

Rouge libre

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

CCPV



Mars 2023

28^{ème} année

Nouvelle formule

N° 37

2022 : en pente douce



*L'élégance des courbes d'un vélo d'antan
le vélocipède de Pierre Michaux (1861)*

Sommaire

Une année en pente douce	2	Les vélos flotteurs	20
L'Assemblée Générale 2022	2-3	Le vélo toujours là mais pas de la même façon	21
Après l'Assemblée Générale, le restaurant	4	Que la lumière soit	22-23
Retour en images sur quelques sorties en 2022	5-6-7	Rêvons un peu	24-26
Quelques idées reçues sur le vélo	8-11	On n'arrête pas le progrès	27
Bien en selle	12-13	29 janvier Assemblée Générale 2023 du CCPV	28-29
Le vélo c'est aussi ça	14-16	Graine de champion à Riom	30
Puy de Dôme le reTour	17	Super nana	30
Et Sainté devint la capitale française du vélo	18	2022 année noire pour les cyclistes	31
Les droits du cycliste	19	C'est quand qu'on va où ?	32

Une année en pente douce

Dans le prolongement des deux années précédentes 2021 et 2020 qui, dans un contexte de pandémie totalement inédit, nous avaient pris totalement à contre-pied, 2022, même sans confinement, n'a pas retrouvé les caractéristiques d'une année normale.

A nouveau on ne peut que constater un niveau réduit des activités, tant dans le nombre de participants prêts à mettre le maillot, que dans les projets non

concrétisés. Où est passée la sortie nocturne VTT d'automne et sa récompense raclette, pourtant largement plébiscitée jusqu'ici ? Qu'est devenue la semaine grand vélo de juin ? Pourquoi n'arrive-t-on plus à organiser le Tour du Sancy au printemps ? Pourquoi ne tient-on pas le calendrier des réunions mensuelles ?

Bien sûr les données démographiques du groupe ne nous aident pas. Nous sommes de

moins en moins nombreux, nous prenons de l'âge avec les contingences médicales liées ce qui nous rend certainement moins disponibles. Toujours est-il qu'il y a un déficit évident d'envie au niveau du Club.

Tout cela fait que le sentiment qui se dégage est celui d'une glissade en pente douce. Glissade vers quoi ? Bien malin qui pourrait le dire ! Nous souhaitons simplement que cela ne soit pas à court terme la mort du CCPV.

Assemblée Générale 2022

C'est le samedi 19 mars 2022 que nous nous sommes retrouvés à 9h30 dans la salle voûtée de l'ancienne mairie pour l'Assemblée Générale statutaire du CCPV. Nous étions 14 présents. Seule la tripe manquait à l'appel.

Le Président Jean-Claude Batisse se félicite de la présence de Gérard Dubois maire

de Pessat-Villeneuve et le remercie pour la mise à disposition gracieuse des locaux municipaux pour la tenue de nos réunions.

Après la présentation habituelle par le Secrétaire d'un audio-visuel sur les faits majeurs de la campagne écoulée, le Président rappelle les sorties majeures de la saison 2021. Il in-

dique que certains points du programme sportif qui avait été envisagé n'ont pu être réalisés. Il pointe notamment la sortie nocturne VTT de l'automne.

Le Trésorier André Robiolle dresse le bilan financier de la saison 2021. Le compte d'exploitation fait apparaître un léger déficit qui s'explique par le poste des équipements (maillots et



Assemblée Générale 2022 (suite)

(Suite de la page 2)

cuissards) pour lequel nous avons fait des achats. Les ventes qui ont suivi n'ont pas encore été toutes réalisées et se sont faites à un prix légèrement inférieur au prix coutant. Tous les justificatifs comptables ont été présentés et l'Assemblée a donné quitus au Trésorier en le félicitant pour sa rigueur et la bonne tenue de comptes.

Le Trésorier a confirmé que le changement de banque détentrice du compte courant du CCPV était bien effectif. La Caisse d'Epargne remplace la Banque Postale.

L'Assemblée acte le principe

du maintien à 40 € du montant de la cotisation 2022.

Conformément aux statuts, l'AG procède ensuite au renouvellement des membres du Conseil d'Administration. Sont renouvelables, Jean-Paul Delbouve, Alain Bargoin, Olivier Belin, Daniel Guittard, Jean-Claude Batisse. Tous acceptent de se représenter et il n'y a pas de nouveaux candidats. Ils sont tous réélus à l'unanimité.

Le Président évoque une ébauche de projet de calendrier sportif pour la saison 2022 qui vient de débiter sur la route le 6 mars dernier. Le principe d'une sortie décalée précoce depuis

Broût-Vernet dans l'Allier le 10 avril est avancé. Le 1^{er} mai, nous devrions maintenir notre participation au Rallye du Muguet à Marsat. Le 15 mai nous pourrions envisager une sortie décalée depuis la gare de Chignat et le 29 mai un départ de Chanat-La-Mouteyre. Le 18 juin nous pourrions lancer un appel pour le Tour du Sancy et de la Truffade. Enfin, est évoquée la possibilité d'organisation avant l'été d'un «week-end rallongé grand vélo» dans la Montagne Noire à partir d'un gîte.

Il s'agit là de simples propositions dont il sera discuté lors des réunions mensuelles.



Un pistolet contre les chiens

Accessoire étrange, le « vélo-dog ». De la fin du XIX^e au début XX^e siècle, les cyclistes subissent souvent les assauts des chiens errants. On leur propose donc des revolvers tirant de petites balles de 6 mm destinées aux animaux agressifs. Les facteurs notamment sont friands de cette arme de défense pour assurer leur tournée en zone rurale.

Créé à la fin du XIX^e siècle par le Français René Galand.



Vélo dog

Ce pistolet de défense a été étudié pour les cyclistes au début du XX^e siècle afin de se protéger des chiens agressifs.

Après l'Assemblée Générale, le restaurant...

Le 19 mars 2022, à l'occasion de l'Assemblée Générale, nous n'avons pas eu droit à la tripe traditionnelle et apéritive mais nos travaux se sont prolongés par une séance convivialité qui a confiné autour d'une table de restaurant les membres du Club et leurs compagnes/compagnons. C'est ainsi que nous sommes allés attendre Louise à Ménérol. Une table que nous n'avions pas encore essayée. Le moment était attendu car si nous avions pu le faire en mars 2020 à Thuret, c'était d'extrême justesse, quelques jours avant le black-out du premier confinement. Le moment a été très largement apprécié.



lamontagne.fr

LA MONTAGNE

Centre France dimanche PUY-DE-DÔME DIMANCHE 20 MARS 2022 - 2,00 €

TV Mag
fémina

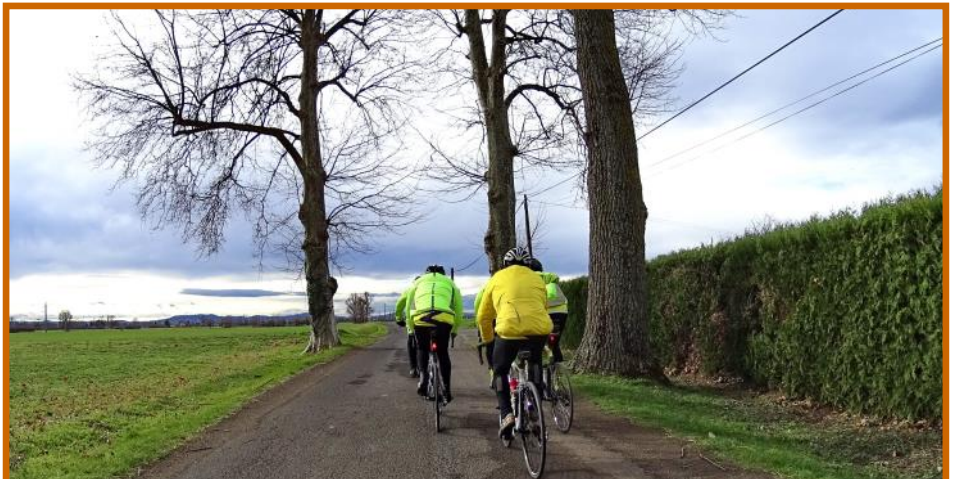
Grands Jaunes !

Retour en images sur quelques sorties en 2022

Une ouverture de saison à double détente

Officiellement, la sortie route d'ouverture avait été fixée au dimanche 6 mars. Malgré des conditions climatiques loin d'être des plus engageantes (- 3 C° au matin !) il y a eu 5 courageux qui ont bravé les éléments pour une boucle limagnaise de 75 km.

Le dimanche suivant, 13 mars, dans un fort vent du sud, les cyclos étaient à peine plus nombreux (6) pour aller tourner autour de Pont-du-Château.



Un «chaussidou» pour les vélos, vous connaissez ?

C'est «La Montagne» qui nous en informe, d'ici quelques mois serait aménagé un «chaussidou», le premier du département, sur la portion de route qui relie St-Hippolyte à la rocade de Riom.

C'est, croit-on comprendre, un aménagement routier destiné à faciliter le partage de la route entre vélos et voitures avec une priorité donnée aux vélos.

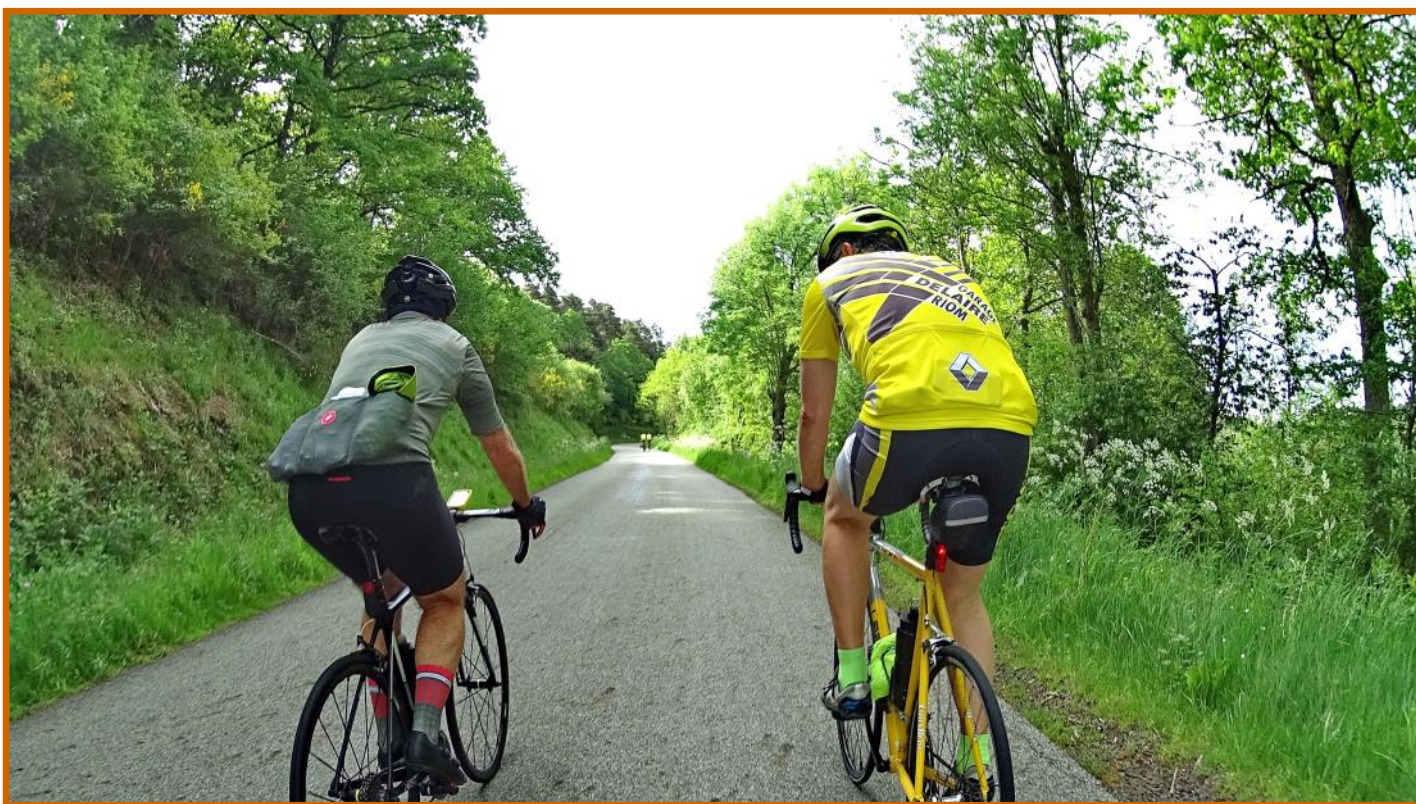
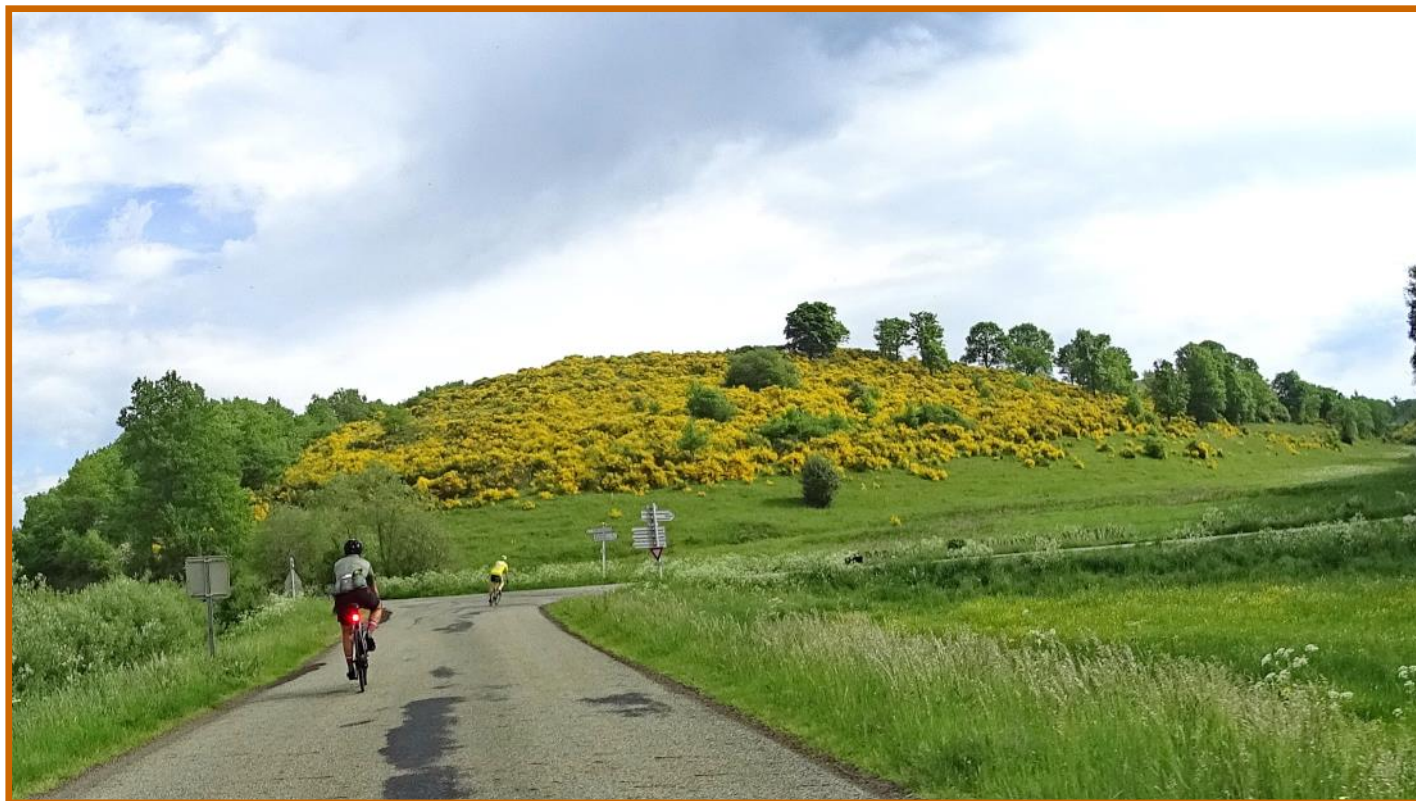
Bon, très bien, c'est plutôt une bonne nouvelle mais on ne voit pas très bien en quoi cela consiste exactement et ce qui va changer sur le terrain sachant que la chaussée n'est pas élargie pour autant...

Nous avons simplement remarqué que le revêtement a été refait nickel. C'est déjà ça !

Quant aux détails, soyons patients, il paraît que cela serait mis en place au printemps 2023.

Nous essayerons alors et jugerons à l'usage.

Retour en images sur quelques sorties en 2022



***C'était le 19 mai, nous avons prévu une sortie en départ décalé à Chanat-la-Mouteyre.
De là nous sommes passés à Mazayes, St-Pierre-le-Chastel, Bannières.***

Retour en images sur quelques sorties en 2022



C'était la première sortie VTT de l'automne 2022. Au départ de Pessat-Villeneuve. Passage à Cellule, St-Myon, Jozeland. Au total 53 km avec un très beau temps et des couleurs d'automne flamboyantes.

Quelques idées reçues sur le vélo

Dans un ouvrage intitulé «Mythes et réalités sur le vélo» (Les Editions de l'Homme), deux auteurs canadiens, Martin Lussier et Alain Charlebois, pratiquants assidus à leurs heures et quelque peu forcenés du vélo, s'attaquent à certaines croyances habituelles qui se rapportent à la pratique du vélo et tentent de démêler le vrai du faux.

Voilà ce que nous avons retenu.

Pour fendre l'air, c'est quoi le plus efficace ?

Les équipements qui permettent et à moindre coût de mieux réduire la résistance de l'air sont la tenue vestimentaire, le prolongateur de guidon (parce qu'il oblige à

améliorer la position) et le casque.

On dépensera beaucoup d'argent pour une moindre efficacité en misant sur la qualité du cadre ou de meilleures roues.

Ces résultats ont été démontrés à de multiples reprises par des essais en soufflerie. Donc il faut choisir la combinaison qui moule bien (skinsuit), le prolongateur de guidon et le casque aérodynamique.

Faut-il privilégier des pneus étroits ?

Dans les forces ennemies qui s'opposent à l'avancement du cycliste, les pneus interviennent sur la composante friction (frottements). On a calculé que vaincre les forces de friction apparaissant au niveau des roues et de la

transmission (chaîne) consomme de 10 à 30 % de la puissance fournie par le bonhomme.

Il ne faut pas utiliser des pneus les plus étroits possible parce que les jantes les plus aérodynamiques sont celles pré-

vues pour des pneus de 23-25 mm. De plus, les pneus les plus larges sont plus confortables et réduisent les risques de chutes dans les virages. Il est loin le temps où on ne jurait que pour des pneus de 19 ou 21...

Comment moins souffrir de l'arrière-train ?

L'appui des fesses sur la selle se fait par les ischions qui sont des pointes osseuses. Si la selle est trop étroite, c'est le périnée (un muscle) qui souffre. L'idéal serait de choisir sa selle en fonction de l'écartement mesuré des pointes des ischions.

On conseille aussi de laver

son cuissard après chaque utilisation pour maîtriser le risque bactérien.

Enfin et tout le monde n'est peut-être pas au courant, mais un cuissard se porte comme un kilt écossais à savoir sans aucun sous-vêtement...

Et puis, si on a toujours mal

après ça, on peut varier sa position sur le vélo (se redresser sur quelques centaines de mètres, remonter les mains sur les cocottes...). A défaut de supprimer toutes les douleurs, cela devrait au moins changer l'emplacement du mal. On aura toujours mal, mais ailleurs...

Que penser des vêtements de compression ?

Il est de plus en plus tendance, chez les cyclistes qui cherchent à être plus performants, de recourir à des vêtements dits de compression (bas, manchons, collants, combinaisons moulantes) qui com-

priment le corps en le moulant.

Les études scientifiques qui ont cherché à évaluer le phénomène ont rarement été concluantes.

L'accélération du retour du

sang vers le cœur mise en avant par les équipementiers a surtout été observée chez l'athlète au repos mais rien de significatif n'est observé sur le cycliste en plein effort.

(Suite de la page 8)

Un autre argument avancé est celui de l'amélioration du VO2 max (consommation d'oxygène) mais cela n'a jamais pu être me-

suré. Par ailleurs, la compression ne diminue pas la perception de l'effort.

En conclusion, on ne peut pas affirmer que les vêtements de

compression sont utiles au cycliste durant l'effort. Il se pourrait en revanche que la récupération après l'effort soit légèrement meilleure si on porte à ce moment là des vêtements compressifs.

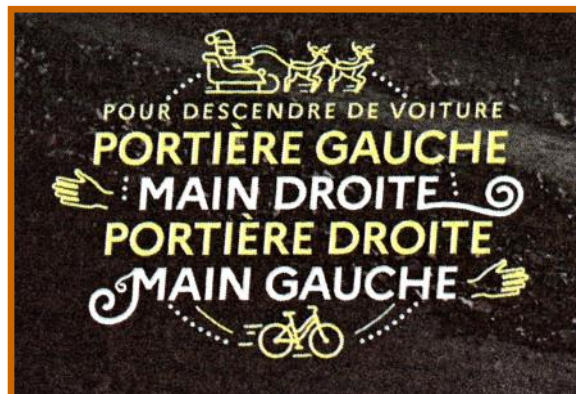
Les dangers de l'emportière.

Vous vous demandez ce que c'est que l'emportière ? Et pourtant vous le connaissez bien... C'est un risque qui guette le cycliste en circulation urbaine. C'est tout simplement la collision dans une portière de voiture à l'arrêt qui s'ouvre brusquement... La police de Montréal compte 150 cas déclarés par an en moyenne. Il y en aurait 100 à Lyon, 300 à Chicago. Mais en réalité il y en a bien plus car on sait que la majorité des collisions de ce type ne sont pas déclarées. Même si dans la plupart des cas les conséquences ne sont pas très graves sur un plan physique, il peut y avoir des traumatismes plus sérieux et

même des issues mortelles.

A signaler qu'aux Pays-Bas, pays qui court en tête pour l'attention portée par les pouvoirs publics à la sécurité des mobilités vélo, dans la formation dispensée par les auto-écoles pour la préparation au permis de conduire voiture, on enseigne aux élèves conducteurs la technique du Dutch Reach (en Français «ouverture pivot»). Il s'agit d'habituer l'automobiliste à ouvrir sa portière de la main droite lorsqu'il veut descendre. De la sorte, cela l'oblige à tourner le tronc vers la gauche (à pivoter) ce qui le met dans une meilleure

position pour jeter un coup d'œil arrière et voir si un vélo se trouve dans l'angle mort et va se porter très vite à hauteur de la portière.



Message de la Prévention Routière en faveur de l'« ouverture pivot ».

Vous êtes resté un grand enfant, aussi on vous conseille de boire un lait au chocolat après l'effort.

On sait que pour préparer une bonne récupération on recommande de consommer 60 à 80 grammes de glucides et 15 à 20 grammes de protéines à

deux moments bien identifiés après l'arrêt de l'effort : dans les 30 mn après l'arrêt puis 2 heures après.

Pour cela, le lait au chocolat est

parfaitement recommandé puisqu'il présente le ratio idéal glucides/protéines à savoir 3 à 4 pour 1. De plus c'est une boisson à coût modique...

Le poil aux pattes, c'est vraiment grave ?

Un essai en soufflerie sur 8 cyclistes (avant et après rasage des jambes) a montré que les jambes rasées permettaient d'économiser 10 à 15 watts soit un gain d'une minute sur 40 km de plat à 40 km/h. Soit un avantage rasage non négligeable pour des pédaleurs en

recherche de performances. Et comme nous on n'a pas vraiment ce profil, c'est pas demain que nous allons nous raser les gambettes...

Et en plus, si on se rase les bras et les avant-bras on peut espérer un gain supplémentaire de 19 secondes sur la même distance

de 40 km à 40 km/h. L'histoire ne dit pas ce que l'on gagne à se raser les sourcils.

De plus, il est avancé qu'en cas de chute, une peau lisse réduit les risques d'infection. Enfin, une peau rasée procure un meilleur confort lors du massage.

Que prendre pour s'alimenter pendant l'effort ?

Cela a souvent été démontré, la performance à vélo s'améliore lorsque l'on consomme des glucides au cours d'un effort prolongé. Les

sucres, en effet, aident à repousser la fatigue si l'effort est long.

Il est surprenant de constater que l'on arrive au même résultat si on ne fait que se rincer la

bouche avec un liquide sucré sans l'avaler. En réalité ce sont des récepteurs de glucides situés dans la bouche qui envoient un message au cerveau lui di-

(Suite de la page 9)

sant que des glucides sont passés et sont disponibles dans le corps (même si cela n'est pas vrai) et en réponse le cerveau va retarder l'envoi de signaux de fatigue.

Mais si on ne fait qu'une sortie récréative ne dépassant pas une heure, il ne sert à rien de boire une boisson sucrée ou autre préparation énergétique du commerce. De l'eau suffit.

Mais quels sucres choisir ? Les sucres à privilégier pour un meilleur confort gastro-intestinal sont d'abord le glucose, mais aussi le mélange glucose/fructose dans un rapport de 2 pour 1. On peut aussi prendre de la maltodextrine ajoutée à du fructose dans un rapport de 1 pour 0,8.

Enfin, si vous faites partie de la tribu des adorateurs des

pâtes, ces fameux sucres lents, sachez que pour que cela vous aide à mieux passer une longue sortie, il faut qu'elles aient été consommées 36 à 48 heures avant l'effort. Donc totalement inutile de cuisiner des pâtes le samedi pour une sortie le dimanche matin. A la rigueur le vendredi soir ou mieux, le vendredi à midi à la cantine. Les pâtes sont des sucres lents et même très lents...

Mouliner ou pas ?

Depuis que les vélos sont équipés de changements de vitesses, il est une question qui se pose encore et toujours. Quelle est la cadence de pédalage idéale qui allie performance et confort de pédalage ?

Pour répondre à cette question les chercheurs mesurent la consommation d'oxygène d'un cycliste développant une même puissance mais à différentes cadences de pédalage mesurées en tours de pédalier par minute. La cadence associée à la plus faible consommation d'oxygène (donc à plus faible

coût énergétique) serait celle qui demande le moins d'effort et donc celle qu'il faudrait choisir lorsque l'on pédale.

Les différentes mesures effectuées de cette manière sont unanimes : plus on a une cadence rapide, plus le coût énergétique est élevé. On a ainsi trouvé qu'avec une cadence de 100 t/mn, la consommation en oxygène est 10 % supérieure à la consommation d'énergie à 60 t/mn. L'idéal semble se trouver autour d'une cadence de 60-70 t/mn.

Alors pourquoi les champions (?) comme Froome ou Armstrong

s'évertuent-ils à mouliner comme des garçonnets à 100 t/mn voire plus ? Du reste, de nombreux entraîneurs conseillent à leurs poulains des cadences de 90-95 t/mn. En fait, le coût énergétique n'est pas le seul facteur à prendre en considération. Il y a aussi la fatigue des muscles de la cuisse et quand on tourne lentement les pédales, il faut pousser et tirer sur ces pédales avec une plus grande force pour développer une même puissance. Et le risque d'une fatigue musculaire est plus élevé. Cela explique que les cyclistes chevronnés préfèrent mouliner...

Le vélo à cœur

Au CCPV, on a le vélo à cœur, c'est bien connu et nos cardiologues ne démentiront pas...

Les médecins en sont convaincus, la pratique du vélo est favorable à la santé cardiovasculaire des cyclistes.

Il a été montré à multiples occasions qu'une pratique régulière :

⇒ diminue de 50 % le risque de décès causé par une maladie du cœur,

⇒ prévient et réduit même l'accumulation de dépôts sur les parois des artères,

⇒ favorise le maintien d'une tension artérielle normale voire

peut réduire un état d'hypertension,

⇒ abaisse le risque d'obésité abdominale laquelle accentue le risque de maladie cardiovasculaire.

Toutefois, il est aussi montré que sur certains sujets, une pratique du vélo à haute dose peut occasionner des arythmies cardiaques, ou la formation de tissu cicatriciel durable dans le cœur (fibrose), ou le dépôt de calcium sur les parois des artères.

Mais les avantages sont bien supérieurs aux conséquences des effets négatifs puisqu'il est indéniable que l'entraînement cycliste accroît l'espérance de

vie.

Une étude d'envergure publiée en 2013 et conduite sur l'ensemble des participants au Tour de France entre 1947 et 2012 a montré que les coureurs du Tour avaient une espérance de vie supérieure de 6 ans à celle de leurs contemporains non cyclistes professionnels.

Une autre étude d'origine finlandaise, conduite sur les athlètes d'endurance (coureurs de fond, marathoniens, skieurs de fond) ayant participé aux Jeux Olympiques entre 1920 et 1965 vivaient en moyenne 5 ans et 6 mois de plus que leurs contemporains.

Le vélo fait mal au bas du dos

Les douleurs au dos du cycliste ont des causes qui se rangent dans deux catégories :

⇒ soit elles résultent d'un mauvais positionnement sur le vélo,

⇒ soit elles proviennent d'une mauvaise condition physique du pratiquant.

Le mauvais positionnement peut conduire à une flexion trop prononcée du tronc ce qui cause une tension ou un stress sur les muscles, les tendons,

les ligaments, les nerfs, voire les disques et les vertèbres du bas du dos.

Ce mauvais positionnement peut résulter d'une mauvaise taille de cadre. Il y a un rapport à respecter entre la longueur de l'entrejambe du cycliste et la hauteur du cadre du vélo. Mais ce rapport n'est pas le même pour un vélo de route que pour un vélo de montagne. Par exemple, un entrejambe de 79 cm implique un cadre de route de 53 cm et un cadre de mon-

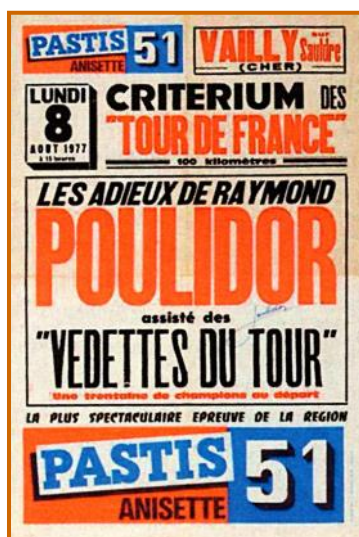
tagne de 44 cm.

Une mauvaise condition physique peut se traduire par un mal de dos parce que la pratique du vélo est exigeante et suppose que l'on soit suffisamment fort, endurant et souple.

Afin de réduire le risque de mal de dos, on peut renforcer la stabilisation du tronc et du bassin en faisant travailler les muscles profonds situés au centre du corps (transverse, obliques internes de l'abdomen, multifides du dos).

Longueur d'entrejambe (cm)	Taille prédite du cycliste (cm)	Taille du cadre	
		Vélo de route	Vélo de montagne
68 à 74	152 à 160	48 cm	38 cm – 14 po
74	161 à 162	48 cm	38 cm – 14 po
75	163 à 164	50 cm	41 cm – 16 po
76	165 à 166	52 cm	41 cm – 16 po
77	167 à 168	52 cm	41 cm – 16 po
79	169 à 170	53 cm	44 cm – 18 po
81	171 à 174	53 cm	44 cm – 18 po
84	179 à 180	54 cm	50 cm – 20 po
86	181 à 182	56 cm	50 cm – 20 po
88	183 à 186	56 cm	52 cm – 21 po
90	187 à 188	58 cm	52 cm – 21 po
91	189 à 192	60 cm	55 cm – 22 po
94	192 à 200	62 cm	55 cm – 22 po

La bonne taille du cadre



Le conducteur a ouvert sa portière pour sortir de sa voiture, le 25 juin 2021, à Randan. Un cycliste arrivait et l'a percutée. Il est mort. L'automobiliste a été condamné le 5 janvier, par le tribunal correctionnel de Clermont-Ferrand, pour homicide involontaire.

LaMontagne.fr 8/01/23

L'emportierage (voir page 9), ce n'est pas que pour les autres...

Bien en selle

Depuis le premier vélo dit «moderne» (il s'agit d'un bicycle à deux roues de même diamètre, avec entraînement par chaîne et système de freinage sur la roue) mis au point par l'Anglais John Kemp Starley en 1884, les différents composants de la machine ont connu de profondes évolutions. Qu'il s'agisse du cadre (géométrie, matériaux), des roues, de la transmission (déailleurs, changement de vitesse, pédales), du freinage. Mais le domaine où les choses n'ont pas beaucoup avancé est certainement celui de la selle avec la question de l'appui du cycliste sur sa machine. Et beaucoup d'observateurs diront que la performance des selles d'aujourd'hui n'est pas significativement meilleure que celle des selles des temps premiers. Et une bonne vieille selle en cuir avec des ressorts est aussi confortable que les selles modernes. Juste en peu plus lourde certainement.

Nous allons voir que les choses évoluent avec d'abord la question des selles spéciales conçues pour les cyclistes genrés masculins qui ont des problèmes avérés ou potentiels de prostate. N'oublions pas qu'avant d'être des cyclistes nous sommes, pour les plus nombreux, des retraités pratiquants ou des retraités en devenir pour les autres.

Nous verrons ensuite qu'une entreprise française propose un modèle révolutionnaire de selle dynamique qui remet en cause le principe ancestral de la selle passive. Et cela porte un nom bizarre : la Popotine (parce qu'il s'agit d'un repose popotin ?).

Les selles spéciales qui ménagent la prostate

C'est bien connu, on en est maintenant certain, les hommes ont une prostate. Et les cyclistes hommes n'échappent pas à la règle.

Et la prostate est un organe délicat pour le cycliste car elle subit une pression constante durant l'effort. L'enjeu pour un confort optimal est de répartir la charge du poids de manière équilibrée entre les os (ischions), la zone du périnée et le fessier. Des facteurs primordiaux pour arriver à ce bon équilibre sont bien sûr la posi-

tion à vélo et naturellement le choix d'une bonne selle.

Depuis déjà quelques années sont proposées des selles «spécial prostate». Ces selles sont généralement trouées au centre pour offrir à l'assise du cycliste une surface sans support qui permet à la prostate d'avoir une zone détendue sans aucune pression. Certaines n'ont pas de trou apparent mais présentent un canal central évidé qui donne un résultat équivalent.

Le site Santafixie (consacré

au vélos à pignon fixe) propose la liste des 10 meilleures selles spéciales prostate qu'offre le marché en 2022. Voici cette liste :

1. Selle Italia Flite Boost TM S1 (105 €).
2. Brooks B-17 Imperial
3. Essax Adrenaline R Chrome
4. Selle Italia ST 5 Flow S2
5. Eltin Kemp
6. FK e 2013
7. Selle Italia ST 3 Super Flow S3
8. Prologo Kappa Evo PAS T 2.0.
9. Selle Italia Turbo Racer L1
10. Vd Grids

La Popotine : un concept totalement nouveau

S'il est une chose que l'on peut reprocher au concept classique du vélo, c'est bien souvent la selle. Une selle doit répondre à deux objectifs peu compatibles, voire contradictoires, à savoir permettre le mouvement des jambes et offrir un confort suffisant. Les selles actuelles sont des pièces fixes qui supportent des organes en mouvement (les jambes) ce mouvement étant lui-même double puisque quand une jambe s'abaisse, l'autre, dans le même temps s'élève. Imman-

quablement cela génère des frottements. Et la répétition de ces frottements au cours d'une longue sortie provoque des lésions cutanées qui se traduisent a minima par des irritations, des douleurs, voire des ulcérations ou même des pathologies plus graves (kystes, abcès, nodules fibreux...).

A partir de ce constat, une jeune entreprise française (ça s'appelle dit-on une start-up) a cherché à concevoir un nouveau mode de selle qui à la fois autoriserait un mouvement des jambes

sans frottement sur une assise confortable et sans aucune pression sur la zone centrale qui est la zone sensible (périnée, prostate). Cette entreprise est la société Phy-Ky-Psy et est basée à Orléans.

Le résultat est une selle non plus inerte mais déformable pour accompagner le mouvement des jambes. Il s'agit en fait d'une selle articulée composée de deux demi-selles. Chaque demi-selle supporte une fesse et accompagne le mouvement de la jambe sans offrir de résistance et

(Suite de la page 12)

la jambe qui se tend fait remonter la demi-selle de l'autre côté qui elle retient le corps et facilite la remontée de l'autre jambe.

Il importe de bien régler la géométrie de la selle lorsqu'on la met en place. Il y a trois axes de réglages : en longueur (position plus ou moins avancée), en largeur (écartement des demi-selles en fonction de l'écartement des ischions), et en

inclinaison (assise horizontale pour une sortie promenade, assise inclinée vers l'avant pour une sortie à l'ambition plus sportive).

Il faut quelques jours d'accoutumance car les sensations au pédalage sont totalement différentes. Mais on nous assure que le confort incomparable de cette Popotine fait très vite renaître le plaisir de rouler à vélo.

Néanmoins, le constructeur conseille de ne pas l'utiliser si le poids de charge (bonhomme + vêtements + sac à dos + contenu des poches) dépasse 90 kg.

Un modèle est proposé à la vente en ligne sur <https://phykypsy.fr> au prix de 195 €. A noter que le constructeur s'engage à une reprise avec remboursement si le modèle ne convient pas.



Popotine

Une selle qui ne ressemble pas du tout à une selle.

Selle qu'il nous faut ?



Le vélo c'est aussi ça...

Il est une joyeuse équipe qui a formé un groupe qui s'appelle «Dans la musette» et qui donne dans le cyclisme déconnant. A savoir que pour eux le vélo est un sport de poètes et un bon prétexte pour bien se marrer. Et ils aiment le faire savoir. Pour cela ils alimentent un site sur Internet (danslamusette.fr) et ils publient des ouvrages. Au moins 3 à ce jour («Dans la musette» en 2017, éditions Marabout, mais aussi «Carnet de bordure» et tout récemment «Carnet 2 bordure»).

Ils défendent un cyclisme à la sauce ketchup mayo jaune, sont pour le cyclisme qui a du poil aux pattes et affirment que le cyclisme n'est certainement pas une science exacte et pourtant il y a une certitude vraiment certaine, c'est que quand tu n'es pas en cannes, tu as toujours le vent contre toi et ça c'est prouvé...

Pour vous permettre de mieux pénétrer la philosophie de ce groupe, vous trouverez dans ce qui suit des extraits de leur puissantes pensées.

Le cycliste doit faire face à plusieurs ennemis :

- la chute,
- la crampe, cette saleté qui fait contorsionner ton mollet jusqu'à le faire passer devant le tibia,
- les chiens errants,
- les tempêtes de grêle sur les joues,
- les limaces crevées qui se collent au cadre,
- la fringale et elle est bien le pire ennemi.



Quand la fringale arrive et en même temps fait disparaître toute ta vigueur et aspire ton âme vers le néant, tu te retrouves désespérément seul face à ta médiocrité. Tu fais alors le tour de toutes les options possibles pour sortir de cette impasse mais la lucidité manque et l'exercice est difficile et visiblement hors de portée pour toi dans l'état où tu es.



Le cycliste est celui capable de s'offrir un moyen de locomotion qui coûte plus cher qu'une voiture pour aller moins vite qu'une voiture. C'est la vie qu'il a choisie...



Il y a deux types de cyclistes :

- ceux qui prennent toujours une chambre à air de rechange et une pompe,
- ceux qui comptent sur les autres pour prendre une chambre à air et une pompe.



La pause au sommet d'une

côte : une institution qui révèle les personnalités et les tréfonds les plus sombres de l'âme de ceux qui t'accompagnent.

Il y a celui qui est arrivé le premier en haut, en général le moins gros car le meilleur grimpeur ou celui le plus en cannes.

Il y a aussi le goinfre du groupe qui inmanquablement va déshabiller une barre de céréales et 3 pâtes de fruits et s'en remplir la gueule.

Il y a aussi le chic type, une belle personne qui fera 1/2 tour pour aller chercher les Michel qui ne sont pas encore arrivés.

Mais il ne faudrait pas oublier un autre profil type qui lui est toujours là : celui qui agonise. C'est celui qui, ni grimpeur ni franchement mauvais, a voulu accrocher le wagon des grimpeurs et des plus en cannes et qui a craché tripes et boyaux pour les suivre. Il est là, la tête presque posée sur le guidon, le regard fixe et glauque, il halète, toussote, éructe pendant 7 à 8 minutes, crachant ses poumons par petits morceaux. Bien incapable de parler si on le questionne.



Dieu n'était pas cycliste parce qu'on dit que le septième jour il s'est reposé alors que pour nous cyclistes, c'est le dimanche qu'on se défonce le plus.



Distribution des rôles dans un groupe de cyclistes :

- le plus gros se prétend sprinteur,
- le plus petit se dit grimpeur,
- le plus mauvais prétend être ba-

roudeur,

- le moins mauvais dit toujours qu'il est puncheur.



La faune des routes que découvre le cycliste :

- Les sympathiques : l'écureuil parce qu'il ne dérange personne. Le crapaud que l'on peut rencontrer après la pluie et qui risque de se faire écraser. Les volatiles qui volent ne posent pas de problème mais il vaut mieux craindre ceux échappés des fermes.
- Les monstres : le chevreuil attend que vous arriviez pour traverser et vous faire une clavicule brisée. De loin vous confondez les serpents avec une chambre à air perdue. Enfin le sanglier est surnois parce qu'il imite le chevreuil mais avance tête baissée.



Le cyclo-cross est le plus puissant des antidépresseurs pour lutter contre la mélancolie hivernale du cycliste qui a atteint la dernière ligne du programme des sorties route qu'on lui avait fixé. De plus c'est un bon indicateur de la tombée dans la saison des raclettes.



Les descentes c'est bien mais seulement en été.



Bien souvent le cycliste achète un vélo plus léger pour pouvoir prendre plus de poids.



La vie est trop courte pour garder un bouchon de valve sur sa chambre à air.

Exemple d'un compte rendu de sortie à la façon de «Dans la musette».

Cette fois-ci, je n'ai pas oublié ma ceinture de cardio. Pas besoin donc de faire un strip-tease sans allure dans le garage, m'épargnant ces vaines tentatives de faire passer ma tête casquée dans cet étriqué amas de lycra moulant, et une fois la tronche coincée quelque part entre le col et une manche, de frôler l'entorse des ligaments croisés en ripant avec mes cales entre deux marches. C'est d'ailleurs une constante chez le cycliste : que tu sois Peter Sagan ou Jean-Yves (le cyclo du coin qui porte la même veste thermique depuis 2004 et qui roule avec des moufles en hiver), marcher avec tes cales te fera toujours ressembler à un pigeon amputé d'une patte tentant de courir vers un bout de croissant.

Qu'à cela ne tienne, j'enfourche mon vélo. Évelyne Dhéliat m'ayant prévenu sur TF1 que le vent soufflerait aujourd'hui, j'ai ainsi consciencieusement pris le parti de m'élancer vent de face pour être tranquille au retour. Malynx le lynx.

J'avance donc tête baissée face à Éole, solidement mû par l'excitant projet d'envoyer du gros 35 km/h les mains en bas sur le retour, poussé par les rafales et bien gainé avec «juste les jambes qui tournent» comme disait mon coach en cadets. Évidemment, cela dans l'unique but de faire le kéké devant les cyclosportifs que je doublerai, en leur lâchant un «bonjour» désinvolte à moitié étouffé par un essoufflement somme toute précoce. La grande classe, tu connais.

En attendant, les cyclistes que je croise semblent être poussés par une force magique et j'ai à peine le temps d'entendre leurs salutations courtoises tant ils passent vite, pendant que je bute contre les rafales avec plus ou moins de souplesse dans mes coups de

pédale. On ne va pas se mentir : je prends peu de plaisir à 20 km/h sur le plat. J'ai même l'impression d'être en montée alors que la route est plate. Il en découle alors une aussi désagréable que légitime impression d'être arnaqué, comme si on m'avait vendu un programme de minceur avec la première semaine gratuite et que ce programme n'était ni de minceur, ni avec la première semaine gratuite. Je ronge mon frein et me surprend à insulter la mère d'Éole quand soudain, j'aperçois au loin un point multicolore.

Les jambes sont écartées, le buste droit et les mains au milieu du cintre. Celui-là, je vais me le faire ! Clac-clac : je descends deux dents et j'appuie davantage pour monter à un solide 25 km/h relativement imposant. L'effort aidant, le point coloré grossit et finit par dévoiler un curieux mélange entre un cuissard Lampre-Fondital de 2006 et le maillot d'une association cyclo-touriste, bariolé ça et là de montagnes stylisées et du logo d'une entreprise de plombier-chauffagiste. Allez, un dernier effort et je vais le bouffer ! Ça ne sert à rien, mais j'en ai besoin pour rebooster mon mental fracturé par la piètre vitesse moyenne qui s'affiche sur mon compteur depuis une heure.

Mais c'est qu'il avance le bougre. Je dois même descendre une nouvelle dent pour aller le chercher, au prix d'un effort qui consume mes jambes comme si elles étaient des bâtonnets d'encens. Ça y est, je le dépose !

Trop essoufflé pour saluer ma proie, je lui adresse un coucou de la main droite en la laissant posée sur ma cocotte, auquel il répond par un joyeux «Salut la jeunesse». Putain, c'est qu'il est pas tout jeune le gazier ! Au moins aussi vieux que son vélo Peugeot aux couleurs de l'équipe Festina le laisse deviner. Je suis

même sûr qu'il s'appelle Michel...

Allez, j'essaie de faire bonne figure en maintenant un rythme aussi élevé que mes jambes le permettent, et je l'achève d'un grand clac de dent qui descend. Le papy-cyclo est distancé. Bravo Eddy, tu es un immense champion !

Les minutes défilant, j'ai cultivé non sans sueur une petite centaine de mètres d'avance sur mon adversaire auto-désigné du jour. Mais soudain c'est la tuile : voilà que je stagne. Le moteur est vide, le vent continue de souffler, les jambes brûlent... Il faut se faire une raison : je plafonne.

Je n'arrive plus à creuser sur mon rival. Pire, il semble même revenir alors que je commence à me battre contre un point de côté qui me déchire le bas du ventre, le tout dans une ambiance de goût de sang dans la bouche, comme si mes bronches étaient bourrées et remontaient dans mon larynx pour faire une petite bamboche.

Sauvé ! Un croisement vient couper la grande route et je sais intérieurement que mon adversaire ne le prendra jamais. C'est un tout petit chemin bitumé qui mène vers un bled qui sent le purin, si insignifiant qu'il n'a même pas d'église ni de cimetière où aller chercher de l'eau. En l'empruntant, je pourrai alors définitivement faire perdre la trace à mon poursuivant, l'abandonnant lâchement avant qu'il ne m'humilie en me cueillant comme un lapin de trois semaines dans la grande ligne droite.

Hop, je tourne et je relâche mon effort, enfin libéré de quelques toxines et la tête baissée, en totale roue libre comme un coureur terminant un contre-la-montre, éreinté. Je crache un vilain molarde déshydraté que le vent me renvoie sur l'épaule. Ça n'a point d'allure, mais Michel n'a pas sui-

(Suite de la page 15)

vi et l'honneur est sauf. Je continue alors ma route, inutilement affaibli mais le vent désormais de trois-quarts dos, avant de virer à nouveau et de retrouver des portions plus favorables où les grandes soufflantes finissent enfin par me pousser. Je décide de rentrer tranquillement, et je retrouve la grande route que j'emprunte en sens inverse, le vent dans le dos cette fois-ci. Je roule une heure en me laissant porter, sans me soucier de ressembler à grand chose.

Jambes écartées, mains au milieu du cintre, j'avance toutefois péniblement pour boucler cette petite sortie de 56 kilomètres. Le pilotage automatique est enclenché et je ne pense plus qu'à la demi-tonne de chocolats de Pâques que je vais bouffer en rentrant avachi devant RMC Découverte, où des gros barbus en chemise à carreaux monteront des pièges à blaireau dans le froid de l'Alaska.

Quand soudain... un bruit sec venu de l'arrière me sort de mes rêveries sucrées. Clac : je me fais dépasser par un vif courant

d'air coloré, mains en bas du cintre, bien gainé avec «juste les jambes qui tournent», le tout à une vitesse proche des 35 km/h. Surpris mais résigné, j'ai à peine la force d'entendre ces mots qui sonnent comme un coup de poignard : «Salut la jeunesse» et de reconnaître... le cuissard Lampre-Fondital de 2006.

C'est Michel. Et il vient de me bordurer comme si j'étais sa chose. Je ne peux pas répondre et je le laisse filer, impuissant.

L'arroseur est arrosé de honte. C'est l'humiliation, Thierry...



Facéties vues sur le dernier Tour de France



Pub Vélox (vers 1920)

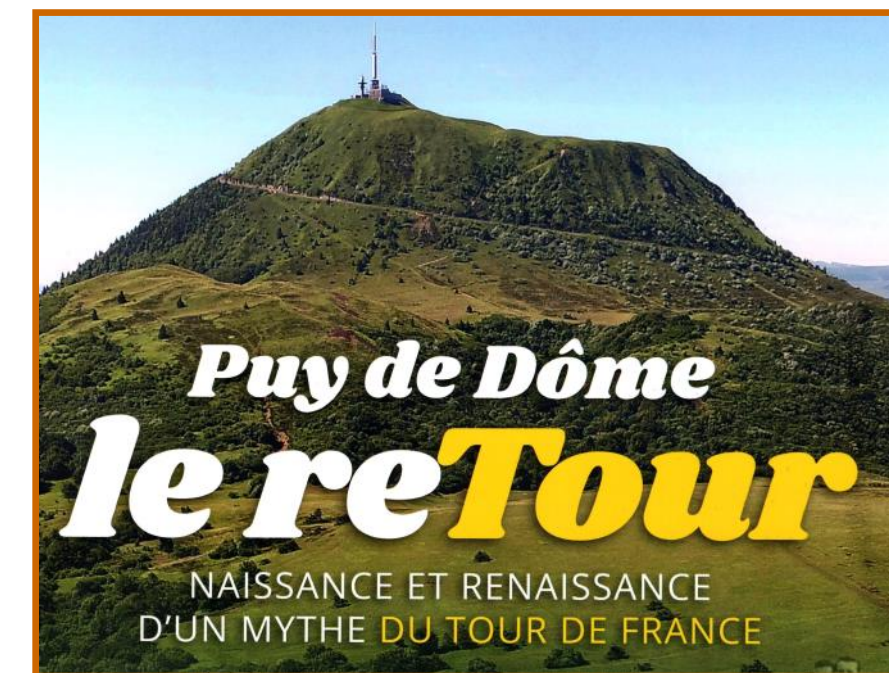
Puy-de-Dôme le reTour

En 2023, l'Auvergne va passer dans le Tour de France. Et pas qu'un peu puisque la Grande Boucle restera 4 jours en terre Arverne avec notamment, le dimanche 9 juillet, la montée du Puy-de-Dôme, 35 ans après la dernière ascension en 1988. L'occasion d'évoquer l'exploit de Fernand Ladoux, le premier qui monta le Puy-de-Dôme à vélo.

Nous sommes en 1892. Plus exactement le 18 septembre. Il est 6 heures du matin, un homme sort de chez lui, place de la Treille à Clermont, il prend son vélo et se dirige vers la rue Fontgiève. Notre homme a dans la tête de faire quelque chose que personne n'a encore fait : monter avec son vélo au sommet du Puy-de-Dôme. Il a 27 ans, la pleine force de l'âge. Et le vélo, il connaît. C'est un pratiquant régulier, il est licencié au Vélo Club Auvergnat, il en est même le Président. Son vélo est de marque Dombret Aîné, fabriqué à St-Etienne. Il pèse 21,5 kg et une seule vitesse de 1,6 m de développement. Les roues sont à bandage de caoutchouc creux. Dans la vie Fernand Ladoux est mécanicien auto, un métier nouveau à l'époque. Il a deux passions, le vélo bien sûr mais aussi la photographie et pour la postérité il laissera des autochromes fort réputés qui témoignent des paysages du Puy-de-Dôme et de la vie rurale de l'époque.

Donc aujourd'hui l'objectif est le sommet du Puy-de-Dôme. Allez, c'est parti, direction les 4 Routes. Notre homme atteint le Grand Tournant en 30mn 20s. Il est à La Baraque en 46mn 25s. En 1h il atteint la Font de l'Arbre puis se dirige vers le Col de Ceysat puisque la route directe vers le Puy-de-Dôme n'existe pas à l'époque. Le Col est atteint en 1h39mn.

Et là il n'y a qu'une solution possible, suivre le Chemin des Muletiers, c'est la seule trace à peine carrossable. Mais la partie est loin d'être aisée car le chemin est chaotique et le vélo pas vraiment adapté. Il chute, fait de nombreuses glissades. Les observateurs disséminés le long de la trace ont comptabilisé au total 15



chutes sur le segment Muletiers. Mais notre homme se remet en selle et finit par atteindre le sommet. Par convention il a été considéré que l'arrivée était à hauteur de l'Auberge Trouillard. Il a fallu 57mn24s pour accomplir les 2,1 km d'ascension du Chemin des Muletiers. Au total, depuis la ligne de départ, rue Fontgiève, il s'est écoulé 2h9mn. L'histoire dit même que Ladoux poussa l'aventure jusqu'au bout du bout puisqu'il hissa son vélo jusqu'à la porte d'entrée de l'Observatoire qui existait déjà.

Puis, tranquillement, notre sportif amateur refit le chemin inverse pour rejoindre à vélo son domicile à Clermont. Ainsi Fernand Ladoux venait de réaliser deux premières la même journée, la première montée à vélo du Puy-de-Dôme mais aussi la première descente à vélo du même Puy-de-Dôme.

La chronique nous dit que le premier automobiliste qui gravit le Puy-de-Dôme fut Auguste Fraignac, un ingénieur lyonnais qui lui aussi emprunta le Chemin des Muletiers. Cela se passait le 9 mai

1905, 13 ans après l'exploit de Fernand Ladoux.

La première montée en chemin de fer (train à crémaillère) eut lieu le 19 juillet 1907. Quatre années plus tard, le 7 mars 1911, c'est l'avion d'Eugène Renaux qui se posa sur la grosse taupinière. La route que l'on connaît fut inaugurée le 12 juillet 1926, elle suivait la même trace que le train à crémaillère.

Malheureusement, l'histoire n'a pas retenu le nom du premier homme qui gravit la montagne à la seule force de ses jambes. Il nous plaît de croire que ce fut un dénommé Mercure, de son état Dieu du commerce, des voyages et des voleurs. Il avait en effet bâti sa maison au sommet. En ce cas, cela se passait au temps de la Gaule Romaine, au II^{ème} siècle...

C'est en 1934 que fut organisée la première course cycliste empruntant cette route. La première montée du Tour de France se déroula le 17 juillet 1952 et vit la victoire de Fausto Coppi.

Et Saint-Étienne devint la capitale française du vélo

Comment Saint-Étienne devint et resta la capitale française du vélo pendant presque un siècle.

Bien sûr il y eut la draisienne, puis le grand bi, puis le vélocipède de Pierre Michaux (en couverture de ce numéro). Mais la première vraie bicyclette qui a ouvert la lignée des vélos comparables dans leur principe aux vélos dits «modernes» que nous connaissons aujourd'hui (c'est-à-dire à 2 roues de même diamètre, à transmission par chaîne, avec une selle et dotés de freins sur roues), on la doit à un Anglais, un certain John Kemp Starley qui mit au point l'engin en 1884 à Coventry.

Cette nouveauté rencontre très vite le succès et dans une Angleterre en pleine expansion industrielle elle plonge dans la production industrielle notamment avec l'entreprise Rudge Cycle Company. Cette dernière cherche à développer les débouchés à l'export et envoie des commerciaux dans les principaux pays européens. Leur approche du terrain se fait par l'intermédiaire des clubs vélocipédiques alors en très fort développement, notamment dans les villes. Des contacts sont pris, des rendez-vous sont fixés afin de présenter la monture et, si affinités, engranger ensuite des commandes.

C'est ainsi qu'en 1886, 2 ans à peine après la mise au point du produit, un représentant de Rudge se

trouve à Saint-Étienne avec un exemplaire de la bécane. Au bout d'un moment les pratiquants stéphanois demandent à pouvoir faire un essai dans la côte de La Fouillouse. Ils montent l'engin sur quelques centaines de mètres puis, visiblement satisfaits de l'essai, invitent l'Anglais à boire un coup dans un troquet proche. Pendant ce temps, parmi les accompagnateurs restés dehors pour garder le vélo, se trouvent les frères Claudius et Pierre Gauthier, particulièrement malins et un peu filous. Ils sont à la tête d'un petit atelier de mécanique. Et dans leur poche, ils ont pris un carnet et un mètre pliant. Il ne leur faut pas longtemps pour dessiner, prendre les cotes et disposer de l'essentiel permettant de reconstituer la géométrie de l'engin. Et pendant ce temps le British boit son Picon fraise...

La séance de démonstration est devenue exercice d'espionnage industriel !

Les frères Gauthier rentrent ensuite chez eux en sifflotant.

Et, miracle, neuf semaines plus tard, les Gauthier Brothers, qu'on n'avait pas revus depuis deux mois, présentent un nouveau modèle de bicyclette sorti de leurs ateliers et qui ressemble étrangement au vélo de chez Rudge... Historiquement on a toujours considéré qu'il s'agissait

du premier «vélo moderne» construit sur le territoire français ! Oui, peut-être mais il s'agit bel et bien d'un produit de contrefaçon !

Et c'est bien là que commence pour Saint-Étienne une aventure industrielle qui va fortement marquer une ville et un bassin de production. Non seulement le bassin stéphanois deviendra vite la capitale française du

cycle mais il damera même le pion à Coventry, ce puissant fleuron de l'industrie du cycle britannique.

Très vite les commandes explosent et les Cycles Gauthier sont incapables de faire face à la demande. Et c'est eux qui vont engager les dirigeants de Manufrance, créée en 1885, et qui ne s'appelle encore que la Manufacture d'Armes de Saint-Étienne, à monter une division cycles et cela devient alors la Manufacture d'Armes et de Cycles de Saint-Étienne. Du reste, les premiers vélos vendus par Manufrance sous la marque Hirondelle sont bel et bien des vélos Gauthier !

D'autres industriels s'orientent vers la fabrication de vélos ou de composants de vélos et, dans les années 1920, on compte plus de 350 usines ou ateliers qui vivent de l'industrie du cycle dans le bassin de Saint-Étienne ! Du reste sur le ton de la boutade, on disait que dans les vélos produits il n'y avait que deux éléments qui n'étaient pas conçus et fabriqués dans la Loire, la selle et les pneus...

L'âge d'or va durer jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale. Les ventes de vélos vont ensuite s'essouffler, avec le développement de l'automobile et du vélomoteur. Et à partir de 1980, la concurrence d'une main d'œuvre bon marché en Asie ou Europe de l'Est va intensifier la mondialisation et la délocalisation et accélérer le déclin de l'industrie stéphanoise du cycle.

Post-scriptum : pour ceux qui souhaiteraient plonger la tête dans l'ambiance vélo il est deux visites fortement conseillées à Saint-Étienne. D'une part le Musée d'Art et d'Industrie (où l'on peut voir le vélo originel des frères Gauthier) et qui évoque la longue épopée du cycle dans la Loire. D'autre part, la Cité du Design (logée dans un ancien bâtiment Manufrance) accueille jusqu'au 1^{er} mai 2023 une exposition intitulée «Bicyclettes, faire des vélos» qui présente 70 vélos à la pointe de la technologie et du design.



La bicyclette contrefaite des frères Gauthier

Les droits du cycliste

Dans le numéro 34 (automne 2022) de la revue 200 (le magazine sensible auvergnat qui traite de toutes les aventures du vélo), les rédacteurs se sont plus à lister les 10 droits du cycliste.. Nous les reproduisons parce qu'ils nous conviennent bien. Et sont pleinement CCPV compatibles...

1

Le droit de ne pas rouler sur un vélo de course

Parce qu'un vélo c'est un vélo.

2

Le droit de ne pas compter ses km

Peut importe ce que l'on fait dans l'année.

3

Le droit de ralentir

Pour passer de la souffrance à l'effort consenti.

4

Le droit de ne pas avoir envie de rouler

On peut rester à la maison, c'est un droit sacré.

5

Le droit de faire une pause

Parce qu'une pause, ça fait partie de la sortie. Et la sieste c'est plus chic encore.

6

Le droit de plier

Tout le monde peut se tromper. On aurait mieux fait de rester à la maison. On y va direct.

7

Le droit de raccrocher

Un jour, le vélo, il faudra bien le pendre au clou. Si on n'a plus de plaisir, faut arrêter tout de suite.

8

Le droit de parler d'autre chose

On ne va pas parler que de vélo... Il y a aussi les fleurs, les vaches, les paysages, les champignons...

9

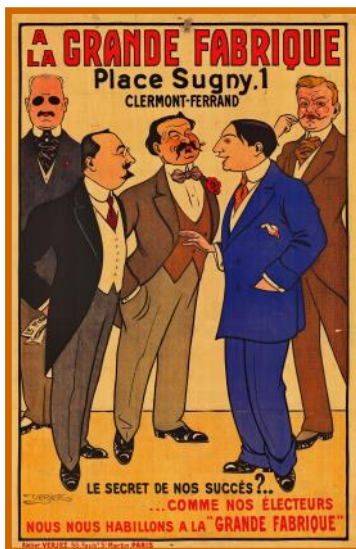
Le droit d'acheter ou de ne pas acheter un nouveau vélo

Si ton banquier est d'accord. Tu fais ce que tu veux, mais t'es pas obligé...

10

Le droit d'envoyer balader les sectaires

Les donneurs de leçons et les moqueurs, ça suffit ! Et ta sœur elle a des tubeless ?



Les vélos flotteurs

Où l'on apprend que la responsabilité de la désorganisation des chaînes d'approvisionnement dans l'industrie et le commerce du vélo depuis 2 ou 3 ans n'est pas seulement le fait du COVID 19 ou d'une demande massive des consommateurs non anticipée par les réseaux de distribution ou de la guerre en Ukraine mais résulte aussi d'une mer agitée. Explications...

Le 16 janvier 2021, le Maersk Essen 051, un frêle esquif de 366 mètres, a perdu plus de 700 conteneurs au large du Mexique. Il est vrai que cela tanguait grave.

Le 17 février 2021, le Maersk Eindhoven (tiens c'est la même Compagnie !), qui lui aussi mesure 366 mètres, est méchamment secoué en Mer du Japon et perd 260 conteneurs qui glissent à l'eau et auront la mauvaise grâce de plonger vers le fond. De nombreux autres conteneurs ont été sérieusement endommagés et leur contenu avec.

Les deux porte-conteneurs étaient partis de Xiamen en Chine et ralliaient Los Angeles.

Dans le premier navire, dans les conteneurs disparus, des centaines de cartons enveloppaient autant de vélos haut de gamme de marque Trek estimés 337 000 dollars.

Dans le deuxième, quatre des conteneurs disparus abri-



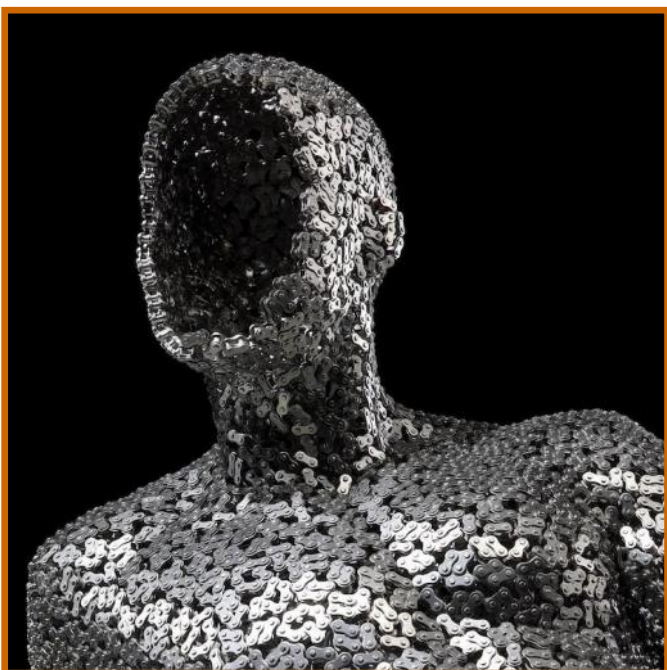
taient 8 200 cartons de casques et accessoires de la marque Bell d'une valeur estimée de 256 000 dollars.

On a calculé que sur les deux années 2020 et 2021, pour le seul transport maritime transpacifique (liaisons Asie/Etats-Unis), il y a eu 3 113 conteneurs perdus en mer...

Dans la mondialisation que certains disent heureuse, le

risque maritime est un facteur nouveau de fragilisation et de dépendance que l'on a un peu trop feint de sous-estimer. Si seulement cela pouvait nous aider à comprendre l'intérêt à relocaliser ce que l'on sait et peut produire...!!

Quand hier nos vélos venaient de Saint-Etienne, il y avait objectivement moins de probabilités qu'ils finissent à l'eau...



On ne vous a pas dit qu'il faut recycler ? Même les cycles !

Voyez ce que l'on peut faire avec des chaînes de vélo...



Le vélo toujours là mais pas de la même façon

C'est vers 1870 que le vélocipède se répand dans notre société. D'abord aristo, il est devenu et longtemps resté prolo, puis il a viré écolo sinon bobo. Aujourd'hui sa ferveur s'élargit en traversant les catégories sociales.

Analyse fortement inspirée d'un papier de Yves Dodu paru dans «Marianne» n° 1268 du 2 juillet 2021.

Les premiers vélos ouvriers apparaissent à la fin du XIX^{ème} siècle pour permettre aux paysans-ouvriers de se rendre à l'usine. Mais un vélo reste alors cher. A l'origine, il fut même l'apanage de personnes appartenant à l'aristocratie. Il était alors un nouveau loisir pour des gens en quête de sensations bien que sa pratique ne soit pas vraiment aisée.

En 1860 on met des pédales sur la roue avant dont le diamètre augmente. Puis on utilise une chaîne et c'est la roue arrière qui devient motrice. Puis arrivent les pneumatiques en caoutchouc. L'évolution suivante est la mise en place de freins, puis le dérailleur qui permet de mieux avaler les pentes.

Il fut un temps où dans la bourgeoisie, le vélo va même jusqu'à concurrencer la pratique du cheval.

En 1892, une circulaire vient autoriser les femmes à porter le pantalon pour pouvoir faire du vélo.

Quand apparaît l'automobile en 1895, la convoitise change de véhicule. Et le vélo devient le cheval du pauvre. Ce qui sera confirmé avec l'avènement du Front Populaire en 1936 et l'accès des masses populaires au grand air, à la vie saine, à la liberté grâce aux congés payés.

A la fin des années 50, le vélo est détrôné par la voiture devenue accessible pour un plus grand nombre.

Arrive aussi la concurrence du vélomoteur (la mobylette) chez les jeunes mais aussi du Solex (en ville surtout) ou du scooter.

Un nouvel âge glorieux du vélo peut être situé vers la fin des années 70. On l'explique par l'adhésion à une idéologie post-soixante-huitarde, par des préoccupations écologiques, par la crise économique, par le culte du corps... Ce mouvement apparaît d'abord dans les pays nordiques.

Et aujourd'hui, alors qu'il apparaît plus que nécessaire de revoir nos modes de mobilité si l'on veut préserver notre cadre de vie, le vélo est brandi comme un étendard et il est de plus en plus perçu comme une des solutions.

Dans les différents usages du vélo, il ne faut pas oublier que le vélo a su être aussi un auxiliaire de guerre. Il fut d'abord très prisé dès la guerre de 14-18, allant jusqu'à suppléer le manque de chevaux. Dans la dernière guerre, en 1944, lors du débarquement, de nombreux parachutistes furent largués avec leur bicyclette pliante. Le vélo sut aussi être précieux à l'arrière au profil des civils. Par exemple pour les citadins allant se ravitailler dans les campagnes ou pour les forces de la Résistance dans leurs actions de renseignement ou de lutte clandestine.

Disons enfin que le vélo peut être considéré comme un outil d'émancipation pour la jeunesse qui peut ainsi agrandir son territoire et échapper momentanément à la surveillance parentale. N'ou-



L'actrice Blanche d'Antigny et son vélocipède

blions pas que le vélo fut longtemps le cadeau de sortie de l'enfance (récompense lors de la première communion, lors du certificat d'études ou fruit de la première paye).

La draisienne de Maxime Poirier



Que la lumière soit

J'ai chez moi le catalogue Manufrance de 1928, presque centenaire. La section consacrée au vélo et à l'équipement du cycliste occupe bon nombre de pages.

*Par curiosité, j'ai regardé de près la façon dont le cycliste s'éclairait la nuit.
Et j'ai vu que les solutions ne manquaient pas...*



Le phare électrique alimenté par une dynamo génératrice est un grand classique de l'éclairage vélo dont on peut aujourd'hui encore équiper nos engins. C'est un dispositif autonome qui puise l'énergie dans la force musculaire du cycliste et ne consomme aucune énergie fossile. Présence ici d'une batterie d'appoint à pile permettant d'avoir de la lumière à l'arrêt.



Nous avons ici un phare électrique alimenté par une pile sèche. Est présenté comme ayant une autonomie de 30 heures.



Ici la source de lumière n'est pas générée par de l'électricité qui porte un filament à incandescence mais résulte tout simplement d'une combustion avec flamme. Et ce qui brûle est tout simplement une bougie... On peut avoir des doutes sur la portée d'un tel éclairage sur route la nuit...



Ici aussi la lumière provient de la combustion d'une bougie. Il semble qu'avec ce dispositif la bougie puisse être mieux protégée contre le risque d'extinction.

Que la lumière soit (suite et extinction)



6-1682.

Lanterne à huile, métal nickelé, lampe et porte de côté coulissantes, fenêtres à verres rouges sur les côtés, réflecteur de 95^{mm} de diamètre, suspension antivibratrice. Haut. 12^{cm}. Poids 330 grammes. 17.25

6-1683.

Mèches de rechange

pour lanterne 6-1682. Les 6..... n.60



6-1702.

Lanterne à pétrole, forme boule, en cuivre nickelé très fort, avec suspension antivibratrice, cabochons couleurs sur les côtés, réflecteur avec forte lentille. Hauteur 17^{cm}. Poids 480 grammes. Modèle de luxe 33.75

6-1703.

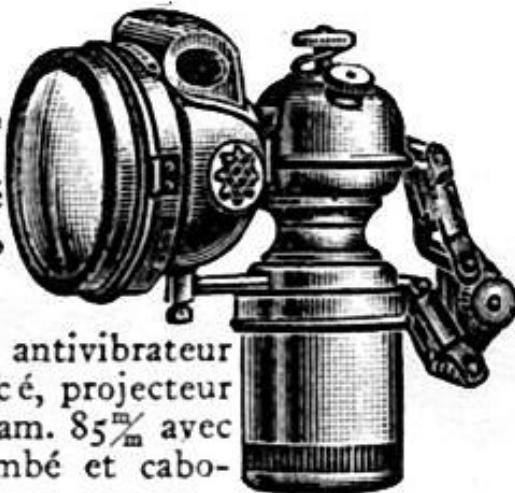
Mèches de rechange pour lanterne 6-1702. Le paquet de 6..... n.60

C'est la combustion d'huile à brûler qui provoque une flamme et de la lumière. Il est annoncé que la combustion ne provoque pas de fumées. Qu'en est-il des odeurs ?

Ici c'est du pétrole qui brûle, comme dans les lampes à pétrole qui, jadis, éclairaient les intérieurs.

6-1738.

Lanterne cuivre nickelé très fort, chute d'eau réglable, antivibrateur renforcé, projecteur boule, diam. 85^{mm} avec verre bombé et cabochons vert et rouge, bol à carbure à fermeture baïonnette. Durée 3 heures. Haut^r 15^{cm} 1/2. Poids 460 grs. Modèle de luxe..... 42. »



6-1756.

Phare à acétylène tout en cuivre nickelé, projecteur avec forte lentille et gros cabochons couleurs, chute d'eau réglable. Suspension extra-robuste à crémaillère se fixant au tube plongeur du guidon. Durée 4 heures. Hauteur 20^{cm}. Poids 830 grs. Modèle puissant et robuste convenant également pour motos légères..... 53. »



Les phares les plus puissants qui donnaient une lumière portant assez loin étaient les lampes à acétylène. Fonctionnent sur le principe des lampes de mineurs. A savoir que de l'eau s'écoule goutte à goutte sur du carbure de calcium. Cela donne de l'acétylène que l'on enflamme ce qui produit une lumière vive. Selon les modèles, l'autonomie d'une recharge est annoncée variant de 3 à 5 heures.

Rêvons un peu...

Pour ceux qui ont les moyens, ces vélos peuvent être une réalité sur laquelle ils poseront leur postérieur. Pour les autres, ces vélos meubleront leurs rêves, ils pourront seulement poser le regard...

Sélection de quelques vélos, originaux, extravagants, exceptionnels...



A01 Cycle Classic Style

Origine : Taiwan, 2014

Cadre acier

Poids : 10 kg

Particularités :

- absence de tube vertical
- rien n'est droit, tout est en courbes

AVIONICS V1

Origine : Pologne, 2017

Cadre acier chromoly

Poids : 52 kg

Prix : 2 000 à 6 000 €

Particularités :

- c'est un VAE
- ressemble à une moto



CHERUBIN HUMMINGBIRD

Origine : Japon, 2012

Cadre acier chromoly

Poids : 10 kg

Prix : non destiné à la vente

Particularités :

- évoque à la fois le passé et le futur
- construit à un seul exemplaire
- le tube vertical se prend pour un garde-boue
- pignon fixe, sans roue libre, pas de frein

CONNOR WOOD GRAVEL

Origine : Etats-Unis, 2015

Cadre bois de frêne, fourche carbone

Poids : 11 kg

Prix : 3 000 à 10 000 €

Particularités :

- conçu pour le gravel
- le fabricant est ébéniste de formation
- la souplesse du bois de frêne dispense d'une suspension



Rêvons un peu... (suite)



DIMOND Marquise Premium

Origine : Etats-Unis, 2016

Cadre carbone

Poids : 8,8 kg

Particularités :

- conçu pour le triathlon
- absence de tube vertical
- l'avant du tube horizontal contient une boîte de rangement pour le ravitaillement

PG BUGATTI BIKE

Origine : association de Bugatti France et du designer allemand PG, 2017

Cadre titane

Poids : 5 kg

Prix : 45 000 à 80 000 €

Particularités :

- c'est un fixie avec un frein avant
- un seul hauban à gauche, une seule base à droite
- fabriqué à 667 exemplaires



MOKOMONO DELTA

Origine : Pays-Bas, 2017

Cadre alu-zinc

Poids : 9,5 kg

Prix : 2 000 €

Particularités :

- concept nouveau du vélo urbain hollandais
- suppression des deux bases
- poutre diagonale imposante

ONO BIKES ARCHONT

Origine : Serbie, 2015

Cadre acier

Poids : 55 kg

Prix : 10 000 €

Particularités :

- c'est un VAE qui peut aller à 80 km/h
- ressemble à une Harley-Davidson
- deux roues de diamètre différent
- roue avant de 108 rayons
- 3 m de longueur
- se veut un marqueur social (indicateur de frime)



Rêvons un peu...(suite et fin du rêve)



LAPIERRE AIRCODE DRS x Alpine

Origine : France, 2023

Cadre carbone, fourche et roues carbone

Poids : non communiqué

Particularités :

- collaboration entre Lapierre et Automobiles Alpine
- destiné à la vitesse (sprinteurs)
- proposé à la vente en juin 2023
- fabriqué à 110 exemplaires numérotés dont seulement 50 pour la France
- prix : 9 000 €

TAMAS TURI BIKE 3 BEE

Origine : Hongrie, 2017

Cadre plastique

Poids : non communiqué

Prix : non communiqué

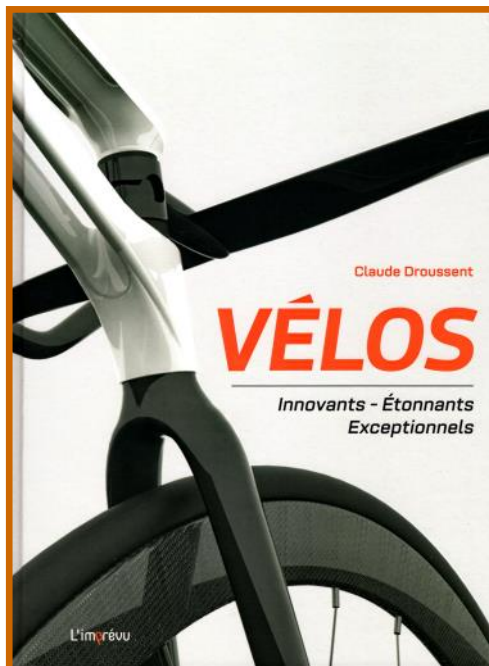
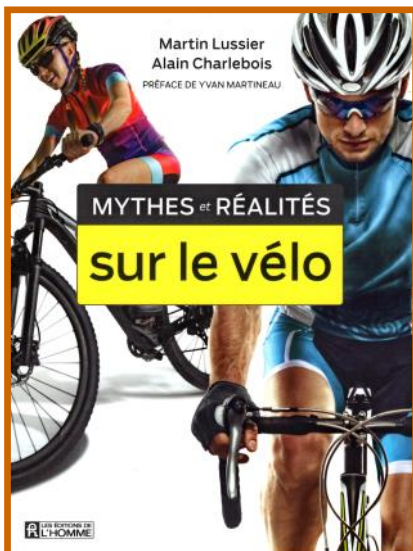
Particularités :

- créé par un designer
- d'un minimalisme impressionnant
- cadre en forme de Z inversé
- absence de haubans et de tube diagonal et ce n'est pas un oubli



Les cyclos ont aussi une bibliothèque

Trois ouvrages dont je me suis inspiré pour écrire certaines parties de ce journal.



On n'arrête pas le progrès

Voilà t'y pas qu'on nous fait maintenant des vélos tout automatiques... Même plus besoin de neurones pour faire du vélo, juste quelques muscles. Et encore...

Le iSwan city Boost 8.1 est un VAE urbain équipé d'un moteur Shimano et d'un moyeu Shimano Nexus 5 Di2 intégrant la mécanique de transmission avec courroie Gates et changement de vitesse automatique. Il n'y a plus la traditionnelle cassette à pignons et donc la nécessité de nettoyer et huiler chaîne et pignons. Si la sélection automatique de la vitesse ne convient pas au goût du pilote, il est toujours possible d'effectuer un choix de vitesse manuel comme avec une boîte séquentielle. C'est une boîte à 5 vitesses. A l'arrêt, le système se positionne sur la vitesse la plus facile pour faciliter le redémarrage.



rage.

Le cadre est en aluminium. L'autonomie annoncée est supérieure à 100 km.

Ce modèle est proposé à partir de 3 999 €.

A noter qu'il est annoncé la

mise en vente, pas avant la mi-2023, par Décathlon, du vélo LD 920 E qui serait aussi un VAE urbain à transmission automatique. Ce vélo serait fabriqué en France et doté d'un moteur produit par une start-up belge. Son prix serait de l'ordre de 3 000 €.



Le 29 janvier 2023 s'est tenue l'Assemblée Générale du CCPV

Tu as vraiment de la chance cher lecteur de Roug Libre, pour le même prix, dans le même numéro, tu as droit à deux comptes-rendus d'Assemblée Générale !! (voir page 2)

Si l'Assemblée Générale 2022 avait été retardée et s'était tenue après la sortie de Roug Libre en mars 2022, nous avons pu, en 2023, rentrer dans une programmation et un calendrier plus habituels.

C'est ainsi que le dimanche 31 janvier au matin nous nous sommes retrouvés dans les locaux agrandis et fort joliment rénovés de la salle de motricité de l'école. Gérard Dubois maire de Pessat-Villeneuve avait répondu à notre invitation.

La projection d'un montage audio-visuel a permis d'évoquer les moments forts de l'année vélo 2022. Au plan purement sportif, l'année fut disons très ordinaire, voire banale. Les sorties dominicales ont néanmoins été honorées mais il y eut moins de sorties décalées plus excentrées et les événements plus exceptionnels comme le Tour du Sancy ou la nocturne VTT ont été gommés.

Fort malheureusement, nous n'avons pas été submergés par les arrivées de nouveaux adhérents... Nous nous devons de souligner néanmoins la greffe en cours d'année d'un corps roulant Victoire venu en voisin de Saint-Bonnet et qui répond au nom de Didier Soulis. Bienvenue à lui, son ADN ne peut qu'enrichir notre capital génétique.

Mais il n'y a pas que la route au CCPV, il y a aussi les chemins plus ou moins creux, les sentiers improbables et les labours profonds. Les sorties VTT, toutes de proximité puisque le point de départ le plus excentré doit se situer à Loubeyrat, ont un caractère plutôt hivernal et se



prolongent jusqu'à début mars pour reprendre après Toussaint. Mais un automne qui jouait les prolongations a fait qu'en 2022 le changement de monture ne s'est pas fait avant le 20 novembre.

Quant à l'organisation des sorties, un long débat a évoqué la question des effectifs et des niveaux de performances qui conduisent à l'éclatement du groupe et remettent en cause le caractère collectif et solidaire des sorties. Quitte à devoir ne pas rester ensemble sur la totalité du parcours, faut-il centrer la partie commune plutôt sur la première partie de l'itinéraire ou plutôt sur la partie finale ? Une sorte de consensus a semblé désigner l'option partie finale (20-30 km) parcourue avec tout le monde sachant qu'avant cela les plus en cannes pourraient se dégager et

s'engager sur une boucle de rallongement où ils auraient tout loisir de se faire mal sans retenue... Et au point de rencontre, le premier groupe arrivé attend l'autre ou part à sa rencontre.

A aussi été posée la question de l'entrée tardive dans la saison VTT. Il est vrai que cette année les mois d'octobre et novembre ont connu des températures assez élevées, propices à la route et qui ne se prêtaient pas bien à la formation de boue dans les chemins or, c'est la boue que nous aimons dans le VTT...

Notre Trésorier a ensuite présenté le bilan financier avec fort peu d'opérations, à l'image d'une saison 2022 toute en sobriété et retenue. C'est ainsi qu'avec des montants de dépenses égaux à zéro sur les

Le 29 janvier 2023 s'est tenue l'Assemblée Générale du CCPV (suite et faim de tripe)

lignes truffade, tripe, galette et raclette, nous n'avons eu aucun mal à dégager un excédent d'exploitation qui nous honore. L'Assemblée ne pouvait que donner quitus à notre Trésorier en le félicitant chaudement pour la qualité de son travail.

Logiquement, l'Assemblée Générale a considéré qu'il n'y avait aucune raison de participer à l'inflation ambiante et a décidé de maintenir à 40 euros le montant de la cotisation 2023.

Conformément aux dispositions statutaires, nous avons ensuite procédé au renouvellement des administrateurs arrivés au terme de leur mandat. Tous (Daniel Guittard, Olivier Belin, Alain Bargoin, Jean-Claude Batisse et Jean-Paul Delbouve) ont souhaité poursuivre l'aventure. Ils ont été réélus à l'unanimité.

Dans la foulée, la désignation des membres du bureau a vu la confirmation de Jean-Claude Batisse comme Président du CCPV. Daniel Guittard est notre vice-Président et André Robiolle est confirmé Trésorier. Michel Lablanquie reste secrétaire.

Enfin, l'Assemblée a proposé que les membres du club puissent se retrouver autour d'une table de restaurant pour marquer le départ d'une nouvelle saison. C'est ainsi que nous nous retrouverons en compagnie de nos compagnes/compagnons le dimanche 12 mars à midi à l'Auberge de la Mairie à Chavaroux.

Ça c'est une bonne nouvelle !!

Tout le monde le sait, depuis qu'il a attrapé le COVID en mars 2020, le CCPV a perdu le goût de la truffade, de la galette, de la tripe et même de la raclette.

Et ce symptôme de forme de COVID long perdurait de manière alarmante.

Mais, alléluia ! miracle ! Ne voilà-t-il pas qu'en ce mois de janvier 2023, à deux reprises, d'abord dans la soirée du 12 janvier puis, dans la matinée du 29 janvier, sont réapparus successivement le goût de la galette puis le goût de la tripe...

Tous ceux qui commençaient à désespérer veulent bien y voir les auspices d'un retour à la normale...



2 années sans tripe, c'est long...

Une graine de champion à Riom : champion du monde à 17 ans

Si vous n'avez pas encore entendu parler de ce jeune homme, cela ne devrait pas tarder, tant le bonhomme est talentueux sur un vélo. Il s'appelle Léo Bisiaux. Il a 17 ans (un junior donc), licencié au Vélo Club de Riom. Il est lycéen à Virlogeux en classe terminale avec le bac en juin 2023.

Et déjà un palmarès fort enviable, avec davantage de titres que pouvaient avoir Romain Bardet ou Julian Alaphilippe au même âge. Jugez plutôt : champion de France 2022 de cyclo-cross junior, champion d'Europe 2022 de cyclo-cross junior en gagnant à Namur en Belgique, vainqueur de la coupe du monde de cyclo-cross junior 2022 en s'imposant dans deux des manches de ce challenge. Et le 5 février 2023 il participait aux championnats du monde de cyclo-cross à Hoogerheide aux Pays-Bas où, grand favori, il a fini 1^{er}, arrivé détaché avec une dizaine de secondes d'avance. Le voici donc champion du monde...



Il ne se cantonne pas au seul cyclo-cross, il fait aussi de la route et en 2022 il a fait 2^{ème} de la Classique des Alpes, une épreuve de haute montagne.

Il fait du vélo tous les jours sauf le lundi où il s'accorde un jour de repos. Et concilier le haut niveau avec les études n'est pas toujours

simple. Ainsi il a pris l'habitude de s'entraîner entre midi et 14 h et le soir à la lampe après les cours au lycée...

Nous lui souhaitons une pleine réussite.

Mais, vu son âge il n'est pas prêt de solliciter une licence auprès du CCPV...

Super nana

Elle est aussi d'Auvergne-Rhône-Alpes (habite Chambéry et travaille à Annecy). C'est une spécialiste du vélo au long cours, ce qu'on appelle l'ultracyclisme ou l'ultradistance. Elle s'appelle Laurianne Plaçais et a 38 ans. En juillet 2022 elle s'est engagée dans le Bikingman X. Une épreuve fortiche réservée à des super-entraînés. Le principe : accomplir une boucle en haute montagne (Alpes) de 1 000 km avec 53 ascensions et 26 500 mètres de dénivelée positive le tout en moins de 5 jours soit 120 heures.

Les participants sont en autonomie complète tant pour l'alimentation que pour le repos, l'assistance technique. Il n'y a pas de véhicule suiveur, il est interdit de rouler en peloton (au minimum 100 m entre les vélos). Les concurrents sont équipés d'un traceur et d'une balise d'appel de détresse.

Dans cette édition 2022, la vainqueur fut notre super nana Laurianne Plaçais qui accomplit les 1 000 km en 64h31mn avec 13 heures d'avance sur le second !!

La clé de la réussite de Laurianne fut la gestion du sommeil et des temps de repos. Il a été mesuré qu'elle n'avait véritablement dormi que 70 mn sur la totalité des 5 jours. Les quatre premiers coureurs arrivés après elle avaient tous couru plus vite qu'elle lorsqu'ils étaient sur leur vélo mais ils avaient dormi bien plus longtemps ou passé davantage de temps en phases de repos. Comme quoi la gestion du repos est aussi importante que le pur musculaire !



2022 année noire pour les cyclistes

Avant, il y a 50 ou 70 ans, c'était les ruraux qui pédalaient. Et les Parisiens (et autres habitants des grandes villes), plongeaient à fond dans le culte de la voiture et des embouteillages.

Aujourd'hui, on inverse tout et les urbains sont en recherche d'un sens nouveau et s'adonnent à ce qu'on appelle les « *mobilités douces* » et prétendent trouver l'authenticité en montant sur un vélo ou une trottinette. Et nos ruraux, que l'on croyait braves, lorgnent de plus en plus fortement sur les SUV, les pick-up et passent plus de temps au volant de leur voiture qu'au volant de leur tracteur. Il faut dire que la maternité et l'hôpital se sont éloignés, le bureau de poste aussi et l'école comme l'épicerie, ont fermé.

Et ces vélos que l'on croise de plus en plus nombreux, sont perçus comme des ralentisseurs mobiles qui s'ajoutent aux ralentisseurs fixes qui, eux aussi, sont de plus en plus nombreux. Franchement énervant tout ça !!

Et on va s'étonner que les incivilités sur goudron explosent, de la part de tout le monde du reste, qu'ils soient trottinettistes, pédaleurs ou auto-véhiculés.

Et le résultat est là avec le bilan de la sécurité routière récemment publié. Et l'on se rend compte que les mobilités que l'on prétendait douces, se révèlent particulièrement cruelles et violentes. Un bilan qui traduit aussi une injustice criante qui est que les uns sont des mobiles particulièrement protégés car carrossés et les autres sont des mobiles très vulnérables car démunis de protections périphériques.

C'est ainsi qu'on nous annonce qu'en 2022, en France métropolitaine, 244 cyclistes sont morts sur la route soit 30 % de plus qu'en 2019 (dernière année de référence d'avant COVID) (sans compter, parmi les blessés graves, les décès survenus plusieurs jours après l'accident). Dans le même temps, 34 trottinettistes ont perdu la vie sur le goudron soit plus de 3 fois plus qu'en 2019 (sans oublier 600 blessés graves).

Sur les 3 230 personnes mortes sur les routes en 2022 (rappelons tout de même qu'en 1972, il y avait plus de 18 000 morts sur les routes !), les occupants d'une voiture représentent moins de la moitié de ce total (48 %) et les morts voiturés sont moins nombreux que les années précédentes, tout comme les motocyclistes.

Ce décalage dans les tendances montre bien que, dans un temps où le recours à des déplacements alternatifs (vélo et autres) ne fait que croître, les équipements et infrastructures ne se sont pas suffisamment adaptés. Les adaptations ayant bien plus concerné les voies urbaines



2022, année noire pour vélos et trottinettes

MORTALITÉ. Les mobilités douces de plus en plus exposées.



(pistes cyclables) que le réseau extra-urbain.

Améliorer la sécurité des cyclistes concerne aussi les comportements d'autoprotection des pédaleurs eux-mêmes car un cycliste sur trois se tue seul en roulant sans qu'il y ait la moindre collision avec un autre mobile. D'où l'importance, notamment, du port du casque qui, rappelons-le, n'est toujours pas obligatoire pour les plus de 12 ans.

Contrairement à une idée reçue, la majorité des mortalités de cyclistes sur la route (60 %) survient en dehors des agglomérations, quand le vélo a un usage sportif ou de loisir.

Les raisons de cette progression de la mort à vélo sont d'abord l'augmentation considérable de la pratique cycliste des Français (+ 39 % entre 2022 et 2019). On peut aussi évoquer la fin de la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes départementales. Les seuls départements où la mortalité globale sur route en 2022 a augmenté sont tous passé d'une vitesse limitée à 80 à 90 km/h. On se doit aussi de souligner une sensible dégradation des comportements et attitudes des usagers du goudron, y compris les cyclistes eux-mêmes, à qui il est souvent reproché de ne pas respecter le Code de la Route.

Les chefs

Lors de l'Assemblée Générale qui s'est tenue le 29 janvier 2023 et après le renouvellement des administrateurs en fin de mandat, les membres du bureau ont été confirmés dans leurs attributions, à savoir :

Président
Jean-Claude Batisse

Vice-Président
Daniel Guittard

Trésorier
André Robiolle

*Secrétaire,
rédacteur de «Roue libre»*
Michel Lablanquie

Les réunions mensuelles

La réunion mensuelle (ou presque) des membres du bureau est fixée (en principe) au premier vendredi de presque chaque mois, à 20h30 dans la salle de réunion Pétronille de la nouvelle mairie de Pessat-Villeneuve (1^{er} étage).

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 2023 les réunions des (à titre indicatif) (modifiable selon impératifs de dernière minute et contingences sanitaires) :

vendredi 28 avril

vendredi 2 juin

vendredi 1^{er} septembre

vendredi 13 octobre



Les **CYCLES BLANC** **mondovélo** encouragent le Club Cyclo de Pessat-Villeneuve

Comme toujours, une offre exceptionnelle est réservée
aux licenciés du CCPV pour la saison 2023 :
**10 % de réduction sur les prix affichés pour l'achat
de pédales, chaussures, habillement et accessoires.**



Le Team **CYCLES BLANC
c'est 4 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 2023 ►

donné à titre indicatif, les sorties décalées restent à préciser, peut évoluer en fonction des demandes

5 mars	8 h 45	démarrage officiel de la saison route, sortie Club départ Pessat
12 mars	8 h 45	sortie Club, départ Pessat (suivie de sortie restaurant)
19 mars	8 h 45	sortie Club, départ Pessat
26 mars	8 h 45 heure d'été	sortie Club, départ Pessat
2 avril	8 h 30	sortie Club, départ Pessat
9 avril Pâques	8 h	sortie Club, départ Pessat
10 avril lundi de Pâques	8 h	sortie Club, départ Pessat
16 avril	8 h	sortie décalée dans l'Allier (lieu de départ et itinéraire à fixer)
23 avril	8 h	sortie Club, départ Pessat
30 avril	8 h	sortie Club, départ Pessat
1 ^{er} mai	8 h	rallye du Muguet, départ place de la Mairie - Marsat
7 mai	8 h	sortie Club, départ Pessat
8 mai	8 h	sortie Club, départ Pessat
14 mai	8 h	sortie décalée, départ gare de Chignat
18 mai Ascension	8 h	sortie Club, départ Pessat
21 mai	8 h	sortie décalée, départ Chanat-La-Mouteyre (stade)
28 mai Pentecôte	8 h	sortie Club, départ Pessat
29 mai lundi de Pentecôte	8 h	sortie Club, départ Pessat
4 juin	8 h	sortie Club, départ Pessat
11 juin	8 h	sortie Club, départ Pessat
18 juin	8 h	sortie Club, départ Pessat
samedi 24 juin	8 h	Tour du Sancy et de la Truffade (départ sera précisé ultérieurement)
2 juillet	8 h	sortie Club, départ Pessat
juillet et août	8 h	sorties Club, départ Pessat
3 septembre	8 h	sortie Club, départ Pessat
10 septembre	8 h	sortie Club, départ Pessat
17 septembre	8 h	sortie Club, départ Pessat
24 septembre	8 h	sortie Club, départ Pessat
jusqu'à fin octobre	8 h 30	sorties Club, départ Pessat

