charge.



Nous avons aussi une autre activité, le conseil aux entreprises et aux collectivités pour la mise en place de leurs projets vae.

V. C'est-à-dire ? Dans le cadre de Plans de Déplacements d'Entreprise ?

S. Oui, par exemple. Ça intéresse beaucoup de gens, les vae, mais personne ne sait par quel bout prendre la chose. Autant les entreprises que les collectivités ont besoin d'un réel accompagnement dans la mise en place d'un tel projet pour que ce soit une réussite. En effet, l'approche quantitative – avec tel budget, combien on peut avoir de vélos ? – n'est pas suffisante. Ce qui fait la réussite de la mise en place d'un parc de vae, c'est un ensemble de réflexions : où vont-ils être garés ? Qui va s'occuper des départs et des retours ? Qui va s'occuper de recharger ? Qui va s'occuper de la maintenance ordinaire de base ? de la grosse maintenance quand ça touche à l'électricité ou au contrôleur ? Les utilisateurs ne sont pas forcément des cyclistes, au départ. Donc il faut prévenir l'acheteur, ou la collectivité qui achète, de tout ce qu'il est nécessaire de penser, en amont. Par exemple, on a un gros projet avec une ville des Alpes qui veut mettre en place un parc de vae à destination de gens qui veulent faire une balade. Ils ont déjà dessiné les circuits, avec des terrains différents, etc., mais il faut aussi que le parcours soit jalonné de points d'accroche pour que les gens puissent laisser leur vélo pour s'arrêter un moment, casser la croûte, profiter. Toutes ces réflexions constituent un gros domaine d'activité qui, pour nous, est extrêmement important parce que, sans ce type de marché, Solo Cycles ne pourrait pas exister : on ne vend pas assez de vélos dans le magasin pour en vivre.

V. Vous avez aussi un parc de vae en location. Quels sont les gens qui, aujourd'hui, sont intéressés ?

S. Il n'y a pas de réponse à cette question. Nous on pense que c'est vraiment l'occasion qui fait le larron : le fait de savoir que ça existe, de savoir que l'on peut partir pour une journée pour 60 à 80km assistés, en tout confort. Par exemple, on a eu une cliente qui habite dans l'Ecusson, et qui a deux petits enfants. Pour amener sa fille à l'école, elle a loué un vae, car avec le bébé sur le porte-bébé et la petite derrière sur le siège, ça fait quand même lourd. Après elle en a acheté un, la location lui a permis de tester.

V. Donc la location c'est un bon moyen de tester l'usage. Ça peut être sur une longue durée ?

³<http://bicycode.org/>

S. Une semaine, au maximum. On a d'excellentes raisons pour avoir fait ces choix. On connaît à peu près les raisons qui poussent des gens à louer. On peut distinguer deux grandes familles : ceux qui veulent s'en servir une journée pour une grande balade ; et ceux qui veulent s'en servir comme moyen de locomotion et envisagent un achat. Ceux-ci prennent un vélo pour une semaine, (voire plusieurs vélos, pour comparer), afin de voir, concrètement, comment leur vie s'organise avec un vae. On a d'ailleurs une formule qui sort du cadre de la location : tous les modèles qui sont dans le magasin sont essayables, c'est-à-dire que, durant une semaine, une personne, à son rythme, va essayer plusieurs modèles en trajet quotidien. Si cette personne donne suite avec un achat, alors on fait une ristourne sur l'achat, plus ou moins importante en fonction du modèle qu'il choisit. Ça nous semble bien de renvoyer l'ascenseur à quelqu'un qui a fait la démarche d'essayer.

V. Quels conseils donneriez-vous à quelqu'un qui vient pour l'achat d'un vélo ?

S. Tout essayer pour voir sur quel vélo on est le mieux ; parce que c'est très différent d'un modèle à l'autre. Pour tout un tas de raisons : pour la manière dont l'assistance va être délivrée, pour la puissance, le confort, pour la position de conduite, pour la bagagerie, etc. On ne va pas proposer le même vélo à une personne qui va se trimballer avec des dossiers et un ordinateur et à quelqu'un qui va faire du tout terrain dans les vignes, ou qui va faire le tour de l'étang de Thau pour aller travailler ! Et on a de très bons retours : par exemple, on a vendu deux vélos électriques à des infirmiers et infirmières qui travaillent dans l'Ecusson, qui circulaient déjà à vélo, mais qui commençaient à saturer : monter la rue de l'Université plusieurs fois par jour, ça devient fatigant, même quand on est jeune ! Donc il y en a un qui est venu essayer plusieurs modèles, sur une semaine, en changeant de vélo tous les deux jours, il a finalement fait son achat, il est ravi, et finalement il a emmené un deuxième client qui a fait le même essai.

V. Il y a donc un certain nombre de professions intéressées par le vae ?

S. Bien sûr ! Prenez, par exemple, les agents immobiliers qui sont au centre ville : ils passent leur vie à faire l'état des lieux d'entrée, de sortie, des visites, en bagnole c'est infaisable ! C'est vrai que le vae est complètement adapté à tous ces gens qui ont besoin d'un moyen de locomotion en ville pour faire du point à point dans les meilleures conditions de confort, pour ne pas arriver dégoulinant au travail : nous avons par exemple, dans notre clientèle, des médecins (pour aller faire leur consultation), ou bien des avocats (pour aller au palais depuis leur cabinet). Ces gens là ne peuvent pas arriver pourris pour faire leur consultation ou leur plaidoirie ! On nous renvoie souvent l'argument : oui, mais le vae ce n'est pas du sport ! À cela nous répondons que, premièrement, on n'est pas obligés de souffrir pour faire une activité physique et deuxièmement – et là ce n'est pas du tout empirique – que l'on fait davantage de kilomètres avec un vae qu'avec un vélo ordinaire, donc l'un dans l'autre on fait la même quantité d'activité physique. Notre approche citoyenne n'est pas du tout une approche sportive, et, comme vous, on considère le vélo comme un moyen de locomotion.

V. C'est un des slogans de Vélocité : le vélo, plus qu'un sport, un transport ! À ce propos, que pensez-vous de la place qui est accordée au vélo dans les grandes villes ?

S. Dans ma jeunesse j'allais très souvent en Allemagne et aux Pays Bas et, donc, je pense que l'on est extrêmement en retard. On est en relation avec l'élue à la mairie qui s'occupe des pistes

cyclables, elle nous a dit qu'elle fait partie des rares personnes dont le budget avait été reconduit en 2010 (1M €). C'est bien mais, malgré la volonté d'un petit nombre, il semble que ce soit très difficile, au sein de la mairie, de mettre en place des choses : c'est extrêmement laborieux. Une idée qui nous tient vraiment à cœur, ici, c'est que les choses ne peuvent se débloquer que par les associations. Encore faudrait-il qu'une association comme Vélocité ait un grand nombre d'adhérents, beaucoup plus grand que ce qu'elle a actuellement, pour avoir plus de poids face aux élus. On n'entendra jamais Vélocité avec 150 adhérents, il faudrait donc réfléchir très sérieusement aux moyens de faire vraiment grossir cette association : que Vélocité se donne un objectif d'atteindre, mettons, 1500 adhérents. Pour notre part, nous essayons d'y contribuer : nous voyons, parmi nos clients, des gens qui ne rentrent pas dans la catégorie des cyclistes chevronnés, qui sont des gens nouveaux...

V. C'est intéressant. Et vous les caractérisez comment ? Ce sont des jeunes, des gens qui ne sont pas de la région ?

S : Ce ne sont pas des apports nouveaux de population, mais plutôt suite à une prise de conscience, motivée par diverses raisons : économiques, parce que tout le monde en parle, pour protéger notre environnement, car la circulation est difficile et les TC ne sont pas toujours adaptés (correspondances, temps d'attente), etc. Cette population de nouveaux cyclistes, c'est le vae qui nous les apporte. Ce sont des jeunes des vieux des femmes, beaucoup de femmes, des infirmiers, des professions libérales, beaucoup de diversité. Pour eux, le vélo c'est une autre approche, et le vae c'est le vélo sans la souffrance. Et donc des gens qui n'étaient plus habitués à faire du vélo depuis leur jeunesse, là ils essayent. Et c'est comme ça qu'on les voit arriver et ils nous disent ah oui, c'est bien, finalement, je peux aller faire mes 10km tranquille, je ne vais pas arriver dégoulinant, en plus ça me fait prendre l'air, si je rencontre quelqu'un je peux m'arrêter facilement pour discuter. Il y a aussi beaucoup de gens qui ont des douleurs, pour qui le vae est une solution. On a une cliente, âgée de 80 ans, qui monte sur la place de la Canourgue par la rue Sainte Croix, la plus raide ! Tous ces gens prêtent une oreille attentive à l'association. À tous ceux qui passent au magasin, nous remettons un bulletin d'adhésion à Vélocité. Mais, si l'association veut avoir ce genre d'ambition, c'est aussi à elle de le faire, par exemple en allant voir les autres marchands pour leur déposer des bulletins d'adhésion.

V. Et pourquoi avoir choisi cet emplacement ?

S. On a mis beaucoup de temps à trouver notre lieu parce qu'on voulait impérativement être en centre ville plutôt qu'au fin fond d'une zone où le terrain va être tout plat et donc inintéressant, notamment pour faire des essais. On considère que ce qu'il y a autour du local est aussi important que le local lui-même. Alors c'est vrai qu'on est moins exposés que si on était rue de la Loge ou rue St Guilhem, mais dans ces rues on roule plus difficilement, donc ici, c'est un assez bon compromis. En partant du magasin, on peut effectuer un circuit par les petites rues calmes mais en forte pente, jusqu'au quai du Verdanson et retour par la Canourgue, etc., et le client qui essaye son vae est très étonné de ce qu'il peut faire !

Vélocité : Merci beaucoup de nous avoir accordé cet entretien très intéressant, qui nous a appris beaucoup de choses, ainsi, nous en sommes certains, qu'aux lecteurs de ce bulletin. Bonne chance à Solo Cycles !

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

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Numéro 104. Février 2010. Voir sommaire sur <http://www.fubicy.org/spip.php?article219>
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) 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), généralement les premier et troisième Vendredi du mois à 18h30. Confirmation sur 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 04 67 10 07 77	7% sur accessoires.
Sibade	7 rte de Lodève, Celle-neuve	10%
Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier 04 67 92 71 75	pas de remise

Cycles électriques et de ville et tatouage FUBICY

Solo cycles (VAE)	4, rue Fournarié, Montpellier 04 34 22 87 13	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 .

<p>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</p> <p>VÉLOCITÉ LANGUEDOC</p> <p>La ville sans contraintes.</p>	<p>Ne pas jeter sur la voie publique.</p> <p>Nom(s) : Prénom(s) :</p> <p>Adresse :</p> <p>Code postal : Ville :</p> <p>E-mail :</p> <p>Téléphone :</p> <p>J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif: <input type="checkbox"/> Normal (8 euros) <input type="checkbox"/> Étudiant, chômeur (5 euros) <input type="checkbox"/> Couples, mariés ou non (12 euros) <input type="checkbox"/> Soutien (16 euros)</p> <p>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).</p>
---	--