

Roue libre

*Gazette du Club Cyclotouriste de Pessat-Villeneuve (63)
Le CCPV : le seul club cyclo au monde situé à Pessat-Villeneuve*

CCPV



Mars 2021

26^{ème} année

Nouvelle formule

N° 35



2020 année virale

Sommaire

<i>Il était notre doyen, il était notre ami. Hommage à Jules Gotiaux</i>	2-3	<i>Si vous changiez de vélo...</i>	16
<i>Une année covidée de bout en bout</i>	4-5	<i>D'où il vient ton vélo ?</i>	17
<i>Entre les confinements, quelques sorties quand même</i>	6	<i>Y a pas qu'au Portugal qu'on sait faire les vélos</i>	18-19
<i>Comment le CCPV a fait front</i>	7	<i>Technique : toujours plus, toujours moins</i>	20
<i>Quand la COVID dope le vélo</i>	8	<i>Le marché du vélo en France</i>	21
<i>Michel Lima, celui qui a su faire le bon choix</i>	9	<i>Vélos identifiés et marqués</i>	22
<i>Le vélo à travers les siècles : trois phases, trois combats</i>	10	<i>Clic-clac, ici ou là</i>	23-24
<i>Sociologie : moi, mon vélo et les autres</i>	11-13	<i>Le Tour vint...et des vélos poussèrent partout</i>	25-26
<i>Qu'est-ce qu'on fait au CCPV ?</i>	14	<i>Non, ce ne fut pas l'étape de Romain...</i>	27
<i>Tout droit</i>	15	<i>C'est quand qu'on va où ?</i>	29

Il était notre doyen, il était notre ami - hommage à Jules Gotiaux -

Le 10 janvier 2021, Jules Gotiaux nous a quittés, vaincu par ce maudit virus. Il avait 96 ans et depuis déjà longtemps, il était notre doyen.

Jules était une figure du CCPV. Il a rejoint le Club en 1980, un an après sa création, c'était il y a plus de 40 ans.

C'était quelqu'un d'attachant, dévoué, qui aimait toujours rendre service et de fort agréable compagnie.

Pour lui le vélo était une seconde nature. Pourtant sa pratique appuyée du vélo est venue tardivement, en 1978 lorsque, après le décès de son épouse, ses enfants lui ont offert un « vélo de course », il avait alors 54 ans. Et ce fut une révélation. La bicyclette devenant ainsi sa compagne d'une deuxième moitié de vie. Depuis lors, les distances annuelles parcourues à vélo n'ont cessé d'augmenter.

Un premier palier fut l'âge de la retraite. Il pouvait alors sortir plusieurs fois par semaine, le

dimanche avec le Club de Pessat-Villeneuve mais aussi en semaine, souvent seul.

Un deuxième palier fut l'âge doublement canonique de 80 ans où notre ami Jules se dit que non, la vieillesse n'aurait pas de prise sur lui ! Et dès lors il se fit un point d'honneur à battre chaque année son propre record de distance parcourue. Car Jules était très méthodique et il tenait les comptes. Sur un carnet il notait toutes ses sorties (jour, distance, durée). Si l'année de ses 80 ans il avait couru 6 000 km, il en affichait 6 200 à 81 ans, 6 980 à 82 ans, 7 650 à 83 ans et son record fut en 2008 avec 8 014 km à 84 ans ! Par la suite les sorties furent un peu moins longues mais il parcourut encore 5 400 km à 87 ans !

Pourtant pour Jules, la vie ne fut pas toujours facile. A l'âge de 16 ans, en mai 1940, il est pris dans le flot de la débâcle fuyant l'avancée de l'occupant. Avec ses parents il quitte sa ville natale de Rocroi dans les Ar-

Le questionnaire de Roue Libre

En mars 1999, nous avons soumis à Jules Gotiaux notre questionnaire «vélo». Nous reproduisons ses réponses.

Depuis quand fais-tu du vélo de manière sportive ?

1978

A quel âge as-tu eu ton premier vélo de course ?

54 ans

On te l'a offert ou bien tu l'as acheté toi-même ?

Offert

Combien as-tu eu de vélos de course pour arriver à celui que tu as aujourd'hui ?

5

Le CCPV a 20 ans en 1999. En quelle année es-tu entré au Club ?

1980

Quelle est la plus longue distance que tu aies effectuée à vélo en une journée ?

137 km

As-tu déjà fait de la compétition ?

Non

Pour toi, faire du vélo le dimanche avec le CCPV c'est avant tout pour :

- 1 – l'entretien de l'esprit
- 2 – l'entretien du corps
- 3 – retrouver les copains

Y a-t-il une sortie dont tu rêves et que tu n'as jamais faite ?

non



En 1999, Jules Gotiaux (debout à droite) en compagnie de son grand ami André Robiolle, autre grande figure de Pessat-Villeneuve et du CCPV, aujourd'hui devenu le doyen du Club.

dennes, sur la frontière belge. Et c'est à Pessat-Villeneuve que la famille Gotiaux arrive et se fixe, elle y restera définitivement.

Dans sa retraite Jules ne fut pas seulement un cycliste de tous les jours ou presque, il a aussi été membre du Club de tennis de table de Pessat-Villeneuve en qualité de pratiquant mais aussi de bénévole.

Il fut à l'honneur en 2008 avec une quasi pleine page du journal

- hommage à Jules Gotiaux (suite) -

(Suite de la page 2)

La Montagne qui relatait ses exploits sous le maillot jaune du CCPV.

Sa disparition laisse une immense tristesse au sein du Club. En signe de reconnaissance pour celui qui fut pour beaucoup d'entre nous plus qu'un exemple, un modèle, nous nous sommes retrouvés le 16 janvier au cimetière de Pessat-Villeneuve pour déposer une plaque sur sa tombe.

Repose en paix Jules...



VÉLO ■ Cet arrière-grand-père fanatique de la petite reine a une vie bien remplie... de kilomètres

Jules Gotiaux, maillot jaune à 83 ans

Il a pédalé 7.650 km et des brouettes en 2007. En fera peut-être davantage cette année... Voilà qui force le respect, surtout à 83 ans. Portrait.

Sylvain Langlois

« Si je ne pouvais plus faire de vélo, je serais malheureux », Jules Gotiaux, Pessatois de 83 ans, a la meilleure raison du monde pour expliquer tant d'abnégation. Cet arrière-grand-père à sept reprises affiche une forme aussi éblouissante que le maillot du Club cyclo-touriste de Pessat-Villeneuve (CCPV), arboré fièrement à chaque virée depuis 1979.

Du haut de ses trente années de cyclisme intensif sur les routes du Puy-de-Dôme, il raconte combien 1977 a été une année charnière dans sa vie. À 54 ans, sa femme Jeanne décède. Connaissant son amour pour la petite reine, sa fille et son gendre lui offrent un vélo de route dès l'année suivante. Riche idée, « ça a fait beaucoup pour mon moral ». D'ailleurs, il ne s'est plus arrêté. En témoigne sa collection de cahiers, où il répertorie soigneusement depuis lors chacune de ses sorties.

Gamin, Jules Gotiaux avait déjà l'amour du vélo qui lui trottait dans la tête

Gamin, Jules Gotiaux avait déjà l'amour du vélo qui lui trottait dans la tête. Passionnés par le Tour de France, avec ses camarades d'école, ils s'amusent à se donner des noms de coureurs célèbres. Son pseudo à lui ? Roger Lapébie. Sur la bicyclette de sa mère, il revit les aventures de son héros, à l'assaut des routes de Rocroi, son village natal des Ardennes.

À 13 ans, son certificat d'études en poche, ses parents lui offrent sa première monture. Il se serait bien mis à la compétition mais, en 1939, la guerre stoppe son élan. Son père mobilisé, sa famille est contrainte, en mai 1940, d'évacuer les Ardennes. Leur exil s'arrête à Pessat-Villeneuve, il y fonde sa famille. Mariés à 18 ans, sa femme lui donne très tôt quatre enfants.



LONGÉVITÉ. Sans être aussi résistant que son propriétaire, le fidèle vélo de Jules Gotiaux acheté en 1981 affiche tout de même plus de 100.000 km au compteur. Mazette !

Du coup, tenu par ses obligations familiales, il met le vélo entre parenthèses, jusqu'en 1951.

« Je ne m'écoute jamais »

Embauché à la Société métallurgique de Gerzat, il s'y remet par nécessité. 34 km aller/retour pour se rendre au travail... La prouesse est réalisée quotidien-

nement trois années durant. Là, alors ouvrier à la Câblerie de Riom, il cède aux sirènes de la mobylette. Mais n'oublie pas, chaque année, d'assister au Tour de Riom et aux exploits de Gérard Huet, « moins fatigué après la course que moi à le regarder ».

Veut, la passion de Jules Gotiaux pour le cyclisme est salva-

trice. La pratique intensive lui rend la solitude moins rude. D'autant que, en 1979, il franchit le seuil du CCPV et s'y trouve des compagnons de route.

Dans le peloton, il n'est pas du genre à la traîne. Les sorties s'enchaînent, plusieurs fois par semaine. Les anecdotes s'amoncellent. Une des plus mémorables, il y a 15 ans, « ma chute en

descendant le Col de la Nugère. J'ai glissé sur des graviers dans un virage, fait une cabriolet et me suis retrouvé les quatre fers en l'air ». Ni une ni deux, il est reparti, « un peu sonné ». Résistant comme pas deux, aux chutes mais surtout à l'épreuve du temps, sa recette est simple : « Je pars du principe qu'il ne faut jamais s'écouter ».

« Plus je vieillis et plus je fais de kilomètres »

Devenu vétéran, il ne va plus aussi vite que les « gros bras » du club. Mais il reste capable de les suivre une bonne dizaine de kilomètres, avant de les lâcher pour continuer à son rythme.

Une fois le vélo au garage, entre la pratique du tennis de table, deux fois par semaine et l'entretien de l'église de Pessat-Villeneuve, dont il est un fidèle, Jules Gotiaux ne s'accorde point de repos pour autant. D'ailleurs, « Le vélo ne me fatigue pas ».

L'avenir ? « Les années se suivent et se ressemblent pour moi, plus je vieillis et plus je fais de kilomètres ». N'écoutez que sa passion, Jules Gotiaux est déjà en selle, vers un nouveau record. ■

JULES GOTIAUX



EN QUELQUES DATES

1924 Naissance à Rocroi (Ardennes)

1937 Reçoit son premier vélo

1940 Arrivée à Pessat-Villeneuve

1977 Sa femme décède, il décide de vivre sa passion du cyclisme

2007 Une année faste : 7.650 km parcourus en un an, à 83 ans

Rio



Nous nous sommes retrouvés le samedi 16 janvier devant la tombe de Jules Gotiaux pour un dernier hommage.

Une année covidée de bout en bout...

Quand la COVID fait perdre ses fondamentaux au CCPV...

Ce n'est pas peu dire que d'affirmer que cette sata-née pandémie aura profondément chamboulé notre saison vélo 2020...!!

Pourtant les affaires avaient bien démarré et jusqu'à la mi-mars tout se passait normalement. Le 26 janvier s'était tenue notre Assemblée Générale statutaire où nous avons évoqué les grandes lignes de ce que pourrait être la saison qui allait bientôt s'ouvrir. Sachant que la séquence hivernale VTT suivait son cours habituel. Et nous avons bien évidemment respecté l'exercice rituel de l'ouverture tripière des travaux, conformément à notre code des bonnes pratiques.

Le 1^{er} mars, jour qui en Assemblée Générale avait été choisi pour l'ouverture officielle sur route de la saison 2020, nous ne fûmes que 4 sur la ligne de départ, certains dans le groupe ayant préféré prolonger la campagne VTT. C'est le dimanche suivant, le 8 mars qu'eut lieu une ouverture un peu plus formelle et que nous pûmes faire la classique photo de groupe, même si nous n'étions que 10.

C'est aussi ce dimanche 8 mars que nous nous sommes retrouvés à 21 autour d'une table de restaurant pour les traditionnelles et annuelles retrouvailles qui marquent l'ouverture de la saison. Nous avons choisi cette année la table de La Marmite à Thuret, connue pour ses ris de veau aux morilles.

Le 15 mars, partis dans notre routine de début de saison, notre routeur en chef avait prévu une sortie dominicale plutôt roulante en plaine avec une boucle 100 % Limagne (Joze, Lezoux, Vertaizon, Pont-du-Château). Sans y prêter trop d'attention, nous



avons quand même observé, en traversant les bourgs un tant soit peu commerçants qu'il y avait une certaine effervescence autour des bars, boucheries, boulangeries... Parce que, et nous ne la savions pas, nous étions à J moins 2 avant la fin des activités non essentielles du monde...

Et le mardi 17 mars a démarré le confinement avec pour chacun d'entre nous un exercice quotidien d'algèbre où $X = 1$ km et $Y = 1$ heure. Un jeu où notre vélo a bien du mal à trouver sa place. Certains d'entre nous s'amuseront à transposer la formule télétravail à leur pratique du vélo après avoir retrouvé puis nettoyé leur vélo d'appartement. D'autres, infiniment respectueux des gestes barrières, observeront une stricte et rigoureuse distanciation sociale avec leur vélo...

Même si des assouplissements de l'assignation à résidence sont intervenus par la suite (le 11 mai sorties vélo possibles dans un rayon de 100 km ; le 2 juin fin du rayon de 100 km), il n'a pas été possible de mener à bien la plupart des projets que nous avions entrevus. Sans compter qu'à partir du 30 octobre, une saison 2 du confinement s'est mise en place jusqu'au 15 décembre avec cette fois-ci $X = 20$ km et $Y = 3$ heures.

Sont ainsi tombés à l'eau :

- ♦ Le 5 avril, nous avions prévu une sortie décalée dans l'Allier pour parcourir le bocage bourbonnais. La COVID a dit NON.

(Suite page 5)

Quand la COVID fait perdre ses fondamentaux au CCPV...(suite)

(Suite de la page 4)

- ♦ Le 1^{er} mai, au titre du bon voisinage, nous devions participer au Rallye du Muguet à Marsat. La COVID a dit NON.
- ♦ Comme chaque année, nous voulions organiser sur 4 jours une semaine « grand vélo » du 4 au 7 juin, dans une région qui n'avait pas été encore choisie. Nous avons évoqué les Vosges mais aussi le Sud-Ouest (Dordogne-Lot). La COVID a dit NON.
- ♦ Nous avions réservé le samedi 13 juin pour effectuer le classique Tour du Sancy et de la Truffade. La COVID a dit NON pas de TRUFFADE.
- ♦ Et enfin, le 14 novembre en soirée nous devions participer à la sortie VTT nocturne autour de Pessat avec prolongation raclette. La COVID a dit NON pas de RACLETTE.

On le voit, les équipiers du CCPV ont été bougrement pénalisés par les facéties de ce fichu virus couronné. Le préjudice subi est énorme. Sur un plan sportif d'abord avec un déficit en kilomètres parcourus qui se mesure en cm gagnés en tour de taille et en kg gagnés sur la balance. Même notre Président qui pourtant sait se mettre à la planche n'a pas pu rattraper les jours chômés. Mais il n'y a pas que ça... On l'a vu, la COVID nous a confisqué la truffade et la raclette et il s'en est fallu de quelques semaines pour qu'elle nous chipe aussi la tripe... Et ça c'est grave car cela touche au patrimoine culturel immatériel de l'humanité... C'est une atteinte intolérable à nos fondamentaux, à notre raison d'être, à notre spécificité. Quand on songe qu'au final, le CCPV n'a pas été en mesure, en 2020, ne serait-ce qu'une fois, de travailler le foncier en se rangeant autour d'une table de truffade...!!

Et dire qu'aujourd'hui, en début d'année 2021, cela n'est pas fini et personne n'est fichu d'entrevoir le bout du tunnel...



Pourtant nous nous devons de penser à demain. Et la question qui tombe sous le sens est bien de savoir si le CCPV aura encore sa place dans le monde d'après ?

Lorsque nous serons venus à bout de la bête, lorsque nous aurons viré le virus, pouvons-nous encore espérer retrouver vraiment les jours heureux et insoucients du monde d'avant ? Ne serons-nous pas

contraints de tirer des leçons de notre passage en pandémie ? Peut-on sérieusement croire en un monde futur sans contraintes ? Sans bidon de gel hydro-pompe sur le cadre ?

Pour ce qui nous concerne, nous demandons instamment à ceux qui dessinent le monde d'après de bien vouloir réserver une place à la truffade, sa place, rien que sa place, mais toute sa place...

IN TRUFFADE WE BELIEVE

www.bureau-puymary.com

Entre les confinements, quelques sorties quand même...

L'ouverture décalée le 8 mars

La petite dizaine de cyclos s'est élancée pour une mise en appétit avant de rejoindre, après la douche, le restaurant qui nous attendait à midi à Thuret.

Le temps était agréable avec notamment, dans la première heure une merveilleuse lumière rendue par un ciel cotonneux.

Les 75 km ont défilé sans problème, à 24 km/h de moyenne.



Le 8 mars



Le 19 juillet, entre Mazerier et Jenzat, l'éolienne

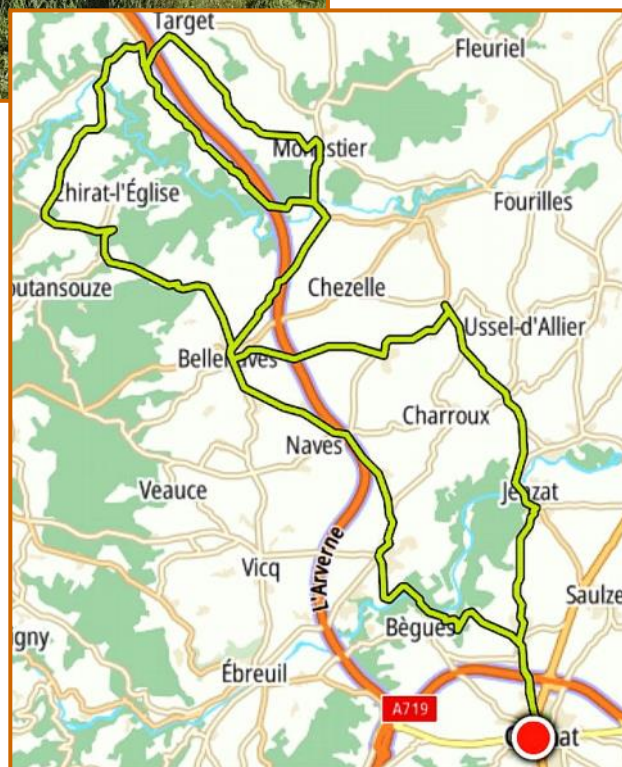
Le 19 juillet au départ de Gannat

Très beau temps pour une tournée bourbonnaise dans les campagnes autour de Gannat, Charroux, Bellenaves. Les tournesols étaient en pleine floraison mais nous n'étions que 6 présents pour profiter du spectacle. 6 qui très vite se sont séparés en deux groupes.

Malgré l'assistance des outils d'aide à la navigation, un des groupes a trouvé le moyen de se perdre 3 fois !! Dans certains villages, les riverains ont

eu le loisir de nous voir passer plusieurs fois...

Au total, près de 90 km parcourus et 1050 m de dénivellée positive. Un très bon souvenir avec un parcours vallonné mais sans jamais de trop longues montées et surtout, des conditions météo idéales.



Comment le CCPV a fait front

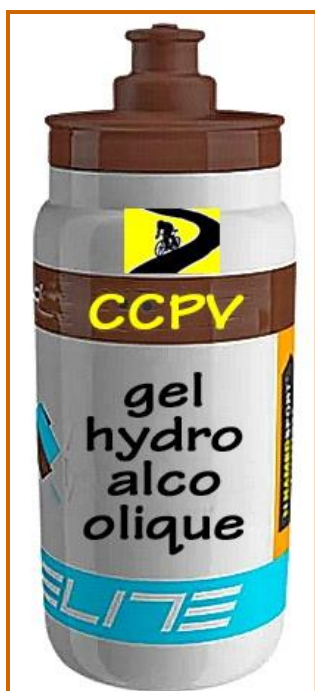
En citoyens responsables, les cyclos du CCPV ont appliqué scrupuleusement les mesures de défense passive préconisées par le Gouvernement pour se protéger de l'envahisseur.

De la sorte, **mesure 1**, nous avons porté sans rechigner les muselières.

D'autre part, **mesure 2**, nous avons désinfecté le terrain (les mains, les pieds, la bouche et même la chaîne du vélo et le cadre) avec de la liqueur alcoolique.

Nous avons aussi, **mesure 3**, respecté autant que faire se peut l'éloignement social en évitant de tasser les copains et avons même choisi d'interdire les sprints tant que nous serions en état d'urgence sanitaire. Dans le même ordre d'idée, les poussettes, rétro-poussettes et tirages de maillot ont été proscrits.

Enfin, **mesure 4**, nous avons, à titre expérimental, et sur les conseils d'un savant de Marseille, fait vacciner nos vélos...



Quand la COVID dope le vélo

La pandémie a nécessairement contrarié la pratique cycliste, surtout pendant les confinements mais aussi durant les déconfinements restrictifs. Il n'est que voir le cumul de km sur 2020 pour chacun d'entre-nous...

Mais, paradoxalement, la crise sanitaire a néanmoins été favorable à la religion cycliste si l'on en juge par certaines statistiques.

Ainsi, après le déconfinement, il a été mesuré une forte hausse du trafic sur les pistes cyclables. Sur une longue durée (les 8 premiers mois de 2020), la fréquentation des pistes cyclables mesurée par un dispositif de comptage des vélos a progressé de 29 % en moyenne nationale (le plus en zones urbaines + 33 %, moins en zones péri-urbaines + 17 % et zones rurales + 16 %).

Autre révélateur, les ventes de vélos neufs qui entre le 12 mai et le 12 juin 2020 ont plus que doublé par rapport à la même période de 2019 (+ 117 %), jusqu'à épuisement des stocks.

Le retour en grâce du vélo d'appartement est aussi significatif. Une étude conduite par l'Union Sport et Cycle a révélé que suite à l'entrée en confinement à la mi-mars 2020, 10 % des pratiquants de la bicyclette ont acquis un home-trainer ou autre vélo d'appartement de manière à pouvoir continuer à pédaler chez eux à défaut de pouvoir aller sur le bitume ou dans les chemins. Et il y a aussi ceux, plus nombreux, qui ont ouvert leurs placards ou fouillé leur fond de cave pour ramener à la lumière le vieux matériel à pédales qui rouillait depuis un certain temps car on ne s'en servait plus. Et nettoyé, huilé au besoin, il a repris du service. Sur Le Bon Coin, dès le 15 mars 2020, alors qu'il semblait évident qu'on allait bientôt devoir se mettre sur OFF, les recherches sur les mots-clés

home-trainer et vélo d'appartement ont été multipliées par 2,5 !

Pourquoi la pandémie favorise le vélo ?

- ♦ Le vélo conduit à la distanciation sociale et représente un réflexe barrière. Faire le trajet maison-boulot en vélo est préféré et préférable à l'entassement dans des transports en commun.
- ♦ Les périodes de confinement et leurs conséquences sociales et économiques ont conduit de nombreux citoyens à reconsidérer leur relation avec la nature et la société dans son ensemble. Pour beaucoup, cette réflexion leur a fait apparaître le vélo comme un outil de la transition écologique et solidaire.
- ♦ En période d'épidémie, chacun devient plus attentif et soucieux de la préservation de son propre état de santé. Or il est admis qu'une pratique physique régulière maintient en bonne santé et stimule le système défensif immunitaire.



*Oh dis-donc, réveille-toi,
le confinement est fini,
il va falloir y aller !*



LA TRÈVE CONFINATOIRE



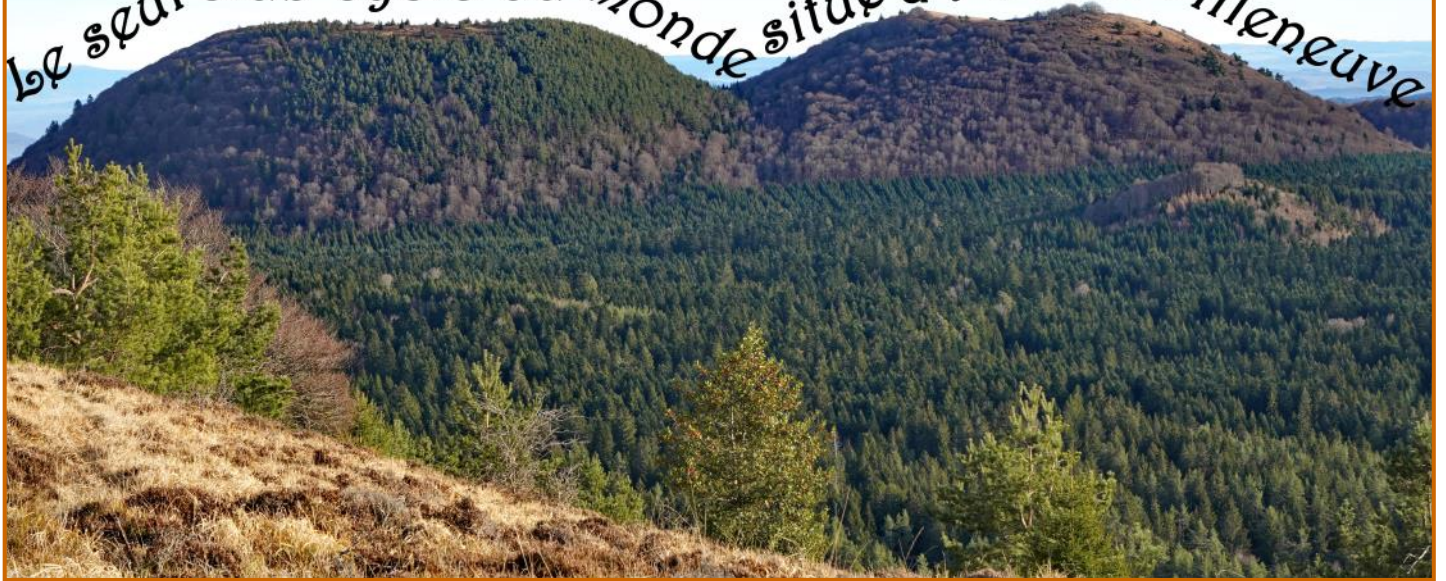
AVANT



APRÈS

CCPV

Le seul club cyclo au monde situé à Pessat-Villeneuve



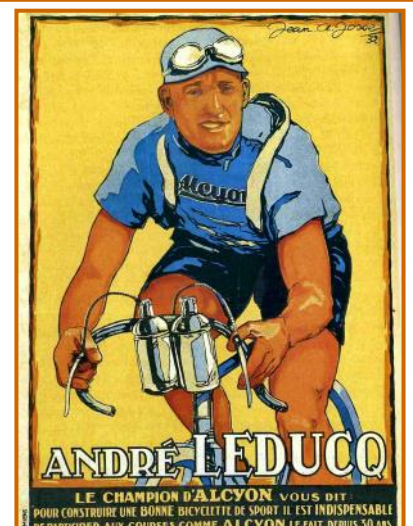
Michel Lima celui qui a su faire le bon choix

A lors que nous bataillons ferme, sans beaucoup de succès il faut le dire, pour essayer d'étoffer la troupe des cyclos jaunes on ne va pas manquer de souligner l'arrivée en 2020, entre deux confinements, d'un nouveau sociétaire.

Il s'agit de Michel Lima, jeune retraité venu s'établir à Pessat-Villeneuve et en provenance de la région parisienne. Le vélo, il connaît, tant sur route qu'en VTT, et pratiquait déjà en Club.

Il a des origines Puydômoises et connaît déjà bien la région.

Nous lui souhaitons chaleureusement la bienvenue et avons déjà pu constater qu'il n'a pas eu trop de difficultés pour intégrer le groupe. Pour l'heure une seule inconnue, aime-t-il la truffade ?



Histoire : le vélo à travers les siècles trois phases, trois combats

Synthèse lourdement inspirée d'un article de Philippe Gaboriau, sociologue au CNRS, paru sur *LeMonde.fr* le 11/08/2020

XIX^{ème} siècle

Le vélo est né en 1817, inventé par le baron de Drais. Ce cheval mécanique est d'abord un loisir de riche.

Les années 1890 correspondent à la Belle Epoque de la vélocipédie. Grâce au vélocipède le bourgeois devient cycliste et touriste et fait l'expérience d'une nouvelle liberté.

Dans la fin du siècle, la femme bourgeoise sort des limites qui lui étaient imposées. Fini l'ombrelle, le corset, la jarretière...

Au même titre que l'automobile et l'avion, autres créations de la civilisation industrielle du XIX^{ème} siècle, le vélo, par la création de pratiques nouvelles participe à la naissance d'un nouveau monde.

XX^{ème} siècle

Un nouveau chapitre de l'histoire du vélo s'ouvre. Les classes supérieures vont investir de nouvelles valeurs et au vélo vont préférer l'automobile et l'avion. Dans le même temps, la bicyclette, objet industriel par excellence, se démocratise et son prix baissant fortement, devient accessible à ceux qui la produisent. Elle devient le mode de transport le plus usuel de l'employé, de l'ouvrier, du paysan. Elle permet de se déplacer gratuitement.

Grâce au vélo on peut prendre ses distances par rapport à l'espace de travail et en 1936 le vélo est fortement associé aux premières vacances payées. Il permet d'entrer dans un univers libéré du travail imposé et facilite l'accès aux loisirs pour les milieux populaires.

Puis dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, les travailleurs n'ont plus tout à fait la même vision du vélo et ils se rendent

compte que le moteur est bien humain et musculaire. C'est un outil qui fatigue et qui, de plus en plus, fait pauvre. D'ailleurs, certains l'équipent d'un moteur auxiliaire et sont fiers de leur Vélosolox. Dans le même temps l'automobile traverse les classes et devient accessible à l'ouvrier.

Le vélo est-il fini ?

Depuis 1970

Alors que le progrès n'est plus une certitude sans partage et que l'on commence à mettre en doute les capacités des sociétés industrielles à résoudre les problèmes dont elles sont porteuses, voilà que le vélo devient l'un des symboles du mouvement écologique contemporain.

Parce qu'elle est à dimension humaine, non destructrice et mue par une énergie musculaire renouvelable, la bicyclette opère un retour. Hier démodée, la pratique du vélo s'oppose aux autres modes de transport modernes et marque une rup-

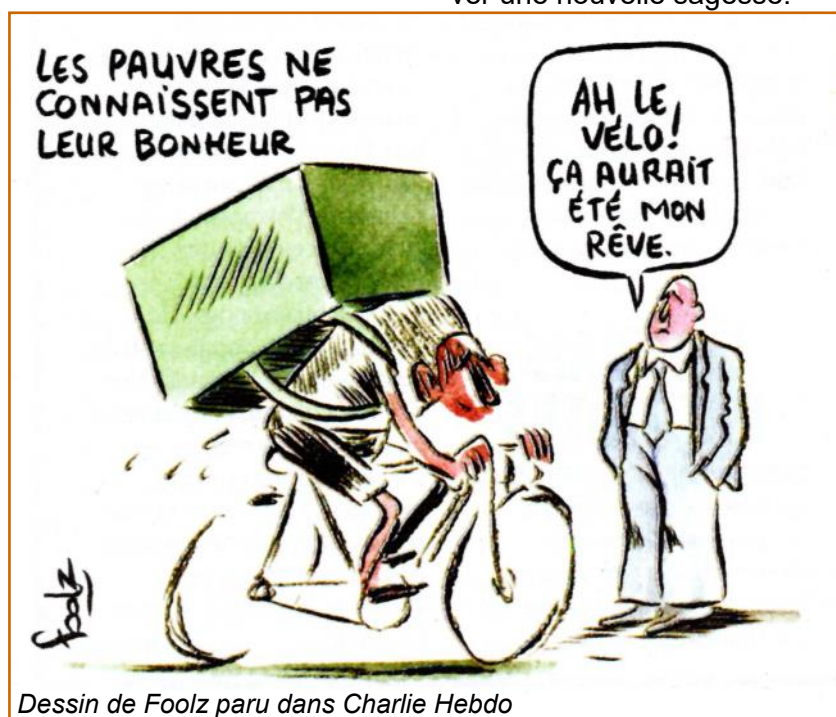
ture avec les valeurs d'une civilisation de la vitesse.

Le phénomène touche entre autres les classes supérieures qui s'équipent pour la deuxième fois dans l'histoire. Pour les classes aisées, le vélo redevient à la fois un objet utilitaire du quotidien mais aussi un objet d'amusement. Devenu tout terrain il permet en outre d'investir les espaces naturels.

Accessible par ailleurs en mode libre-service, il a facilité la réappropriation des centres des grandes villes.

■

A l'heure où il devient évident que nos modes de vie ne sont plus durables, à l'heure où ralentir semble plus que jamais nécessaire, la mécanique du vélo montre que ce qui fut une innovation du XIX^{ème} siècle peut conserver tout son intérêt 200 ans plus tard et ouvrir le chemin d'une heureuse industrialisation douce et aider l'homme à trouver une nouvelle sagesse.

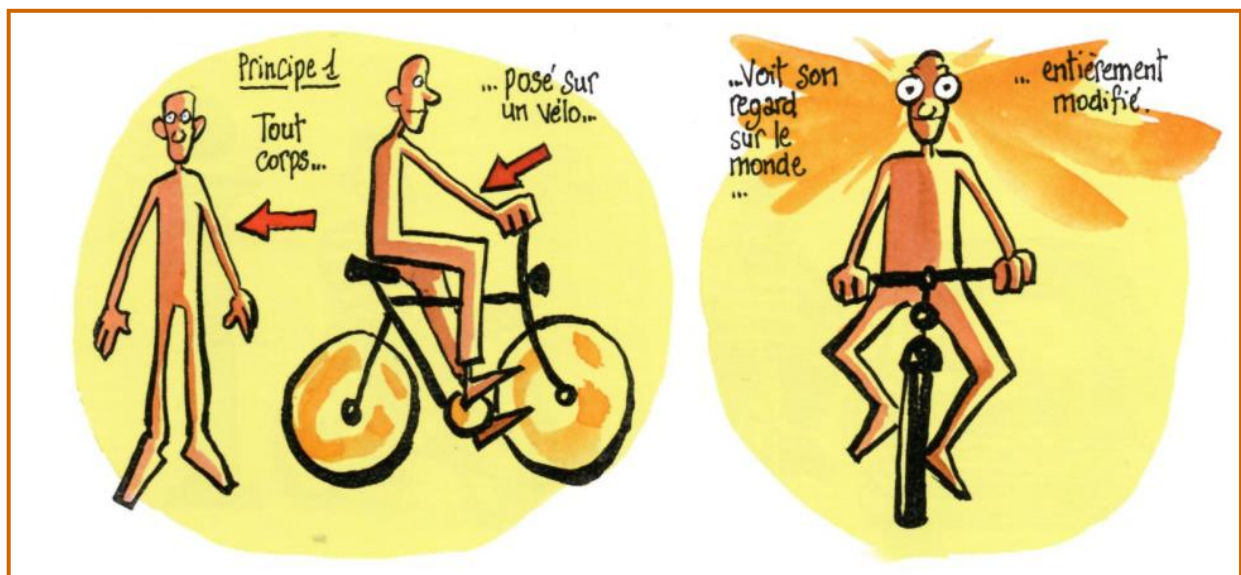


Dessin de Foolz paru dans Charlie Hebdo

Sociologie : moi, mon vélo et les autres...

Dans « **Petit traité de vélosophie** » (Editions Delcourt), délicieuse bande dessinée de Didier Tronchet, l'auteur traite malicieusement de la place du vélo dans nos sociétés, notamment dans la ville et des effets du vélo sur l'homme. L'homme qui est sur le vélo mais aussi l'homme qui croise le vélo. Didier Tronchet démontre combien le vélo change l'homme et le rend meilleur.

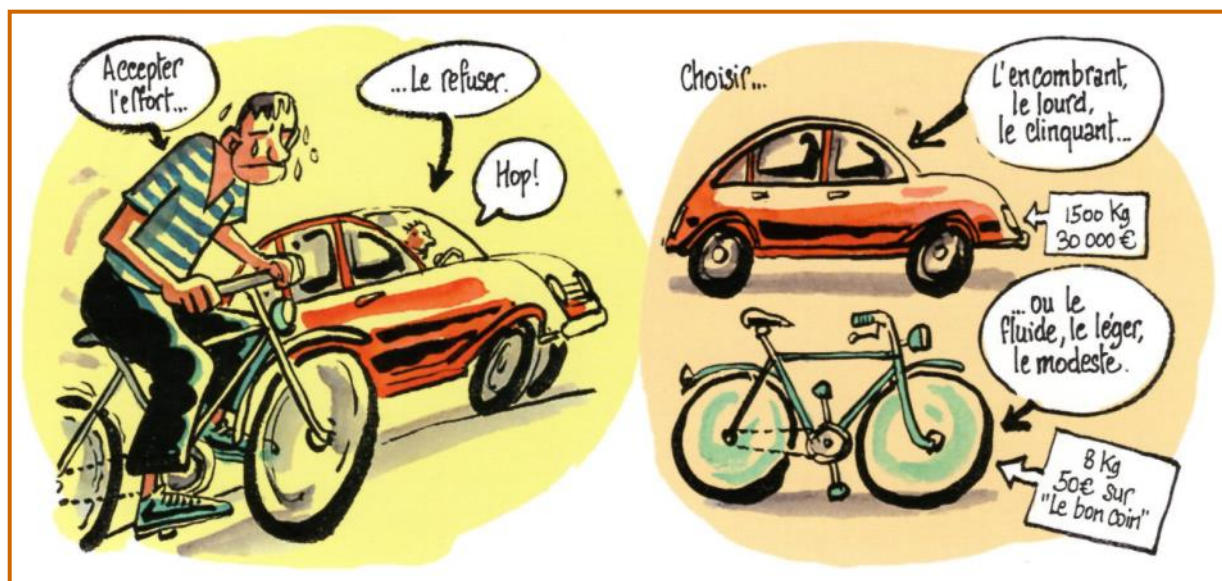
Déjà, selon que tu tiens un volant ou un guidon, ton vocabulaire n'est pas le même...



Sociologie : moi, mon vélo et les autres... (suite)



Comme le fait remarquer fort justement l'auteur, on n'a jamais vu une souris se rendre au Salon du Chat alors que l'homme se complait à se rendre au Salon de l'Auto...



Tous les dessins sont de Didier Tronchet

Sociologie : moi, mon vélo et les autres... (fin)

Mon enterrement

Tout comme Brassens qui voulait être enterre' sur la plage de Sète...

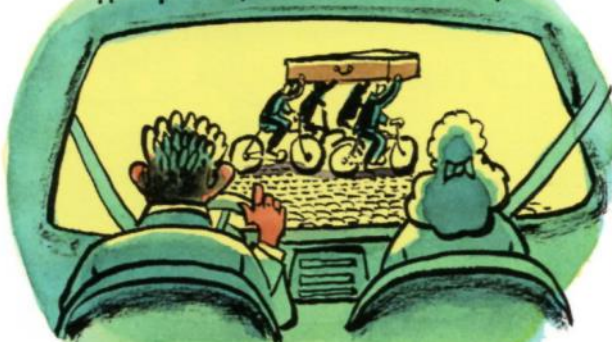


... J'adresse ma supplique pour être enterre' à vélo...

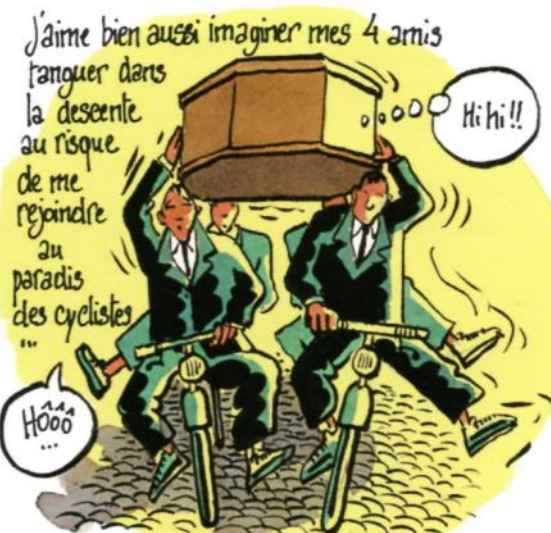


... porté par 4 amis, si j'en ai encore autant...

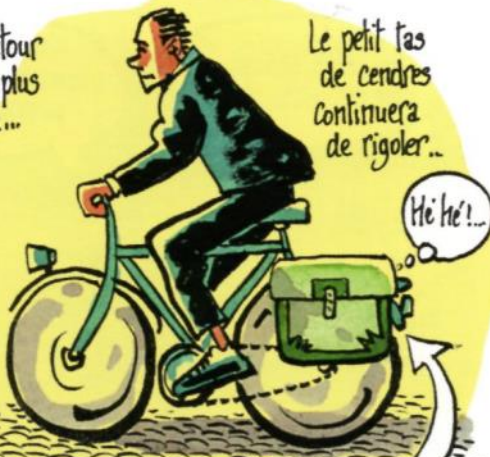
Les voitures stopperont sur mon trajet, frappées par le spectacle de la mort qui passe...



Je gagnerai ainsi le respect que je n'ai jamais pu obtenir de mon vivant...



Le retour sera plus facile...



Le petit tas de cendres continuera de rigoler...

Nouveau concept de sacoche funéraire

Et je me disperserai en chemin dans le sillage du vélo qui m'aura permis tant d'envolées...



Une dernière pour la route!

Qu'est-ce qu'on fait au CCPV ?

Vous ne connaissez pas bien le CCPV et vous vous demandez ce qu'il s'y fait... Essayons de le dire en quelques lignes...

Entre routes, chemins et fourchette

Le Club Cyclo de Pessat-Villeneuve (CCPV) a été créé il y a plus de 40 ans en 1979. Il s'est peu à peu ouvert aux communes voisines du Pays de Riom. Il compte aujourd'hui une vingtaine de licenciés de tous âges qui apprécient l'ambiance du Club et son approche conviviale de la pratique du vélo qui exclut tout esprit de compétition.

La saison route démarre traditionnellement le premier dimanche de mars. Les sorties de groupe dominicales conduisent les cyclistes sur les routes de Limagne d'abord puis des contreforts des Combrailles ou de la Chaîne des Puys. Le point de départ est la place de l'Ecole, le dimanche à 8 h ou 8h30 selon la saison. Ceux qui peuvent se libérer participent aussi à des entraînements libres en semaine.

La saison est également émaillée de quelques sorties

au départ excentré pour aller explorer des horizons plus distants, comme les Monts du Forez, le Livradois, le Cézalier, le Massif du Sancy.

Depuis plus de 15 ans, les plus affûtés des pédaleurs jaunes ont pris l'habitude de partir 4 ou 5 jours pour une escapade «grand vélo» qui les conduit en des lieux emblématiques comme les cols pyrénéens, les cols alpins, les Cévennes, les Causses, le Ventoux...

Les cyclos du CCPV sont aussi des pratiquants du VTT et ce toute l'année mais plus particulièrement à partir d'octobre/novembre. Depuis 9 ans, le Club propose en novembre/décembre une sortie VTT nocturne à la recherche de nouvelles sensations.

Mais comme il n'y a pas que le vélo dans la vie, le groupe sait se ménager quelques séquences de convivialité. Comme la galette des Rois, la tripe pour l'Assemblée Générale, la truffade au pied du Sancy, la raclette d'après la sortie VTT nocturne ou le rendez-vous restaurant d'avant-saison ouvert aux membres et amis du Club.



Pourquoi punir le vélo ?
C'est pas lui qui a récalcitré...

PUY-DE-DÔME

Le vélo du cycliste récalcitrant au confinement confisqué

Alors qu'ils procédaient à des contrôles pour faire respecter le confinement, les gendarmes ont avisé un cycliste, à Sayat, hier matin.

Les militaires ont rapidement eu des doutes sur la bonne foi du sportif. La nécessité d'avoir une attestation ? Il a assuré n'en avoir jamais entendu parler. Les restrictions de circulation ? Idem. Et quand, enfin, ordre lui a été don-

né de rentrer chez lui, il a repris sa route.

Les choses n'ont pas traîné davantage : le cycliste a été interpellé et placé en garde à vue pour rébellion. Il a ensuite été laissé libre, non sans avoir reçu une contravention de quatrième catégorie, c'est-à-dire de 135 euros. Par ailleurs, son vélo lui a été confisqué jusqu'à la fin du confinement. ■

Jean-Baptiste Ledys

La Montagne 20 mars 2020



Quand il a vu la fin de match de l'ASM sur son terrain, Jean-Michel a passé ses nerfs sur son vélo qui a morflé grave !

Tout droit

Certains adorateurs de la bicyclette vous diront que le vélo permet d'accéder à la liberté. Mais comme ils font du vélo sur l'espace public, cette liberté est néanmoins toute relative car ils ne peuvent pas faire n'importe quoi...

C'est pourquoi il est important de garder à l'esprit certains éléments du droit qui nous rappellent que si à vélo on a des droits, on a aussi des obligations. Mefia te !

Sur la visibilité

En conditions de visibilité insuffisante sur la route (crépuscule, brouillard, tunnel, ...), le cycliste doit porter un gilet de haute visibilité homologué (c'est le nom savant du gilet jaune). Sinon amende de 2ème classe (150 € maxi).

Peut-on rouler à deux de front ?

En circulation ouverte, les conducteurs de deux roues ne doivent en aucun cas se trouver à plus de deux de front (trois par exemple). Ils ont par contre l'obligation d'être en file indienne dès la chute du jour et dans certaines conditions de circulation comme les routes reconnues étroites ainsi que lorsqu'un véhicule venant par l'arrière et s'apprêtant à les dépasser a signalé son approche. Sinon amende de 2ème classe (150 € maxi).



Signal de route étroite

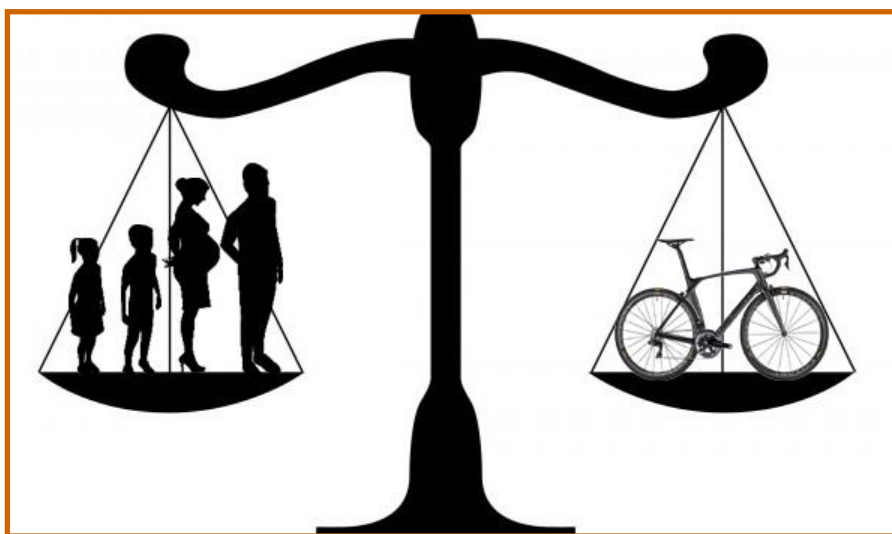
Téléphoner en pédalant

L'usage d'un téléphone tenu en main est strictement interdit en roulant à vélo. Sinon amende de 2ème classe (150 € maxi).

Ecouteur(s) dans les oreilles

Les cyclistes ont interdiction d'utiliser un ou deux écouteurs s'ils sont en mouvement. Sinon amende de 135 €. Naturellement, les dispositifs de prothèses auditives sont autorisés.

Remarque en passant : ainsi la totalité des coureurs du Tour de France est en infraction du fait des fameuses oreillettes !



Dispositif d'éclairage

Tout le monde ou presque oublie que selon le Code de la Route (article R 313-1), tout véhicule circulant sur la route doit être muni des dispositifs d'éclairage prévus. Sinon, amende de 1ère classe (38 € maxi).

Débridage du vélo électrique

On savait bien qu'il ne fallait pas le faire mais jusqu'à présent la législation était floue et on ne savait pas bien quel en était le risque au plan juridique. Récemment, les choses ont été clarifiées. L'adoption de la Loi d'Orientation sur les Mobilités le 24 décembre 2019 a conduit à modifier le Code de la Route qui désormais, dans son article L 317-1, prévoit que le débridage d'un VAE permettant de maintenir l'assistance au-delà de 25 km/h expose le contrevenant à une amende de 30 000 € à laquelle peut s'ajouter une peine d'emprisonnement de 1 an. Par ailleurs le responsable du débridage d'un VAE est passible d'une suspension du permis de conduire pouvant aller jusqu'à 3 ans.

Précision : le Conseil d'Etat a récemment indiqué qu'il ne peut y avoir de retrait de points que pour les infractions commises avec un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est exigé. Néanmoins, si un cycliste est responsable d'un accident aux conséquences graves, une procédure pénale peut être engagée et conduire à une suspension du permis de conduire ce qui est différent d'un retrait de points qui relève d'une procédure administrative et non pénale.

Si vous changiez de vélo...

Pour ne pas passer inaperçu, chevauchez un Harley-Davidson...

La célèbre marque américaine de motos Harley-Davidson se diversifie dans le vélo électrique. Elle vient en effet de monter une filiale Serial 1 Cycle qui doit produire une gamme de VAE.

Mais la firme entretient le secret et on n'a pas beaucoup d'informations sur ces produits. Des photos du premier prototype du modèle d'entrée de gamme MOSH/CTY (voir ci-contre) ont été communiquées, les premières livraisons n'étant pas prévues avant le printemps 2021.

Selon les observateurs, il s'agit d'un produit résolument haut de gamme, voire luxueux. Comme le dévoile la photo, le cadre présente des courbes accentuées, la selle serait rétro en cuir et à ressorts. Il a été choisi une couleur laquée noire, comme la toute première moto de la marque. Les roues se distinguent



par de larges pneus blancs très voyants. Et, dans la tradition Harley, la transmission de ce vélo se fera par courroie et non par chaîne...

Et le prix me direz-vous ? Pour ce modèle d'entrée de gamme le prix devrait se situer vers 3 499 €. Le modèle le plus haut de la

gamme, le RUSH/CTY Speed, sera lui proposé à 5 199 €.



Dans un autre genre, le vélo Belle Époque...

L'atelier s'appelle La Torpille il a été créé par les frères Tomasini et ça se trouve à Annecy, tout près du Lac. Et ce qui guide les deux frangins, c'est l'idée de construire les cycles de la Belle Époque (1895-1925).

Avec les matériaux de l'époque à savoir, l'acier, le bois et le cuir. Tout est fait main naturellement. Selon les modèles, le freinage est soit de type arrière par rétropédalage, soit un frein avant à sabot.

Et si avec votre vélo Harley-Davidson (voir haut de page), vous faites tourner les têtes, croyez bien qu'avec un vélo Belle Époque, vous aurez au moins autant de succès... Sur-tout si pour parfaire l'accord

vous avez déniché des habits d'époque, sans oublier le big chapeau et forcément la moustache.

La gamme proposée se compose pour l'instant de 6 modèles, nous présentons ici le modèle 918 Roadster.

www.encycloduvevelo.fr/torpille-cycles-torpille



D'où il vient ton vélo ?

Le 1^{er} producteur de vélos en Europe est une surprise...

Si on vous demandait de citer le pays européen fabriquant le plus de vélos vous diriez quoi ? Sûrement pas la France, depuis qu'il n'y a plus Manufrance c'est la débandade... On a bien des marques dites françaises mais elles font fabriquer les cadres en Asie ou en Europe de l'Est, voire même en Tunisie... Alors l'Italie peut-être ? Ou bien l'Espagne qui a quelques bonnes marques réputées...

Et bien non, vous avez tout faux... Le premier fabricant européen est l'inattendu Portugal !

En 2019, le pays a produit 2,7 millions de vélos assemblés devant l'Italie (2,1 millions), l'Allemagne (1,5 million) et la Pologne (0,9 million). En 5 ans, la production a doublé. Et malgré les périodes de confinement et certaines difficultés d'approvisionnement, on pense que la production portugaise en 2020 devrait au moins se maintenir sinon progresser et elle devrait s'accélérer encore en 2021.

Et pourtant il n'existe quasiment pas de grande marque de vélos purement portugaise. En fait, les usines travaillent pour des donneurs d'ordre étrangers (dont Decathlon). Les usines portugaises ne font pas qu'assembler, elles fabriquent aussi des composants (roues, pédaliers, tiges de selle, selles, freins, jantes, rayons, fourches) ensuite expédiés dans les pays plus au nord. Le Portugal abrite même le seul fabricant européen de cadres aluminium et très bientôt une chaîne de cadres carbone va être fonctionnelle avec l'objectif de restreindre le flot ultra-dominant de l'import asiatique pour le carbone.

Par rapport à la production

asiatique, les chaînes de fabrication portugaises font un large appel aux robots ce qui permet d'être compétitif avec les Chinois dont l'atout maître est le faible coût de la main d'œuvre.

Et tout cela se passe dans une petite région au sud de Porto, au milieu des forêts d'eucalyptus, dans la vallée d'Agueda devenue la « vallée du vélo » où cette industrie du vélo représente localement 8 000 emplois.

Pourquoi cela ? Cette délocalisation de production s'est faite au détriment des pays asiatiques (en premier lieu Chine) et a opportunément profité des décisions européennes concernant des mesures antidumping consistant à instaurer des taxes à l'importation sur les produits chinois (30,6 % dans un premier temps puis 48,5 % ensuite). Il s'agissait de lutter contre la concurrence déloyale des produits chinois qui étaient ultra-subsidés par l'Etat. Comme les Chinois ont tenté de feinter en organisant des circuits détournés à partir d'autres pays asiatiques, les taxes à l'import ont ensuite été étendues à l'Indonésie, la Malaisie, le Pakistan, Sri-Lanka, le Cambodge, les Philippines et même la Tunisie.

Et comme les industriels portugais ont su s'organiser dans une concurrence intelligente et créer localement un Pôle de Compétitivité offrant ses services à tout le monde, et comme de plus les Universités ont prêté leur concours pour des travaux de recherche... il n'y avait plus qu'à faire... Et ils ont fait... et bien fait semble-t-il.

Et si votre vélo sent la morue ou a des poils sous l'aisselle (la selle), vous saurez pourquoi maintenant...

C'est pas grave Président !!



A la fin de la saison 2019, le Club était fier de son Président qui, avec 10 000 km au compteur, avait établi un record pour un Président en exercice.

Qu'en est-il un an plus tard ? Le totalisateur 2020 relevé le 31 décembre à minuit indique un petit 6 000 km et pourtant l'année était bissextile...



Le plus amusant est que dans les sorties 2020 on en compte 68 sur mars et avril avec une distance de 1 km chacune !! Bizarre !! Bizarre !!

Certainement parce que, en début de saison, c'était encore la petite forme...

Y a pas qu'au Portugal qu'on sait faire des vélos...

On en fait aussi en Auvergne...

À Riom, les cycles Sémaphore

Il s'appelle Samuel Raveneau. Il s'est installé il y a 3 ans environ et s'est promis d'ouvrir en plein centre de Riom (21, rue Marivaux) un atelier de réparation et fabrication de vélos. En toute discrétion car, depuis la rue, rien ne laisse deviner la présence d'un atelier.

Son truc à lui, c'est le vélo transporteur. Ce n'est pas exactement un vélo cargo comme on en voit de plus en plus (il n'y a pas de plate-forme) mais un vélo super costaud et rallongé ou « longtail » comme on dit dans une langue d'ailleurs. Avec ça on peut transporter ses enfants mais aussi, et en même temps, des bagages, les courses (un vélo de courses en fait).

La charge utile peut-être de 80 kg sur le porte-bagage arrière et de 40 kg sur le reste du vélo dans des sacoches (poids du conducteur non compris). Une motorisation électrique est possible ce qui est souhaitable en forte charge.

Samuel Raveneau propose un seul modèle qu'il appelle justement le Sémaphore et dont la mise en fabrication se fait sur commande après personnalisation selon les souhaits et besoins du client. Le cadre (acier) est fabriqué sur commande par un sous-traitant tchèque.

Les premiers prix sont de l'ordre de 2 000 €. Disons enfin que Samuel Raveneau est un ancien des Cycles Victoire et il travaille seul dans son atelier.

www.cycles-semaphore.com



Un vélo Sémaphore

À Beaumont, les cycles Victoire

C'est une joyeuse équipe de passionnés du vélo et du fait main qui se sont installés il y a 10 ans au sud de Clermont, à Beaumont (49, rue Victor Hugo), afin de produire eux-mêmes des vélos comme ils les aiment.

Ils savent faire tous types de vélos : route, gravel, randonneuse, VTT, fixie (vélo urbain à pignon fixe, sans roue libre et sans freins).

Uniquement sur commande, chaque cadre est fait sur mesure, soudé-brasé en acier ou inox. Tous les cadres sont garantis à vie.

La production est donc bien du pur artisanat et n'a rien d'industriel, en 9 ans l'atelier a produit 466 vélos soit 52 par an (1 par semaine).

www.victoire-cycles.com



Deux vélos Victoire

Y a pas qu'au Portugal ou en Auvergne qu'on sait faire des vélos...

On en fait aussi et des beaux en Aveyron...

L'Aveyron est une terre de production de vélos et on ne le savait pas... Et oui et l'atelier s'appelle Wish One (le nom n'est pas aveyronnais) et se trouve à Séverac d'Aveyron (nouveau nom de Séverac-le-Château).

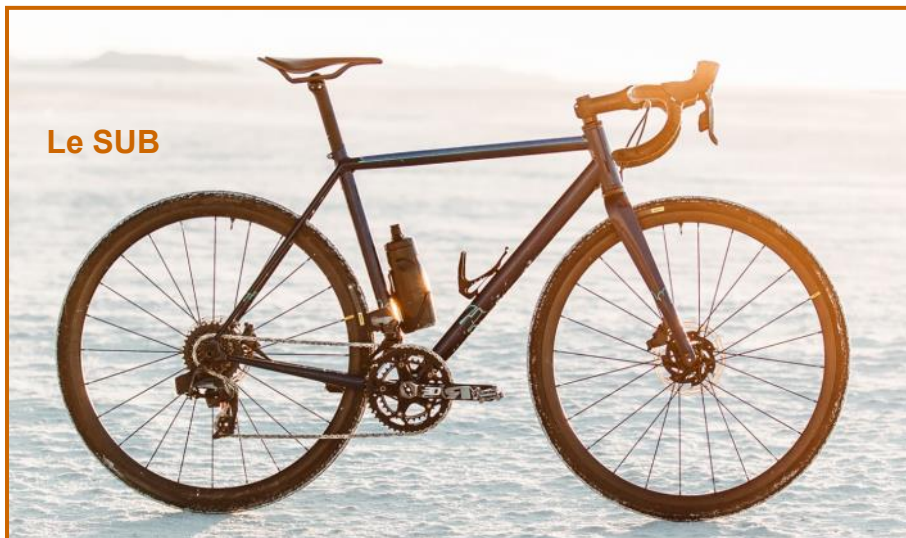
Il s'agit de l'initiative de 2 amis (Maxime Poisson, ancien joueur footballeur professionnel et Aveyronnais pur Rodez et son copain Xavier Blanc). Depuis 2018, ils fabriquent sur commande de très beaux vélos faits main. Leur crédo est la fabrication recyclable et ils utilisent quasi-exclusivement des matériaux issus du recyclage. C'est pourquoi ils ne font pas de cadres carbone mais uniquement des cadres acier ou alu. Le travail sur les cadres est fait en lien avec le constructeur bien établi CYFAC.

La gamme proposée est simple avec seulement trois modèles :

- ♦ le SUB (le plus vendu) conçu à la fois pour la route et le gravel. Prix de départ environ 4 900 €.
- ♦ le QUEST, sorte de randonneuse au long cours pour les adorateurs du « bikepacking » (ou fans de la sacoche). C'est un vélo hyper résistant sachant supporter de lourdes charges et acceptant et des roues de 650 ou de 700. Prix de départ 5 500 €.
- ♦ le CRITERIUM c'est un pignon fixe que les spécialistes du fixie trouvent fort réussi. Prix de départ 2 800 €.

www.wishonecycles.com

Le SUB



Le QUEST



Le CRITERIUM



Technique

Toujours plus, toujours moins...

C'est la surenchère et on se demande quand cela va finir. Parce qu'il faudra bien que cela finisse un jour... Je parle de la course vers le haut du nombre de pignons dans la cassette et de la course vers le bas pour le nombre de dents sur le petit pignon...

Pourquoi je dis ça ? Parce que, malgré la pandémie, le télétravail et le téléchômage, Campagnolo a présenté en 2020 un nouveau groupe qui répond au joli nom d'Ekar et qui, tenez-vous bien, propose 13 vitesses (donc 13 pignons) dont un petit pignon de 9 dents...

13 pignons

Nous sommes nombreux à avoir fait notre apprentissage de champion cycliste sur un vélo à 5 pignons et on trouvait que cela était déjà bien surtout par rapport au vélo de notre mère qui n'avait pas de dérailleur... Surtout qu'il y avait déjà un deuxième plateau ce qui faisait quand même 10 vitesses... C'était dans les années 70. Oui, je sais, ça date mais nous aussi... Il fallut quand même attendre les années 80 et la gauche au pouvoir pour passer à 6 pignons. Douze vitesses, on ne pouvait déjà plus compter sur nos doigts...! En 1990, on monte

à 7 pignons, en 1992 à 8 pignons et 9 en 1999. Et puis, la course à l'échalote se poursuit et tous les 1 à 3 ans on ajoute une couronne de plus... En 2018 Campagnolo (il fut souvent le premier dans cette surenchère) présente une cassette 12 vitesses pour la route. On se dit qu'on doit être au bout parce que les moyeux sont ce qu'ils sont et ça commence à être bien serré tout ça... Et puis, à force de réduire la largeur de la chaîne ça devient de plus en plus difficile à régler et n'est-ce pas plus fragile ? Mais quelques mois plus tard, la marque espagnole Rotor sort un groupe VTT à 13 vitesses et un seul plateau. Effectivement si on en sort devant, il vaut mieux en rajouter derrière... Et pour gagner du développement, Rotor propose un petit pignon à 10 dents.

9 dents

Concevoir un petit pignon à 9 dents est un vrai défi technologique parce que cela fait une couronne de tout petit diamètre qui doit savoir résister aux coups d'accélérateur du cycliste. Déjà, quand apparut le pignon 11 dents on se disait qu'il serait difficile de faire mieux quand on voyait la petite largeur de métal qui restait sous les dentures...

Et la couronne de 10 est quand même arrivée ! Puis la mode récente du plateau unique, d'abord apparue en VTT, a incité les bureaux d'étude à chercher à faire encore plus fort et on est ainsi arrivé à 9 dents en 2020. Et maintenant ? On serait tenté de dire non, ils pourront jamais nous faire le 8 dents !! Mais, comme par le passé on s'est souvent trompé dans nos tentatives de deviner le futur, par



prudence, nous nous abstenons d'oser un pari...

Bientôt sur la route ?

Ce groupe Ekar est dans un premier temps réservé aux vélos gravel avec un seul plateau (4 dimensions possibles : 38, 40, 42 ou 44 dents). Pour la cassette, trois options de dentures sont proposées :

- ♦ 9 à 36 dents avec 9 à 14 en continu,
- ♦ 9 à 42 dents avec 9 à 14 en continu,
- ♦ 10 à 44 dents avec 10 à 15 en continu.

Il se dit que la solution pourrait être étendue au VTT pour lequel l'option du mono-plateau est en train de faire ses preuves. Et même au vélo de route, au prix peut-être de quelques adaptations mineures car les fabricants prennent de plus en plus au sérieux le système 1x du mono-plateau qui permet un gain de poids significatif.

On attend avec impatience la nouvelle évolution qui, on peut déjà le dire, ne concernera pas le nombre de plateaux parce que moins de 1, on ne sait pas faire...



Le marché du vélo en France tendances récentes

Si les chiffres précis de l'activité du commerce vélo en 2019 sont connues (statistiques de l'Union Sport et Cycle), on n'a pas encore de données très fiables sur les résultats de 2020, année ô combien particulière s'il en est... Il est toutefois possible de dégager quelques tendances d'évolution.

2019 : du mou dans la tendance et le musculaire à la peine

En 2019, le marché global national du cycle (vélos + pièces et accessoires) en valeur a continué sa progression. Avec 2,33 milliards d'euros, il s'accroît de 10,1 % par rapport à 2018. Une progression à 2 chiffres qui pourrait donner une impression de très bonne santé du secteur. Mais, à y regarder de plus près, il faut néanmoins nuancer car si l'on considère le nombre d'unités vendues on observe un léger recul du nombre de vélos écoulés (- 2 %) ce qui prolonge un retrait de 3,6 % en 2018 par rapport à 2017. Cette distorsion entre quantitatif physique et quantitatif valeur résulte d'un basculement qui est en train de s'opérer avec d'une part un recul significatif des ventes de vélos dits « musculaires » (- 4,1 % en unités, toutes catégories confondues), ce retrait étant avant tout provoqué par la chute des ventes de VTT musculaires (- 10 %).

Et d'autre part, on assiste dans le même temps à la poursuite des ventes de VAE (vélos électriques). 388 100 unités vendues soit + 12,1 % par rapport à 2018. Et comme le prix moyen d'un VAE est significativement supérieur à celui d'un vélo musculaire, le marché du vélo continue à croître en valeur. Cela tient aussi à ce que le prix moyen des VAE s'accroît aussi

(+ 10 %) pour atteindre 1 749 € en moyenne. Cela tient à ce que les ventes de VAE sportifs (VTT mais aussi vélos route) augmentent plus vite que celles des VAE urbains lesquels sont moins chers.

Il convient de souligner que l'assistance électrique, après avoir fait son trou dans le VTT, investit de manière de plus en plus marquée le segment du vélo de route où semble-t-il, il est de moins en moins sacrilège de sortir de l'orthodoxie 100 % musculaire...

Et pour 2020 ?

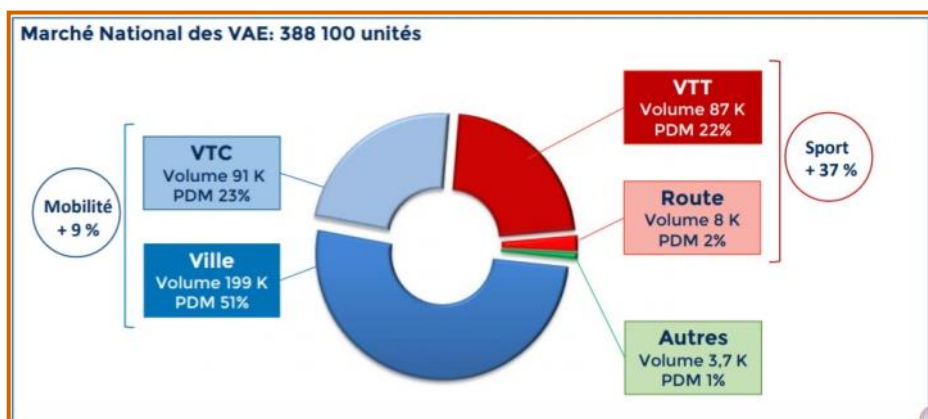
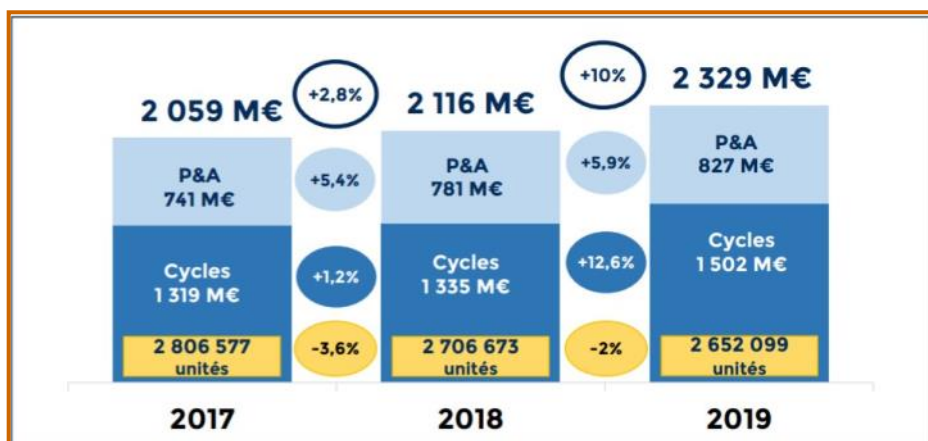
Les affaires du marché du vélo ont forcément été influencées par les événements qui ont secoué l'économie nationale mais aussi mondiale, du fait de la pandémie.

Et même si la situation a pu se traduire par un incontestable regain d'intérêt pour le vélo, si

l'image de la bicyclette s'est bonifiée et si au final le citoyen a pu avoir une plus grande envie de vélo, la traduction en terme de ventes n'a pas pleinement rendu compte de cet élan. Et ce parce que la distribution s'est trouvée confrontée à des difficultés d'approvisionnement. L'acheminement des pièces et des vélos montés s'est révélé très problématique et des retards de livraison conséquents ont pu dissuader des candidats pédaleurs trop impatients.

Néanmoins, le marché a connu un boom inouï en mai et juin 2020, au sortir du premier confinement.

Les prévisionnistes estiment qu'en valeur, en 2020, le marché du vélo musculaire devrait connaître un tassement significatif et pourrait même passer sous le montant en valeur du marché des VAE, lequel resterait stable.



Vélos identifiés et marqués

Dans la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités, un décret d'application paru au J.O. du 25 novembre 2020 oblige à identifier et marquer tous les vélos neufs vendus à partir du 1^{er} janvier 2021 et à les enregistrer dans un fichier central unique le FNV (Fichier National Vélo). La marque est à apposer sur le cadre du vélo. Il devra en être de même pour les vélos d'occasion à partir du 1^{er} juillet 2021.

Seuls échappent à cette obligation les vélos enfants à roues égales ou inférieures à 16 pouces.



Ce marquage est un moyen de lutter contre le vol de vélos qui est un véritable fléau. Cela peut dissuader le voleur s'il voit que le vélo est identifiable mais aussi cela permettra à la police ou la gendarmerie d'avoir un contact avec le propriétaire du vélo lorsque le vélo est retrouvé (on estime que tous les ans, sur un total de 400 000 vélos volés, il y en a 100 000 qui sont retrouvés mais pour lesquels on n'arrive pas à identifier le propriétaire !).

Dans les pays européens qui ont déjà mis en place ce marquage, on constate une diminution de 30 % des vols et 40 % des vélos volés sont à terme restitués à leurs propriétaires.

Ce marquage doit être effectué selon une des quatre systèmes d'identification homologués : Bicycode, ou Paravol, ou Recobike, ou Auvray Security. La technique utilisée dépend du système choisi, la marque étant soit gravée, soit imprimée, soit soudée chimiquement. Les retours indiqueraient que le procédé soudure chimique est fiable, il respecte le cadre et serait notamment conseillé pour les cadres carbone pour lesquels il est risqué de faire un gravage par percussion.

Le numéro d'identification du vélo doit apparaître sur la facture d'achat du vélo.

Il est possible de faire marquer un vélo que l'on possède déjà et qui n'est pas identifié. Il faut s'adresser à son vélociste. Le coût de l'opération varie en

général de 5 à 50 € selon la méthode retenue (29 € chez Cycles Blanc avec la méthode Recobike).

Naturellement, si vous ne gardez plus votre vélo qui est identifié et marqué, si vous le vendez par exemple, il convient que la base nationale en soit informée et le fichier mis à jour. Pour cela, il faut faire une déclaration auprès de l'opérateur qui a fourni l'identifiant. Il convient de faire la même déclaration en cas de vol ou de destruction.



Coup de pouce vélo

Vous ne connaissez pas l'Opération Alvéole ? C'est bien dommage parce que cela aurait pu vous faire économiser de l'argent, surtout si vous trouvez que les vélos neufs sont devenus trop chers (voir 3^{ème} colonne). Ça aurait pu vous aider à remettre en état la vieille bécane qui sèche au fond du garage...

En effet, un des volets de cette opération Alvéole s'appelle « Coup de pouce vélo » et a été imaginée pendant le premier confinement par ceux qui détiennent le Pouvoir Public. Ces derniers se rendaient bien compte que l'appétit de vélo de la part de nos concitoyens ne pouvait qu'enfler avec cette pandémie et il y avait somme toute un intérêt très général à favoriser les déplacements à vélo une fois le déconfinement venu. Ce en alternative aux transports en commun où tout le monde respire tout le monde.

Ce coup de pouce au vélo consiste à aider (50 €) ceux qui remettent en état un vieux vélo en ayant recours à un réparateur agréé (il y en a 3 à Riom : Cycles Blanc, Intersport à Mozac et Cycles Sémaphore). Dotée de 60 millions d'euros, cette opération (qui prend fin le 31 mars 2021) pourrait remettre en selle plus d'un million de bicyclettes.

Mon cher vélo...

C'est l'autre qui l'a dit : ce qui est rare est cher...ce qui est une façon de traduire la loi du marché qui veut que l'on ajuste l'offre et la demande par le prix. Il semblerait que la demande en vélos soit plutôt forte en ce moment alors que l'offre est maigrelette. Tout ceci ne peut que conduire à une tension sur les prix...

Et des prix en hausse, c'est bien ce qui est arrivé en ce début 2021. Et cela concerne tous les réseaux de distribution. L'explication donnée est que les matières premières sont plus chères, que les taux de change entre l'euro et les monnaies asiatiques ne sont pas en notre faveur et que les coûts d'acheminement des commandes arrivant en conteneurs ont été multipliés par 5 en un an...

Faudra voir à recycler les cycles...

Clic-clac, ici ou là...

12 mars 2020, Côte de Busset (03), passage de Paris-Nice



1er mars 2020, ouverture de la saison route



Clic-clac, ici ou là...

Vers La Garandie, 5 juillet - Qu'est-ce qu'ils foutent encore derrière !



*Le Mas de Davayat
25 janvier*



19 juillet, Gannat et environs



Dernière sortie de la saison, 30 décembre 2020

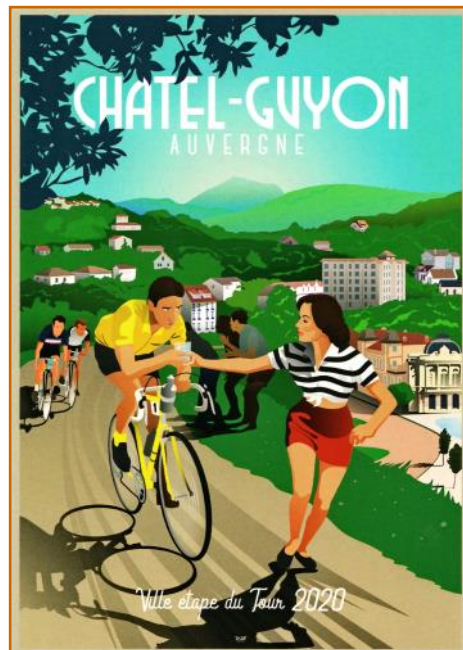


Le Tour vint... et des vélos poussèrent partout...

Heureusement que le Tour de France a une conception élastique de la géométrie sinon nous aurions bien peu de chances de le voir passer en nos régions massivement centrées... Il se trouve qu'en 2020, le Tour a eu des faiblesses pour l'Auvergne et particulièrement le Puy-de-Dôme avec deux départs d'étape à Châtel-Guyon et Clermont-Ferrand les 11 et 12 septembre derniers.

Et notre région a tenu à saluer avec faste cette délicate faveur. C'est ainsi que dès le printemps, on a vu apparaître et sortir de terre un bataillon de bécanes d'un autre âge, souvent repeintes pour l'occasion. Elles ont poussé dans les ronds-points, sur les talus bien exposés, voire se sont accrochées aux murs des maisons comme de vulgaires Père-Noël escaladeurs.

De leur côté les commerçants, surtout à Châtel, mais aussi à Riom, ont rivalisé de fantaisie pour décorer leurs vitrines.



LE MONTAIGNE, JEUDI 10 SEPTEMBRE 2020 24

TOUR de France

- VENDREDI ÉTAPE CHÂTEL-GUYON - PUY MARY
- SAMEDI DÉPART DE CLERMONT-FERRAND

CLERMONT
ACCUEILLE LE TOUR

LE LAUNE NOUS VA SI BIEN

A l'assaut de l'Auvergne

ATTENTION

TOUR DE FRANCE

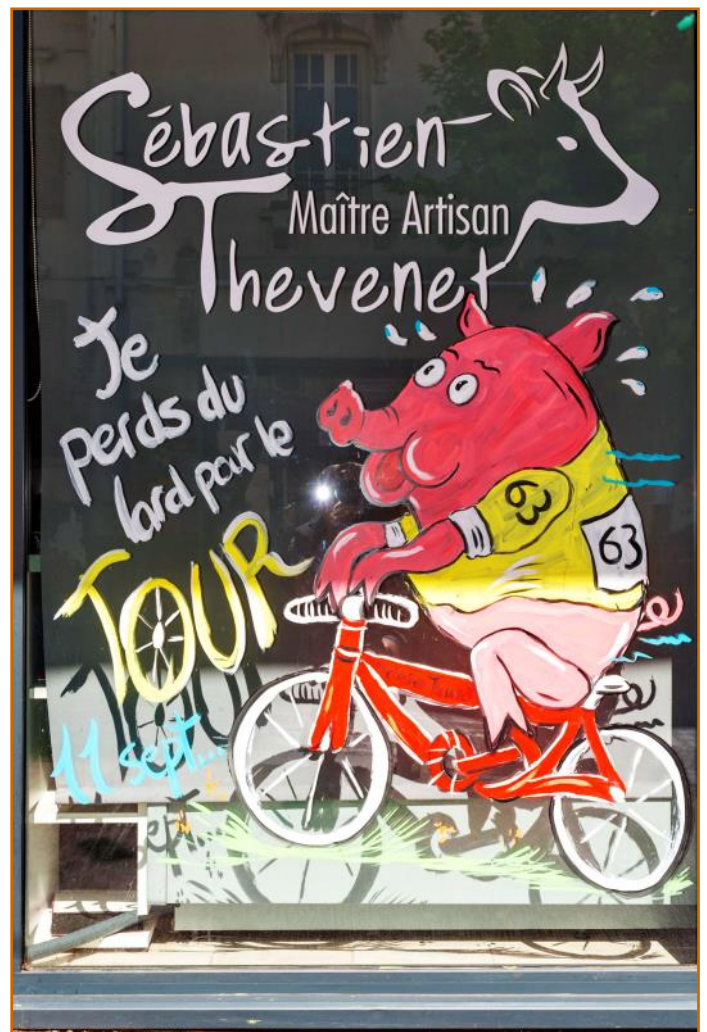
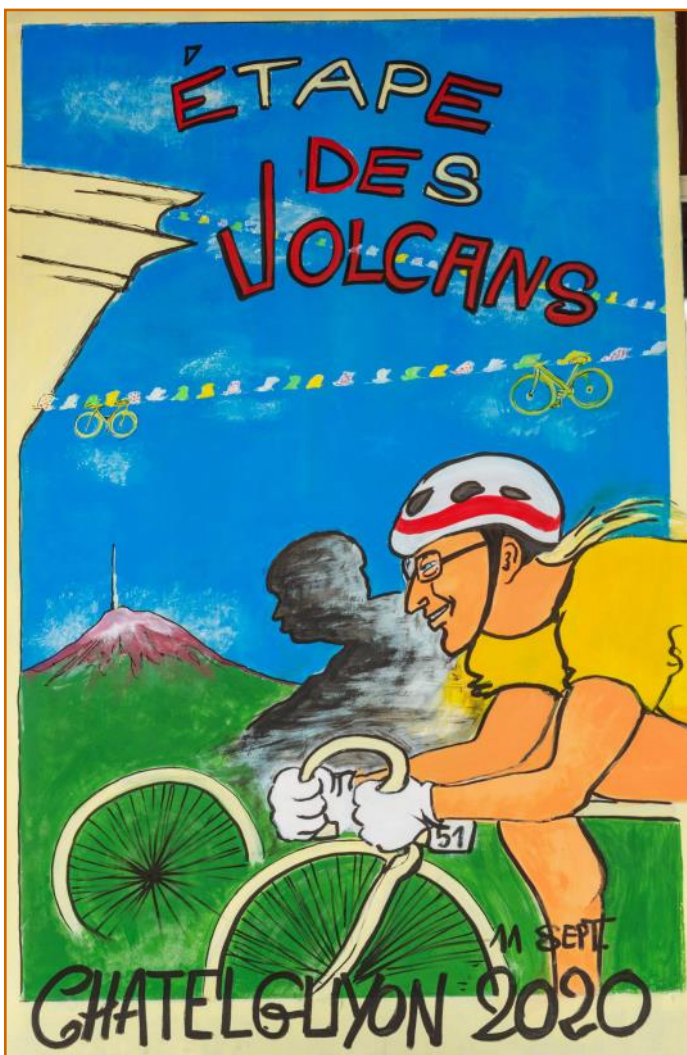
11 SEPTEMBRE

CIRCULATION ET STATIONNEMENT TRÈS PERTURBÉS

Le Tour vint... et des vélos poussèrent partout...



Et c'est comme ça que Bernard a fini par retrouver son vieux vélo jaune qu'il avait perdu depuis 30 ans...



Les chefs

Pour l'heure il n'y a pas eu d'Assemblée Générale 2021, laquelle, lorsqu'elle pourra se tenir, validera la composition du bureau. Pour info, rappel de la composition du bureau en 2020 :

Président

Jean-Claude Batisse

Vice-Président

Daniel Guittard

Trésorier

André Robiolle

*Secrétaire, rédacteur de
«Roue libre»*

Michel Lablanquie

Les réunions mensuelles

La réunion mensuelle des membres du bureau est fixée (en principe) au premier vendredi de presque chaque mois, à 20h30 dans la salle de réunion de la mairie de Pessat-Villeneuve (1er étage, en haut de l'escalier).

Cette réunion est ouverte à tous les adhérents du Club surtout s'ils ont des choses à dire sur le fonctionnement et les orientations du CCPV.

Seraient ainsi possibles pour 2021 les réunions des (à titre indicatif) (modifiable selon impératifs de dernière minute et contingences sanitaires) :

vendredi 2 avril

vendredi 7 mai

vendredi 4 juin

vendredi 3 septembre

vendredi 1^{er} octobre

vendredi 5 novembre

Non, ce ne fut pas l'étape de Romain...

Cette année, le Tour de France faisait les yeux doux à l'Auvergne (voir page 25). Il y avait même le 11 septembre une étape 100 % auvergnate (Châtel-Guyon/Le Pas de Peyrol).

Et quelle étape avec plus de 5 000 m de dénivelée positive cumulée ! Et on nous la promettait, elle allait sourire aux Auvergnats, notamment au grimpeur Romain Bardet ou au puncheur Julian Alaphilippe. Et, après la reconnaissance de l'étape à la mi-juin, La Montagne par-

lait même de « l'étape de Romain » !

Mais, les choses ne se passent pas toujours comme on voudrait qu'elles se passent... Et l'étape de Romain devint le martyr de Romain. C'est après le ravitaillement, dans une descente, que suite à une inattention, plusieurs coureurs chutent dans un virage à droite. Et Romain Bardet se retrouve au sol.

Il tente de se relever mais, véritablement sonné, il tombe à nouveau. Ce n'est qu'au

bout de plusieurs minutes qu'aidé par ses coéquipiers il parvient à se mettre en selle. Bien entouré, il arrive tout de même à recoller au peloton. Mais il souffre et la fin de l'étape est un chemin de croix. Notamment la rampe d'arrivée à 8 % de pente où il est distancé. Et le soir le verdict tombe : traumatisme cérébral et abandon immédiat.

Non, ce ne fut pas l'étape de Romain... ce fut même son Tour le plus raté...



Romain Bardet abandonne le Tour de France



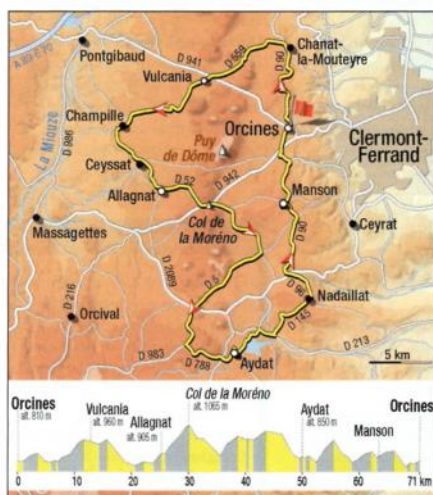
Deux circuits que proposait la revue « Le Cycle » dans un récent numéro

DÉPART ET ARRIVÉE: ORCINES (63) > DIFFICULTÉ: ▲▲▲▲△△△
DISTANCE: 71 KM > DÉNIVELÉ: 1 120 M > CARTE: MICHELIN N° 522

Le « Géant » des dômes

Entre forêts et prairies, le puy de Dôme sera en point de mire sur ce circuit agréable par sa fraîcheur.

Le départ relativement facile offre quelques panoramas sur Clermont-Ferrand et la plaine de Limagne. Après Chant-la-Mouteyre, la vue sur les sommets arrondis vous indique que vous êtes de plain-pied dans les monts Dôme. Votre entrée entre puy Chopine et puy des Goules vous conduit aux portes du centre Vulcania et près du volcan de Lemptégy. Direction Mazaye, après Ceyssat, vous passez à côté du château d'Allagnat. La route s'élève pour atteindre le col de la Moréno à 1065 m. Le passage sur un axe large est de courte durée. En tournant à droite, vous descendez rapidement et traversez Beaune-le-Chaud. Après le Km 35, tournez à gauche pour monter vers le puy de la Vache et passez au château de Montlosier qui abrite la Maison du Parc naturel régional des volcans d'Auvergne. Après le hameau de La Garandie, direction Aydat pour profiter de son lac naturel, le plus grand d'Auvergne, offrant tous les plaisirs de la plage. La traversée successive des villages de Rouillat,



<https://www.openrunner.com/r/6040606>

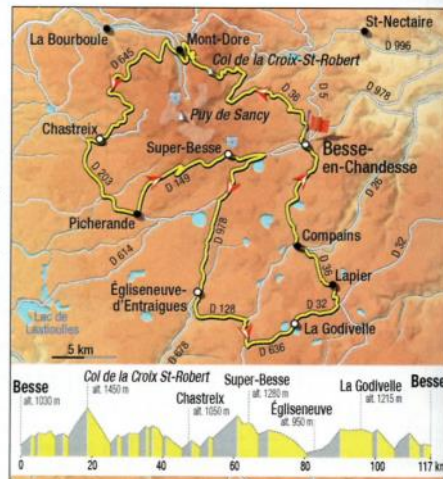
Nadaillat, Theix, Saint-Genès-Champanelle, Thèdes, Manson et Fontanas vous permet de regagner votre point de départ par des routes pittoresques, avec une vue sur l'éternel puy de Dôme. ●

DÉPART ET ARRIVÉE: BESSE-EN-CHANDESSE (63) > DIFFICULTÉ: ▲▲▲▲△△△
DISTANCE: 117 KM > DÉNIVELÉ: 2 180 M > CARTE: MICHELIN N° 522

Autour du Sancy

Sur ce parcours autour du puy de Sancy, vous roulez dans un cadre d'exception, qui vous réserve un passage hors du temps.

Avant même le Km 10, vous voilà dans le vif du sujet. Vous passez à côté du rocher de l'Aigle et la descente suivante amène à la réserve naturelle de la vallée de Chaudefour. Vous apercevez alors la dent de la Rancune et le puy de Sancy. La grimpe à travers les montagnes permet de faire culminer la sortie du jour au col de la Croix Saint-Robert (1451 m). Vous devriez voir le lac Chambon et le château de Muro. Après le passage rapide sur la ville du Mont-Dore, vous montez à la stèle en direction de Chastreix. La descente après ce village montagnard n'est que de courte durée, car au croisement de La Tour-d'Auvergne, vous remontez vers Picherande en léchant la belle réserve naturelle de Chastreix-Sancy. Le col de la Geneste franchi, vous vous trouvez à la station de Super-Besse, qui a souvent servi de ville-étape sur le Tour de France. Il est possible de rejoindre Besse directement, mais notre circuit se poursuit sur des routes magnifiques où quelques écarts vous permettront d'admirer des lacs, tels que le Pavin et le



<https://www.openrunner.com/r/6040642>

Chauvet ou ceux de la commune de La Godivelle. Sur votre parcours, Eglise-neuve-d'Entraigues et sa Maison des fromages et le minuscule hameau de Brion ou Compains ne manquent pas non plus d'intérêt, avant de regagner la cité médiévale de Besse. ●

Les Cycles BLANC encouragent le Club Cyclo de Pessat-Villeneuve

Comme toujours, une offre exceptionnelle est réservée aux licenciés du CCPV pour la saison 2021 :
10 % de réduction sur les prix affichés pour l'achat de pédales, chaussures, habillement et accessoires.



Le Team Cycles BLANC
c'est 5 spécialistes
à votre service

Pour bénéficier de la réduction
bien indiquer son adhésion au CCPV
et présenter la licence.

83 avenue de Clermont - RIOM
(à côté BIOCOOP et DARTY)

Tél. : 04 73 38 03 25

cyclesblanc@orange.fr

cyclesblanc.com

C'est quand qu'on va où ?

Les sorties 2021

Bien évidemment, dans les circonstances actuelles de totale incertitude sur le court et moyen terme, il est inutile de bâtir un calendrier prévisionnel des sorties que nous ferions sur l'année 2021.

Nous sommes donc contraints de « naviguer à vue » et retenons le principe que chacun sera informé par e-mail des sorties ordinaires ou spéciales qui, selon les circonstances, pourront être envisagées.

Nous ne pouvons donc qu'établir une liste indicative de « souhaits » qui, espérons-le, pourront devenir réalité...

Ce que nous aimerions pouvoir faire :

- 7 mars 2021 (8h30) : reprise des activités route,
- au printemps, sortie décalée dans l'Allier (secteur St Pourçain/Gannat),
- le Rallye de Marsat le 1^{er} mai,
- sorties décalées tant côté Combrailles que Livradois-Forez ou région Issoire direction Cézallier,
- maintenir le Tour du Sancy et de la Truffade (si les restos ouvrent) en juin pour l'odeur des foin coupés (et du fromage chaud),
- nous rappeler au bon souvenir du Col du Béal,
- à l'automne, maintenir la nocturne VTT et sa raclette (pour l'odeur du fromage chaud).

Le schéma cyclable communautaire

Dans sa réunion du 3 février 2021, le Conseil Communautaire de Riom Limagne et Volcans a adopté le «schéma cyclable communautaire». Il s'agit d'un plan de réalisation d'aménagements routiers favorisant les déplacements à vélo sur le territoire de l'intercommunalité (pistes cyclables). Ce schéma est sensé représenter ce qui serait souhaitable à terme pour satisfaire aux besoins à la fois des déplacements quotidiens

et des déplacements de loisirs.

Il s'agit d'un plan résolument ambitieux qui représente un maillage cohérent et continu de quelque 271 km de pistes cyclables tracées sur la voirie départementale ou communale. Le coût estimé global de ce plan est pour l'heure évalué à 23 millions d'euros.

Aujourd'hui, seuls 62 km sont aménagés, c'est dire s'il reste encore beaucoup à faire ! Ce maillage a été conçu pour des-

servir les chefs-lieux de communes, les lycées, les collèges, les gares, les aires de covoiturage.

Mais le maître d'ouvrage des travaux ne sera pas Riom Limagne et Volcans, il s'agira bien des communes ! Et il n'y aura aucune obligation pour les collectivités d'engager ces travaux ! D'où le risque d'une part qu'il faille beaucoup de temps pour que tout cela soit vraiment concrétisé, mais aussi d'autre part qu'il y ait des chaînons manquants et des ruptures dans la continuité du maillage...

L'intervention de RLV dans la mise en œuvre du programme prendra la forme d'une aide financière aux communes, ainsi que l'apport de conseils et d'ingénierie pour le montage des dossiers par les maîtres d'ouvrage.

