

Vélo mag

le vélo c'est chouette
le vélo c'est chic



n°10

AUTOMNE/HIVER
95/96

LE MAGAZINE DE L'ASSOCIATION ROUE LIBRE

SAVOIE • FRANCE

PRIX : 10 F



LE VÉLO DE LOISIR, PHÉNOMÈNE DE SOCIÉTÉ

ENTRE CHAMBÉRY ET AIX-LES-BAINS
1200 PERSONNES À VÉLO RÉCLAMENT LA RÉALISATION RAPIDE
D'UNE AVENUE VERTE



■ samedi 21 octobre 1995,
intersection des
RN 211 et 201...

Certaines infos méritent d'être mises en perspective. C'est le rôle de cette «tribune»...



LE SOMBRE AVENIR DE NOS VILLES

Durant l'automne passé, Corinne Lepage ministre de l'Environnement, et Bernard Pons ministre de l'Équipement et des Transports - «donc de la Voiture» ajoutait Corinne Lepage, ont pris des positions très opposées sur la question la pollution urbaine. La première tentait de défendre environnement et qualité de vie face à un ministre qui prétendait, non sans mauvaise foi, qu'il n'était pas prouvé que la pollution des villes était due aux voitures, et qui affirmait vouloir défendre le droit à une «mobilité pour tous», supposée bien entendu ne dépendre que de la seule voiture. Cette malhonnêteté intellectuelle n'est pas innocente. Le texte ci-contre, antérieur à la polémique, et dû à Jean-René Carré*, éclaire un peu le débat.

«**D**ans une phase de reconquête (cas de la France), l'aménagement cyclable a surtout un rôle de marquage social : il signale aux usagers dominants l'existence et la légitimité du vélo comme moyen de transport. C'est pourquoi le marquage aux points de conflits est le plus utile. Ce qui est décisif, c'est moins l'aménagement cyclable proprement dit (séparant les vélos et la circulation motorisés), que la restructuration de l'ensemble des circulations urbaines. La circulation et la sécurité des cyclistes se développent quand le réseau viaire cesse d'être pensé et organisé dans la seule perspective de faciliter l'écoulement rapide des voitures. Modération du trafic motorisé et pas seulement abaissement des vitesses, c'est-à-dire limitation de l'emprise de l'automobile sur l'espace urbain (réduction des voies, limitation du stationnement, réduction du nombre de voies à sens unique et des feux tricolores, etc). Car il n'y aura pas de développement de l'usage du vélo en ville sans restriction d'usage de la voiture. Tant qu'on ne fera pas pour le vélo ce que l'on a fait pour l'automobile (adaptation de la réglementation, incitations financières, soutien à l'industrie, infrastructures en réseaux cohérents et continus, valorisation sociale et culturelle de l'usage et des usagers), on ne verra pas de renaissance de l'usage du vélo en France.

Il faut certes convaincre les acteurs sociaux, mais il faut surtout restituer aux Français la réalité des effets de la motorisation sur la vie de chacun et de tous en termes de coûts directs et indirects, de pollution, et d'embouteillages. Sans système de comptabilisation exacte et complète des coûts réels de la voiture tant pour la société que pour les individus, on ne convaincra personne d'opérer des changements.

Les partisans du vélo urbain s'interrogent et pensent sans doute qu'il vaut mieux ne pas heurter de front la susceptibilité du plus puissant des partis de France, celui des automobilistes, et se contentent d'accepter qu'on fasse progressivement une «petite place» au vélo dans nos villes. Mais le vélo ne prendra sa place parmi les autres moyens de transport urbain, que pour autant que l'ensemble des problèmes qui conditionnent le futur de nos villes pourra être débattu. Et cela implique d'accepter la remise en cause de l'usage urbain actuel de l'automobile. Si ce tabou ne peut être levé, le vélo n'aura aucune place sûre dans nos villes. Et, pourrait-on ajouter, nos villes auront un avenir très sombre, et pas seulement sur le plan des transports». ■

* chercheur à l'Institut National de Recherche et d'Étude sur les Transports et leur Sécurité. Ce texte est extrait d'un exposé sur «Vélo et Société», donné au sixième congrès du Club des Villes Cyclables, à Rennes, en octobre 94.

Société

- 4 péripétie ou phénomène ?
6 «Pic & Propre»

Voyages

- 8 Le projet Véloroutes
9 «la France à Vélo»
le Lubéron
les 3 Pays
Turin et le Val de Suse

Développement durable

- 10 les Vélos pour l'Afrique

Vélomania

- 12 Pedersen
13 Brompton

Tendances

- 14 les vélos électriques

Technique

- 16 un remonte-pente à vélo
17 la dynamo parfaite
Solex, le retour

Kiosque

- 19 Merci facteur !

1200 personnes de tous bords et de tous âges qui manifestent à vélo, fin octobre, dans une agglomération de 100 000 habitants seulement, c'est un peu surprenant.

Ça l'est déjà moins lorsqu'on sait que le marché intérieur du vélo a connu un formidable boom durant ces dernières années, avec des ventes annuelles qui ont parfois dépassé les 3 millions d'unités. De ce fait, toutes les familles sont maintenant équipées à neuf, et demandent à pouvoir étrenner leurs VTT, VTC, vélos de route, vélos d'enfants, et autres city bikes. A côté de ça, les randonneurs traditionnels n'ont jamais disparu, bien au contraire.

Tout cela prend l'allure d'un véritable phénomène de société. Aujourd'hui en effet, faire du vélo est devenu la deuxième activité de plein air des Français, après la marche à pied. Aussi le développement du vélo de loisir aura-t-il, à n'en pas douter, des conséquences au niveau du tourisme, mais aussi de l'aménagement du territoire et de l'organisation des déplacements dans les villes.

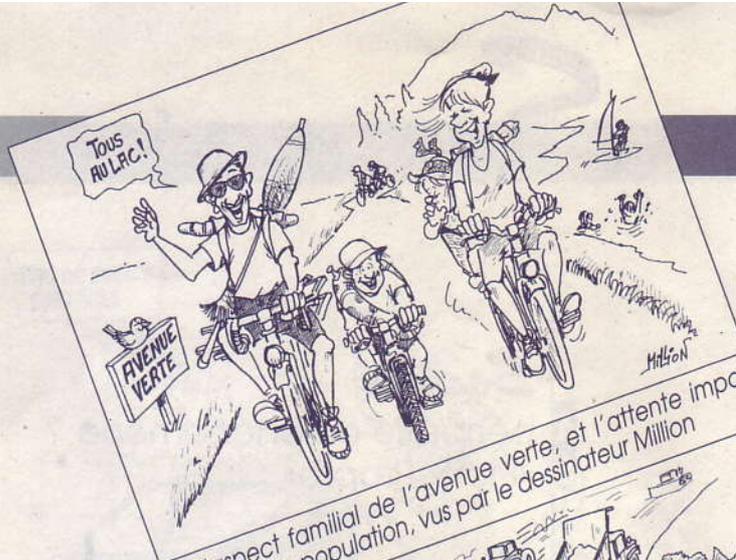
VELOPARC

la solution parc à vélos au meilleur rapport qualité prix

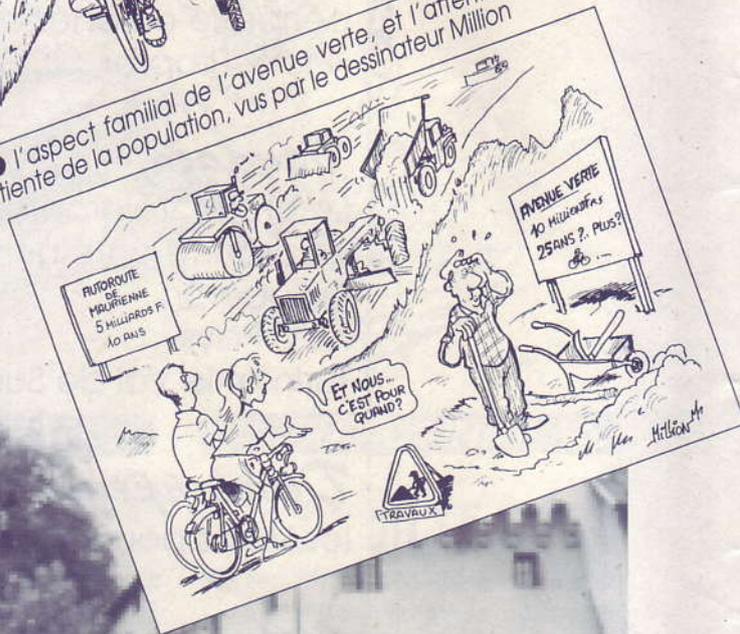
ALP SIGNALISATION 73460 FRONTENEX
tél. 79 38 51 25 fax 79 38 50 64



Les routes nationales d'accès d'une ville moyenne française, puis son centre, envahis par des cyclistes, un samedi après-midi, et dans les frimas de l'automne, à l'heure où l'on a davantage l'habitude de voir les gens courir les magasins... Simple péripétie locale ou phénomène de société ?



● l'aspect familial de l'avenue verte, et l'attente impatiente de la population, vus par le dessinateur Millon



PÉRIPÉTIE OU PHÉNOMÈNE ?...



Officiellement, les manifestants demandaient deux choses : la réalisation rapide de la liaison Chambéry / lac du Bourget en avenue verte, et la sécurité des cyclistes sur les routes nationales.

Mais la variété des participants et leur nombre impressionnant donnent à penser que derrière ces revendications, un véritable «phénomène de société» se dessine, qui remet en cause l'aménagement du territoire. Hypothèse : la ville et les zones péri-urbaines, qui sont en principe la demeure et l'espace vital de l'homme et de l'enfant, s'organisent d'une manière quelque peu oublieuse de certains besoins élémentaires et irréductibles qui resurgissent aujourd'hui.

Démonstration avec ceux que l'on oublie tout particulièrement...

ÉVASION ET EXPRESSION PHYSIQUE : 2 BESOINS UNIVERSELS

Parmi ceux qui attendent beaucoup de la réalisation de l'avenue verte, il y a certains handicapés physiques, notamment ceux qui sont atteints de myopathie à des degrés variés. Pour eux, la lutte contre la maladie passe par l'autonomie et la sécurité des déplacements. Deux membres de Roue Libre s'expliquent ici sur leur participation à la manifestation.

Jean-Christophe se considère comme privilégié, puisqu'il marche et fait du vélo. Ayant toujours été sportif, il tente de créer une équipe handisport de VTT, avec la dizaine de myopathes qui peuvent tenir sur un vélo. Pour lui, l'avenue verte représente une condition essentielle pour la réalisation de son projet, surtout si l'on parvient à restituer l'accès aux chemins du marais de La Motte-Servolex, qui a été supprimé lors de l'élargissement du péage autoroutier.

«Pour les handisports, le concept d'avenue verte» a une valeur irremplaçable. Il convient notamment au cyclisme, au VTT (que nous souhaitons mettre en place), au ski à roulettes, et aux rollers. Pour ceux qui sont plus lourdement touchés, la sécurité apportée par une avenue verte permet l'évasion et la découverte. Dans les deux cas, c'est surtout un lieu de détente, de rencontre, et d'insertion, grâce au contact avec les personnes valides pratiquant le même sport, ou le même loisir». ■

Jean-François Castagné, Comité Handisport de l'Agglomération Chambérienne



Ginette est en fauteuil électrique, et de nombreux promeneurs la rencontrent régulièrement sur les pistes cyclables existantes. Très énergique, elle utilise à fond les possibilités d'autonomie que lui donne sa machine.

«Avec mon fauteuil, j'ai pu me rendre jusqu'au point de départ de la manifestation en empruntant l'Avenue Verte, et croiser ainsi des centaines de personnes. Malheureusement, je n'ai pas pu accompagner le cortège pour des raisons de sécurité. Je n'ose plus emprunter les routes fréquentées, depuis qu'une voiture m'a accrochée. Pour moi, et pour beaucoup de personnes dans ma situation, il est très important de pouvoir sortir de la ville.

J'ai besoin de pouvoir me promener, de prendre l'air, de voir un peu de nature, d'entendre des oiseaux... Mais pour que cela me donne le sentiment de liberté nécessaire à mon équilibre, il faut que je puisse m'évader de façon autonome, et donc en totale sécurité.

J'attends donc avec impatience de pouvoir aller jusqu'au lac du Bourget.

Au sud, je ne peux me risquer au-delà de la piste actuelle, et j'attends les nouveaux aménagements pour aller au lac St André, en espérant qu'ils seront conçus pour nos fauteuils.

J'ai également le rêve d'aller à Challes-Eaux depuis que j'ai entendu parler du projet de réalisation de piste, il y a deux ans.

Si je peux faire tout cela avec mon fauteuil, alors je serai une citoyenne un peu plus heureuse, un peu plus libre». ■

Ginette Charvin,
Association des
Paralysés de
France



A QUOI SERT LA VOITURE ?

Selon les enquêtes ménages effectuées à Grenoble entre 88 et 92, 27,6 % des déplacements en voiture couvrent moins de 2 km, et 50,7 % moins de 3,6 km. Questions subsidiaires réservées aux hommes politiques :

- compte tenu de ces chiffres, quel moyen de déplacement faut-il décourager en ville ? (une seule réponse, et on ne souffle pas !)
- et quels moyens faut-il encourager ? (plusieurs réponses possibles en commençant par le moins coûteux).

Pour plus de précisions sur ces enquêtes : Edith Metzger CETE LYON 109 av. Salvador Allende 69674 BRON Cedex

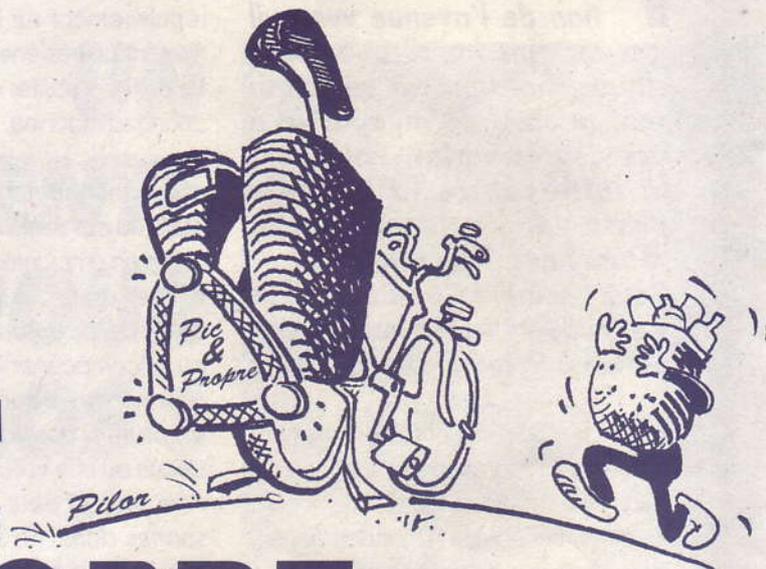
LOCATIONS VÉLOS

Les systèmes de locations de vélos organisés par les villes se répandent.

Après Strasbourg, Nantes, La Rochelle, et Montpellier (association Vélo pour Tous), Rennes a mis 60 vélos à disposition du public durant l'été, pour 25 F la journée ou 5 F de l'heure. On pouvait aussi garer son propre vélo pour 5 F au local de location. Dans le même temps, Copenhague a fait de même à grande échelle, avec 1000 vélos et un réseau de 30 parcs de location /dépose des vélos, pour un coût d'environ 20 F. Objectif déclaré : lutte contre la pollution de l'air.

LE VÉLO AU SERVICE DE LA PROPRETÉ DES BORDS DE ROUTES

Opération **PIC PROPRE**



Chacun peut le constater : au-delà des surlargeurs entretenues par les services de l'Équipement, les bords de nos routes deviennent peu à peu de véritables dépotoirs. Pas un buisson, pas un bosquet qui ne recèle son tas d'immondices ! Il ne s'agit pas seulement des millions de paquets de cigarettes et autres débris jetés systématiquement par les fenêtres des voitures, mais aussi et surtout des tonnes de canettes, de bouteilles, et d'emballages de toutes sortes dont la société post-industrielle est si prodigue, et qui sont abandonnées négligemment lors d'arrêts occasionnels...ou bien encore des ordures déversées sciemment, dans l'anonymat et l'impunité, partout où la voiture peut aller.

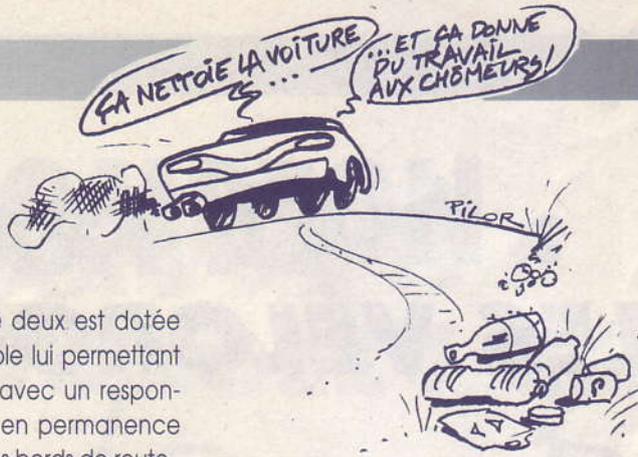
Question : comment faire le ménage ?

C'est là que le vélo intervient ! ...

D'UNE PIERRE DEUX COUPS

TRIVALOR, Bureau d'Études spécialisé dans la gestion des déchets - et qui comprend accessoirement plusieurs membres éminents de Roue Libre ! - a imaginé un concept novateur qui s'attaque simultanément au toilettage du bord des routes...et au chômage :

- des équipes de deux agents ayant chacun un vélo doté de deux hottes ramassent tous les déchets légers visibles depuis la route
- ces déchets sont séparés en deux familles : les déchets souillés, et les emballages recyclables.
- lorsque les sacs de déchets sont pleins, ils sont rangés sur le bord de la route, puis ramassés en fin de journée par une camionnette, pour être livrés soit à une usine d'incinération pour les déchets souillés, soit à un équipement de tri pour les recyclables



● chaque équipe de deux est dotée d'un téléphone portable lui permettant de rester en contact avec un responsable qui coordonne en permanence cette "veille active" des bords de route.

POURQUOI LE VÉLO ?

Au moins quatre raisons :

- d'un vélo, on voit facilement les déchets dans la végétation des bords de routes, dans les fossés, sur les talus, ...
- le vélo est un véhicule qui, à l'aide d'une béquille adaptée, se gare facilement sur presque tous les bords de routes sans gêner la circulation
- le vélo est un véhicule très économique à l'achat et à l'entretien
- enfin, c'est un véhicule que l'agent pourra utiliser pour ses déplacements personnels.

OBJECTIF «ZÉRO DÉCHET»

«PIC & PROPRE» consiste à fournir un travail provisoire à des chômeurs en organisant un dispositif léger et permanent de nettoyage des bords de routes. Le concept a intéressé les Départements de la Savoie et du Rhône, ainsi que la Région Rhône-Alpes. C'est la Direction de l'Environnement de la Région qui a chargé TRIVALOR d'étudier la faisabilité, puis la mise en place de ce projet.

Comment financer «PIC & PROPRE» ?

- pour 50 %, en mobilisant les divers crédits pour l'insertion des chômeurs et des RMistes
- pour 40 % en vendant une nouvelle prestation au Service des Routes du Département, à la DDE pour la voirie d'Etat, aux grandes communes urbaines et aux entreprises responsables des zones commerciales ou industrielles.
- enfin, pour ne pas oublier l'origine de la majorité de ces déchets légers, 10 % du financement est demandé à ceux

que la réglementation rend responsables de tant d'emballages mis sur le marché (Eco-Emballages, SEITA, ...).

En Savoie, après une période test de 6 mois, ce service devrait être étendu à l'ensemble du département. Objectif "zéro déchet" !

NOUS SOMMES TOUS «PIC & PROPRE» !

A côté de cette action directe de nettoyage, il serait bon que chacun se sente concerné par la propreté de l'environnement. C'est pourquoi il est envisagé de mettre disposition de tous, dans les mairies, la panoplie «PIC & PROPRE» : les sacs-poubelles pour les recyclables, et ceux pour les déchets à brûler, ainsi que les gants. Avec ce matériel du parfait éco-citoyen dans le coffre de la voiture, il devient facile d'accomplir un geste pour l'environnement, par exemple à l'occasion de la balade dominicale. Et lorsqu'il y aura plus de ramasseur que de pollueurs, la partie sera gagnée ! ■

contact : TRIVALOR BP 1736
73017 CHAMBÉRY Cedex tél.79 72 73 83



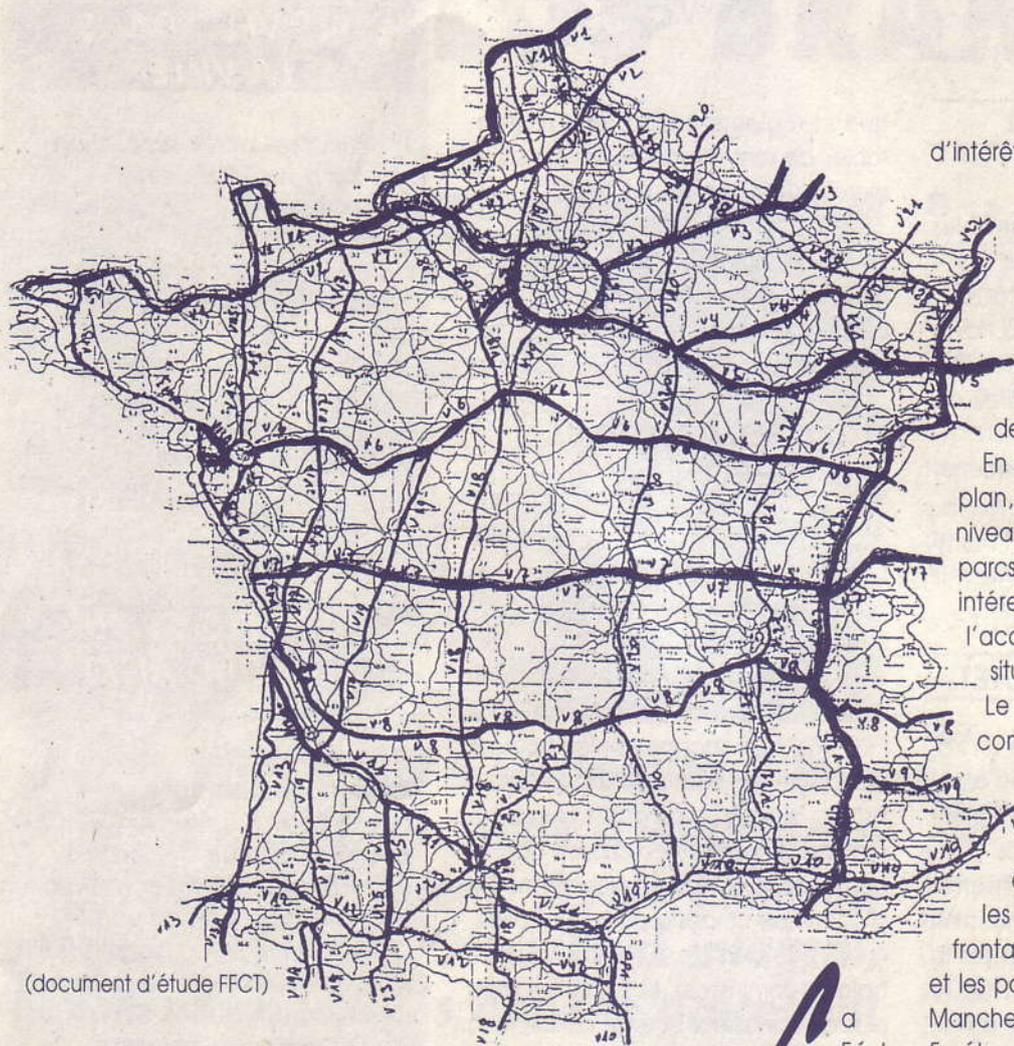
«LE VÉLO DANS LA VILLE»

A l'initiative de l'association «Vélos pour Tous», une exposition sur le vélo urbain se tient à la Maison de l'Environnement de Montpellier (16 rue Ferdinand Fabre, tél.67 79 72 01). Photos, vidéo, modules interactifs, et décors humoristiques pour se faire photographier avec son propre appareil, agrémentent une visite qui vaut le détour. Jusqu'au vendredi 29 mars 96.

DES VÉLOS POUR LES ÉTUDIANTS

A Lorient les étudiants louant une chambre par l'intermédiaire du CROUS peuvent obtenir de surcroît un vélo pour l'année scolaire, en échange d'une caution. C'est la Ville qui a acquis le parc de vélos, grâce à un prix que lui a attribué le Ministère de l'Environnement pour récompenser ses efforts en matière de politique cyclable. Renseignements auprès du CROUS : tél.97 87 17 57. A noter qu'à Rouen, la même opportunité est offerte aux étudiants de Sup' de Co. Ce montage permet entre autres de faire baisser la pression sur le stationnement local, voire d'économiser sur les aménagements à l'intérieur des domaines universitaires, tout en facilitant les dessertes par bus. Intelligent, n'est-il pas ?

LA FRANCE PAR LES VÉLOROUTES



(document d'étude FFCT)

Qui n'a pas un jour remarqué ces cyclistes individuels, venant de toute l'Europe, voire d'Amérique, et que l'on retrouve navigant dangereusement au bord de nos nationales, avec une carte Michelin pour tout viatique ? Que faire pour mieux les accueillir ?

tion Française de Cyclotourisme, souvent sollicitée par ces voyageurs au long cours à la recherche de documents plus adaptés à leurs pratiques, s'est attelée à un grand projet consistant à cartographier des itinéraires grandes distances, baptisés «véloroutes», qui présentent de l'intérêt pour les cyclistes voyageurs.

Ce projet a été présenté à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière du Ministère de l'Équipement le 13 septembre 1994.

Les véloroutes sont des itinéraires à faible trafic, sans difficultés de relief,

d'intérêt touristique, et éventuellement balisés. Le raccordement aux aménagements cyclables urbains est souhaité, ainsi qu'un guidage aux entrées et sorties de villes, afin d'éviter rocade et voies rapides...et permettre la visite de ces villes, qui est l'un des buts du voyage à vélo.

En accompagnement de ce vaste plan, des balisages coordonnés au niveau européen sont à étudier, des parcs à vélos sont à prévoir aux arrêts intéressants, et une sensibilisation à l'accueil des cyclistes des hôteliers situés sur les véloroutes est à faire.

Le travail de recensement et de continuités interdépartementales devrait être validé par les Départements et les DDE.

Une attention particulière a été apportée à la liaison avec les itinéraires cyclables des pays frontaliers, le tunnel sous la Manche, et les ports de la Mer du Nord et de la Manche.

La

Fédération Française de Cyclotourisme, 5 véloroutes européennes et 20 véloroutes nationales ont ainsi été déterminées.

La phase en cours consiste à repérer les itinéraires d'intérêt local. Elle est confiée aux Comités Départementaux de la FFCT. Il serait souhaitable que les associations qui composent la Fédération des Usagers de la Bicyclette prennent contact et s'associent à la définition des tracés, particulièrement aux abords des villes et agglomérations.

L'enjeu est d'importance et peut être l'occasion d'entraîner villes et départements dans une prise en compte sérieuse du confort et de la sécurité du touriste à vélo. ■

nouveau !

«LA FRANCE À VÉLO» en guides

«LA FRANCE À VÉLO» c'est le titre d'une série de guides cyclotouristiques édités par les «Guides Franck». Ces derniers sont déjà connus des amateurs de marche à pied. Ils se caractérisent par un système de fiches rassemblées dans un classeur, et que l'on peut isoler et insérer dans un étui de matière plastique, afin de les emporter en randonnée de façon pratique.

Le même principe a été adopté pour la randonnée à vélo.

17 guides couvrant l'ensemble de la France sont prévus. Les premiers, dont celui de la région Rhône-Alpes, sont sortis l'été dernier. Chaque guide correspond à une carte Michelin au 1/200 000 e, et décrit près d'une centaine d'itinéraires de 40 à 300 km, de difficultés variées. Des renseignements pratiques permettent d'organiser d'éventuelles étapes.

nouveau !

LE LUBÉRON à vélo



Le Parc Naturel Régional du Lubéron a mis au point un très bel itinéraire de découverte à vélo d'une centaine de kilomètres, de Cavaillon à Forcalquier, et passant par Apt.

Balisé, et jalonné de panneaux de renseignements, il bénéficie d'un dépliant descriptif.

Il est de plus possible de réserver son hébergement auprès des offices de tourisme. Il vaut mieux en effet prévoir

deux à trois étapes, surtout si l'on choisit le sens ouest / est qui fait 1000 mètres de dénivelées cumulées. Mais on peut de toutes façons combiner le vélo et le bus, car une ligne dessert tout le parcours, et permet le retour au point de départ.

renseignements : Daniel GILLES
Maison du Parc, à Apt tél.90 04 42 00

TROIS PAYS en une seule semaine

Une carte bilingue décrit un bel itinéraire cyclable aux frontières de la France, de la Suisse, et de l'Allemagne.

A découvrir : la vallée du Rhin avec Mulhouse et les collines du Sundgau, Bâle et son centre médiéval, Rheinfelden et les vignobles du Markgräflerland.

TURIN et le Val de Susse

La Province de Turin a édité trois dépliants décrivant une piste aménagée en centre ville, une véloroute d'évasion vers les villages environnants, et un itinéraire parcourant le Val de Susse. Le verso des cartes comporte des indications sur le patrimoine culturel.

RETRO-TRAFIC

Des citoyens helvétiques tentent actuellement de rassembler les signatures nécessaires à une «initiative» intitulée «rétro-traffic», et visant à réduire de moitié le trafic automobile du pays, avec un développement parallèle des transports en commun. Parmi les mesures proposées : réduction de l'offre de stationnement, centres villes sans voitures, développement des aménagements cyclables, élargissement des trottoirs, co-voiturage et partage de la propriété des véhicules, intégration des coûts sociaux et des coûts environnementaux dans le prix des carburants (augmentation de plus de 12 F par litre). Au niveau économique : favoriser les méthodes de production et de distribution économes en transports.

A ceux qui prétendent que le projet «rétro-traffic» n'est pas raisonnable, les instigateurs de l'initiative rétorquent que ce qui n'est pas raisonnable, c'est plutôt de laisser se poursuivre sans contrôle la tendance à l'augmentation continue du trafic...



contact : «Rétro-traffic»
Seefeldstr. 102
Case postale 423.
8034 ZURICH

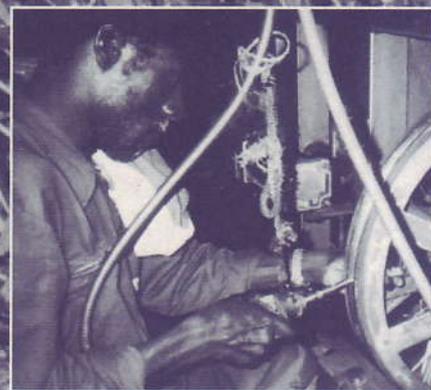
Le projet «des Vélos pour l'Afrique» fête son deuxième anniversaire à Chambéry et son premier à Ouahigouya. La première année de fonctionnement a été entièrement bénévole et a nécessité un investissement très important des membres de «Roue Libre» et de «Chambéry-Ouahigouya» pour transporter les vélos récupérés,

les trier, les démonter, les charger, etc...

L'objectif visé en seconde année a été de passer d'une logique militante à un fonctionnement salarié entièrement supporté par la rentabilité économique de l'atelier de réparation/vente de vélos installé à Ouahigouya.

Tous ceux qui ont participé de près ou de loin à l'opération «des Vélos pour l'Afrique», seront heureux d'apprendre que cet objectif est en passe d'être atteint. Le point, et les explications...

«DES VÉLOS POUR L'AFRIQUE»



EN 2 ANS, PLUS DE 2000 VÉLOS RÉCUPÉRÉS

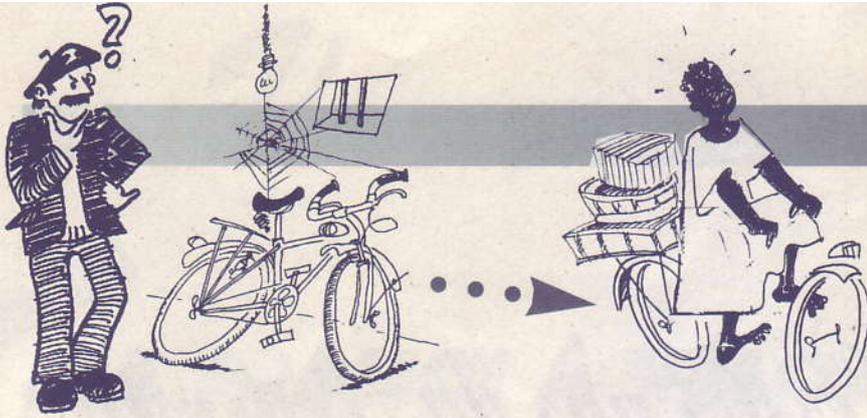
Deux conteneurs de 600 et 700 vélos sont déjà partis au Burkina, le troisième part en février. La moitié de ces vélos est récupérée dans les déchetteries de l'agglomération chambérienne. L'autre moitié est collectée au cours d'opérations spéciales : bizuthage de l'ESIGEC, semaine de la Solidarité du Comité Contre la Faim et pour le Développement d'Albertville, aide des clubs cyclo-touristes de Savoie, opération «bon d'achat» menée avec les cycles Pichon. Des opérations sont prévues en 96 avec les clubs tiers-monde des lycées et avec les écoles de Maurienne. Ainsi, le rythme de 1000 vélos récupérés par an semble pouvoir être maintenu. Seule déception : la récupération des vélos volés conservés par la Police n'a pas encore abouti.

20 EMPLOIS CRÉÉS À OUAHIGOUYA

Une vingtaine de personnes handicapées et des jeunes en difficulté sociale, travaillent, dans l'atelier créé par l'association ECLA et dirigé par un ancien chef d'entreprise et 2 chefs d'équipe. Ils démontent, remettent en état, et commercialisent les vélos envoyés. Le travail et les méthodes sont de très bonne qualité, et le personnel reçoit ainsi une précieuse formation.

L'OPÉRATION S'AUTO-FINANCE

Chaque trimestre ECLA nous fait parvenir la comptabilité de l'atelier. Dès la première année, on a pu constater que l'équilibre financier était atteint, hors investissements (aménagement de l'atelier, branchements électriques, ins-



Vite !

tallation des postes de travail, outillage) et fonds de roulement (financement du premier conteneur, du stock minimum de pièces détachées et premier mois de fonctionnement de l'atelier).

Sur les 300 FF du prix de vente d'un vélo, - un tiers permet de financer le fonctionnement de l'atelier (salaires, loyer, électricité, amortissement du matériel...)

- un tiers assure l'achat de pièces détachées neuves (pneus, chambres à air, roulements à bille, selles, pédales...)

- un tiers finance la logistique de récupération : transferts vers le lieu de stockage, démontage des vélos (20 F), convoyage par bateau (50F), campagnes de communication (affiches, tracts, dossiers de presse...).

OBJECTIF PÉRENNISATION

Le démontage des vélos récupérés, assuré jusqu'alors par les bénévoles, est actuellement accompli par une équipe de gens du voyage embauchée par «TRIALP». A partir de 96, cette équipe sera rémunérée par ECLA.

Cette étape marquera le départ de la pérennisation de l'opération sur des bases entièrement économiques.

DES AMÉLIORATIONS POSSIBLES

- l'essentiel du coût des achats de pièces détachées est constitué de pneus non standards au Burkina, et donc très chers (environ 70FF pour les pneus de 700, 600, 550... contre 16FF pour les 650). Sauf à trouver des filières peu coûteuses d'approvisionnement, il faut sans doute remettre en cause l'envoi des roues hors normes et n'envoyer que les moyeux.

- le marché des vélos équipés «course» ou «demi-course» est trop étroit à Ouahigouya. Il faut réfléchir à la transformation de ces vélos en vélos utilitaires.

- même si la qualité des vélos fabriqués par l'atelier est satisfaisante, des améliorations sont encore possibles sur les aspects mécaniques et la qualité de la peinture. Un stage de formation des chefs d'équipé est prévu au Ghana, ce qui améliorera dans un second temps les qualifications, et donc «l'employabilité» des personnes qui travaillent à ECLA.

DE NOUVELLES PERSPECTIVES

Parallèlement au projet actuel, nous ouvrons de nouveaux «chantiers» :

- **voiturettes pour handicapés** : l'atelier vélo est à présent équipé, outillé et fonctionne. ECLA envisage donc de développer parallèlement la fabrication de voiturettes pour handicapés qu'elle menait jusqu'à présent à petite échelle et avec des coûts importants compte tenu du prix très élevés des pièces détachées (80% du prix de revient de la voiturette). ECLA s'associe aujourd'hui avec le lycée Monge de Chambéry pour concevoir une voiturette, essentiellement fabriquée avec des pièces de récupération, qui reviendra à 30% du prix des voiturettes précédemment fabriquées. Une équipe de Monge devrait rejoindre Ouahigouya pour lancer la fabrication en série.

- **essaimage du projet en France et à l'étranger** : la réussite du projet nous a valu des contacts, tant en France qu'à l'étranger. Nous fournissons tous les renseignements utiles. Malgré cela, les projets parallèles sont longs à se mettre en place, et peuvent échouer, faute d'avoir été bien étudiés, ou de ne pouvoir bénéficier sur place d'un partenaire de la qualité d'ECLA.

Il nous faut donc réfléchir aux meilleures manières de communiquer le savoir-faire acquis, tout en continuant à soutenir notre propre projet. ■

Nicolas MERCAT

SEMAINES SANS VOITURES

Après les journées sans voitures, voici les semaines sans voitures. C'est la ville de Bonn, en Allemagne, qui a organisé la première du genre.

Les automobilistes qui apportaient leur plaque minéralogique se voyaient offrir un forfait de libre circulation sur les trams, bus et trains locaux.

En fin d'expérience, ils avaient un questionnaire à remplir.

L'enquête ainsi réalisée montre que la majorité des participants ne souhaitait pas se séparer de sa voiture, mais était décidée après cette expérience, à moins l'utiliser à l'avenir.

PNEU INCREVABLE

Jusqu'à présent, le pneu plein, qui a l'avantage de ne jamais crever, souffrait d'un grave défaut de confort.

«Greentyre» semble avoir accompli un grand progrès en donnant au polyuréthane multicellulaire qui compose ses pneus une structure à densité variable.

Non seulement le pneu gagne en confort, mais encore on peut obtenir des équivalents de pressions pour les différents usages : compétition, entraînement, ville, VTT loisir, etc. Autres avantages : gain de poids, durabilité accrue, couleurs vives possibles...

Diffusion : CHARHEL
23 avenue de Mulhouse
17000 LA ROCHELLE
tél.46 41 12 87

Les 103 ans du Pedersen



photo N. Pfeiffer

C

ertains lecteurs fidèles se souviennent sans doute de la présentation dans le Vélo mag n° 4, d'une curieuse bicyclette inventée il y a plus d'un siècle par un ingénieur danois du nom de Mikael Pedersen. Cette bicyclette, si bien adaptée à la morphologie humaine qu'elle permet à des athlètes du début du siècle de battre des records de vitesse, semble défier le temps et les modes puisqu'elle continue d'être produite en petite série pour des esthètes qui apprécient son originalité et son confort, mais aussi son efficacité.

Qu'est-ce qui lui donne précisément ces caractéristiques uniques ? D'abord son fameux cadre, fait d'un assemblage de tringles très fins et de haubans qui assurent à la triangulation légèreté et

rigidité. Ensuite, une selle-hamac qui permet une assise souple respectant totalement les mouvements du bassin. Enfin une géométrie d'ensemble donnant au cycliste une attitude d'une rare élégance ...et un coup de pédale redoutable !

L'adaptation sur le cadre Pedersen d'origine des composants mécaniques les plus récents, en font aujourd'hui un vélo d'exception. Surtout avec certains «détails qui tuent», comme ces poignées en liège et ces garde-boues en bois assortis à une laque noire, remarquables sur un modèle exposé au dernier Salon Mondial du Deux-Roues de Paris. Il y en a sûrement qui vont craquer !

Diffusion : Gérard Matthieu. Général Radio's, 4 avenue Edouard Vaillant, 93310 LE PRÉ St GERVAIS

12

le vélo c'est chouette
le vélo c'est cool

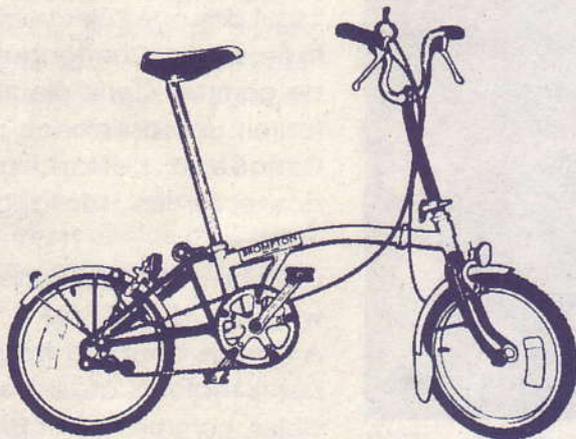


VENTES ET RÉPARATIONS
CYCLES ET CYCLOMOTEURS

MBK 556, av. de Turin
73000 CHAMBÉRY **KONA**
tél. 79 70 13 54

BROMPTON :

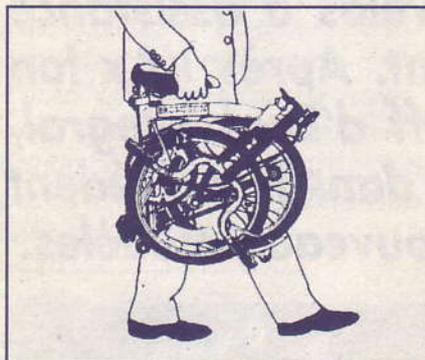
1 ^{vélo}
2 en temps
3 et mouvements ...



Contrairement aux apparences, Brompton n'est pas une marque anglaise, mais franco-anglaise. Deux français et un Anglais se partagent en effet les brevets de ce vélo pliant qui est certainement l'un des plus astucieux et commodes du marché.

La grande idée a été de faire en sorte que tout l'arrière puisse instantanément basculer et se retrouver de façon stable sur le porte-bagage. A partir de là le pliage est des plus simples.

Idéal dans un coffre de voiture, pour abandonner cette dernière aux approches de la ville dès que les conditions de circulation la rendent inefficace ! Les créateurs l'avaient d'ailleurs proposé à Renault, dans une magnifique robe jaune. Le constructeur n'avait pas compris l'intérêt d'offrir l'option. Dommage !



Idéal également pour voyager en train, y compris en TGV, surtout avec la housse et la bandoulière.

Idéal enfin pour l'habitat en immeuble, lorsque rien n'a été prévu pour ranger des vélos en rez-de-chaussée. Il passe dans n'importe quel ascenseur et trouve sa place dans un placard.

Diffusion : BROMPTON
17 place Jean-Jaurès
37110 CHATEAU RENAULT
tél.76 05 35 35 fax.76 05 60 00

PLACEMENT ÉLECTORAL

On ne dira jamais assez à quel point les aménagements cyclables sont un investissement sans risques pour un élu. On sait pourtant d'après plusieurs enquêtes que si de nombreux élus leur sont favorables, ils s'imaginent que les populations ne les souhaitent pas.

L'une des plus belles démonstrations de cette erreur d'appréciation a été donnée par la ville de Genève, le 4 juin 1989, à la suite de plusieurs alertes à la pollution atmosphérique. Ce jour-là, 81 % du corps électoral de la ville la plus automobiliste d'Europe (580 véhicules pour 1000 habitants en âge de conduire) se sont prononcés par référendum pour la réalisation rapide d'un réseau cyclable urbain... aussitôt mis en route !



GENÈVE
LA
VÉLO-CITÉ

VÉLOS D'ENTREPRISE

Depuis 1970, année de leur fusion, les entreprises de produits chimiques Ciba et Geigy ont fortement développé les déplacements à vélo entre leurs 3 sites de Bâle pour des raisons d'efficacité.

Aujourd'hui, un parking à vélos de 3500 places, et 1600 bicyclettes de service sont à disposition des employés, tandis que l'entreprise n'offre à dessein que 3250 places aux automobiles.

DES VÉLOS BRANCHÉS

«Ax-lon»
l'assistance
électrique
vue par
MBK



❶ Le plus sophistiqué est le **Velocity**. C'est le plus cher aussi. De 5000 à 7000 francs...suisses ! Il faut dire que l'électronique est fixée sur un Cannondale haut de gamme. Cette électronique fournit une assistance proportionnée à l'effort, afin de conserver les «sensations» du vélo.

Diffusion : Michael Kutter, Burgweg 15. CH-4058 Bâle.

A l'autre bout, on trouve des petits moteurs auxiliaires amovibles, comme le **Bikit** ❷, qui se fixe sur la roue avant à la manière du moteur Solex, et comme lui entraîne la roue par des galets.

Diffusion : Adam's Systems
27 chemin de la Mareche
78250 TESSAN COURT s/AUBETTE
tél. 34 74 21 90.

Même principe, mais à monter à l'arrière, pour deux moteurs : celui de Bernard Cycles ❸ (PGMA 39 rue des Couvaloux 92150 SURESNES tél.(1)42 04 22 76), et celui du Véломatic ❹ distribué par Pégase Evolution, BP 74, 33270 FLOIRAC tél. 56 40 49 53.

L'Electra, d'Herculès ❺, de fabrication allemande fiable et soignée, a également un moteur arrière, mais fixe.

Le Merkur ❻ se présente sous la forme d'un gros moyeu, et se fixe donc discrètement sur l'axe

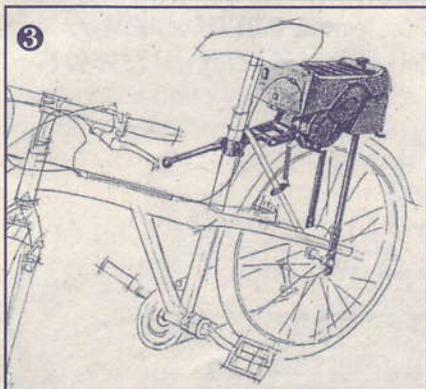
Est-ce «l'effet voiture électrique» ? Toujours est-il que les vélos à assistance électriques fleurissent. Après l'Ax-lon de MBK, et le On-Off d'Etud Integral, tous deux présentés dans le précédent Vélo mag, voici de nouveaux modèles.

«On/Off»
d'Etud
Integral
fabriqué et
distribué
par Birrodas,
entreprise
portugaise
Prix : 8500 F





de la roue, à l'avant ou à l'arrière, au choix. Diffusion : Heinzmann, Am Haselbach D-79677 SCHÖNAU tél. 19 49 7673 8208 0 Enfin, le Pégase 7 est un concept intermédiaire, avec un petit moteur fixe qui donne aussi au vélo un petit look Solex (Pégase Evolution)



CRITICAL MASS

C'est le nom des manifestations à vélo spontanées non déclarées qui se multiplient en Amérique et en Angleterre. Toujours localisées dans les centres à trafic intense, et généralement déclenchées en heure de pointe, elles semblent le signe d'un ras-le-bol d'une fraction minoritaire mais agissante des populations, excédée par les nuisances engendrées par la voiture dans les villes.

APPARITION

Les compagnies d'assurances reçoivent de la part de leurs adhérents des justifications de sinistres qui valent assez souvent leur pesant de tôles froissées. En voici une relevée dans les archives de l'UAP, dont l'intérêt est de mettre en évidence le manque de «lisibilité» du cycliste dans l'esprit de «l'automobiliste moyen».

- «Je ne m'explique pas la brutale apparition de ce cycliste sur ma droite. Faites donc le nécessaire pour éclaircir ma situation»...

LES J.O. À VÉLO

La ville d'Atlanta prépare pour les Jeux Olympiques un plan de déplacements pour les vélos. Pistes d'accès, parkings gardés, et services de location favoriseront l'approche sélective des sites.

UN REMONTE-PENTE POUR LES VÉLOS !



Qui n'a pas entendu un jour cet ultime argument dans la bouche de ceux qui se refusent à reconnaître les qualités du vélo : «le vélo c'est bien...sauf quand ça monte ! Et d'ailleurs on le trouve surtout dans les pays plats !». Comme si les villes françaises étaient toutes construites à flanc de montagne !

Mais voici une invention étonnante que vont pouvoir adopter toutes ces fameuses villes à montées impossibles ! Elle aurait pu naître dans les Alpes, puisqu'il s'agit d'un véritable remonte-pente. En fait, elle nous vient de Norvège, et même du cercle polaire, puisque c'est à Trondheim que se trouve sa première application.

Il s'agit d'une sorte d'escalator installé sous la chaussée. Seul un rail demeure visible sur le bord du trottoir. On met l'appareil en route avec une pièce de

monnaie, après avoir placé son pied dans une sorte de starting-bloc. Et hop ! on se laisse pousser. 10, 15, ou même 20 % de pente ne lui font pas peur !

De nombreuses pédales sont prêtes à être embrayées, et plusieurs cyclistes peuvent donc se retrouver sur le même remonte-pente, avec un écart minimum préétabli tenant compte de la charge et de la pente.

Comme pour les remontées mécaniques des domaines skiables, il y a un coup à prendre. Le débutant s'y reprend à deux fois ! Mais lorsqu'on a compris qu'il faut garder la jambe tendue et bien s'appuyer dessus, il n'y a plus de problème !

contact : Statens vegvesen PO Box 6064 Post Terminal 7003 TRONDHEIM Norvège tél.+47 73 96 90 22 fax.+ 47 73 96 92 80

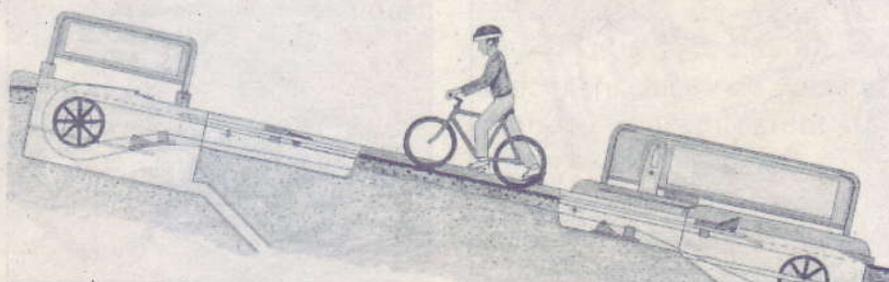
16



EN 96, SOYEZ LUMINEUX ET BRILLANTS

Le décret du 24 août 95 renforce l'obligation de l'éclairage sur les vélos. A juste raison. En effet, de nombreux accidents surviennent la nuit tombée. Parce que le cycliste voit, il croit être vu : funeste erreur, qui peut lui coûter la vie !

A l'image du logo de la grande campagne d'éclairage lancée par le gouvernement hollandais pour cet hiver, soyez lumineux et brillants ! Et n'ayez pas peur d'en rajouter : piles et dynamos, brassards, baudriers, et attache-pantalons réfléchissants, écarteurs de danger, bandes fluorescentes collées partout...



LA DYNAMO PARFAITE

Pioneer, roi du décibel, invente la dynamo silencieuse, et met en place une nouvelle pièce du puzzle du vélo de ville.

En effet, ce système d'alimentation électrique est quasi parfait. Il n'est pas en contact avec la roue, ne fait aucun bruit, génère un éclairage d'intensité constante, et est inusable. De plus, une cellule allume la lampe lorsque l'obscurité ambiante le demande.

Pour l'arrière, c'est un aimant fixé dans les rayons qui fournit l'énergie en passant devant une cellule. Plus de fil !

Distribution : Jos International. BP 15. 01130 NANTUA tél.74 75 99 73



SOLEX, LE RETOUR !

Indémorable, le Solex des années 60 revient, avec des couleurs.

Fabriqué en pays de l'est, on le trouve à nouveau en France...



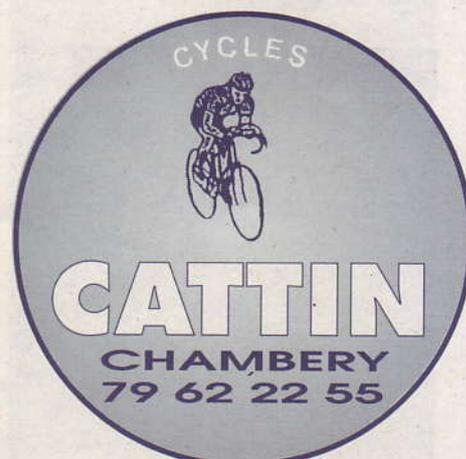
LA SNCF INFORME

Durant l'été 95, la SNCF a autorisé les voyageurs du Paris / Amsterdam qui le souhaitent à transporter gratuitement leur vélo, en libre-service.

Cette autorisation débutait théoriquement le 28 mai. Dommage que l'information n'ait été communiquée... qu'en juillet ! Espérons que l'on ne renoncera pas à la formule au prétexte «qu'elle n'aura pas eu le succès escompté en début d'opération» !

VÉLO ET FISC

En Hollande, depuis septembre 95, la mise à disposition de vélos pour les employés est déductible. L'employé peut aussi se faire attribuer le vélo comme avantage en nature à 10 % de sa valeur. L'employeur peut par ailleurs indemniser les déplacements effectués à vélo à 0,36 F le km, à moins que l'employé ne les déduise lui-même.



● le sort réservé
au cycliste sur route,
vu par le dessinateur
Million...

LE MONDE

3 novembre 95. Un article fait état d'une forte hausse des accidents mortels de cyclistes sur les routes de rase campagne. Point n'est besoin d'être grand clerc pour comprendre que ces cyclistes sont victimes à la fois des comportements criminels d'automobilistes (dépassements sans clignotants, et sans la marge de sécurité d'un mètre...sans compter le non respect des limitations de vitesses), et de l'irresponsabilité des pouvoirs publics qui, à de trop rares exceptions près, n'investissent pas un seul centime dans la sécurité des deux-roues légers. Combien y a-t-il de kilomètres de bandes cyclables le long des routes françaises ?

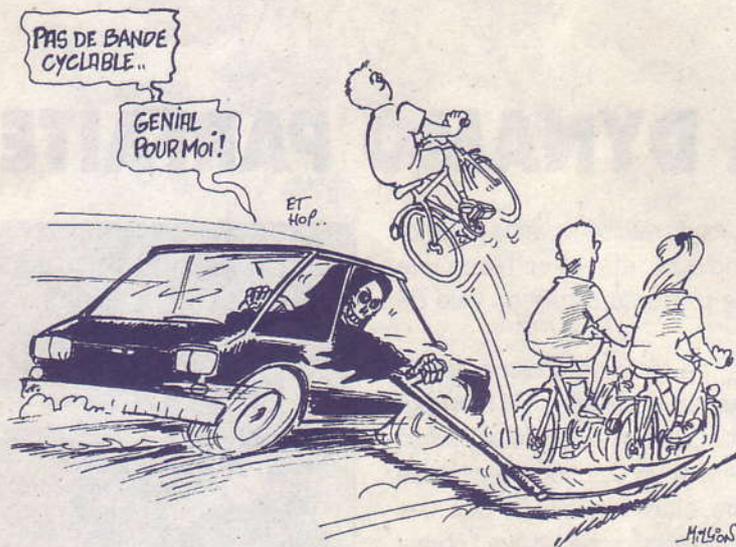
Droit au partage de la route ne semble pas signifier droit égal à la sécurité.

Dans ces conditions, il est de plus en plus question, dans les cas où les victimes appartiennent à des organisations, que celles-ci se portent partie civile pour mettre en cause la responsabilité des gestionnaires des voies incriminées.

18 décembre. Le vélo, redécouvert par les Parisiens durant les grèves, fait la une. «Le succès croissant du vélo pose le problème de l'aménagement de la voirie» déclare le président du Conseil Régional de l'Île-de-France.

INFOVÉLO

Il paraît tous les deux vendredis depuis le 29 septembre. On y parle de compétition sur route ou sur piste, de VTT, de BMX, de cyclo-cross, de cyclotourisme, de city bike, de triathlon, et accessoirement de vélo de ville. Une manière d'élargir le champ de vision jusqu'à très cloisonné de quelques membres de la grande famille du vélo. On le trouve en kiosque au prix de 12 F le numéro.



AVENUES VERTES

«Un espace public de type nouveau est en train de surgir. L'heure est venue de le faire connaître et d'encourager désormais sur des bases plus rigoureuses sa planification, son aménagement, et sa gestion.

«Peu à peu, des centaines de kilomètres de chemins de fer à l'abandon, des canaux désaffectés et des routes inutilisées rendent à la population des espaces perdus, grâce à la création de «sentiers polyvalents.

«Espace public moderne comparable à nul autre, le sentier polyvalent procure une vaste gamme d'avantages, pourvu qu'il soit conçu de façon adéquate».

Ces quelques lignes introduisent de façon fracassante le manuel que nos amis de Vélo Québec ont publié l'été dernier sur les avenues vertes sous le titre «LES SENTIERS DU 21^e SIECLE, planification, design et gestion des sentiers polyvalents». Il s'agit en fait d'une traduction-adaptation d'un ouvrage d'une association américaine travaillant à la reconversion des voies ferrées déclassées. Vélo Québec fait ainsi la synthèse de l'expérience américaine et de la leur.

220 pages très précieuses, agrémentées de la description de 10 exemples remarquables.

A commander à Vélo Québec, 1251 rue Rachel Est MONTRÉAL Canada. Prix : \$ 53.11, port pour la France compris.

FRANCE INTER

Le 15 septembre dernier, au «Bouillon de 10 heures» du dimanche matin, Christian Benoist, président du Club des Villes Cyclables, Louis Sanchez, adjoint au directeur de la voirie de la Ville de Paris, et Xavier Baudouin, membre du Mouvement de Défense de la Ville de Paris, ont chaudement débattu du vélo en ville. L'émission a parfaitement reflété la place que commence à prendre le vélo dans la problématique des déplacements urbains. Une place croissante, et une attention croissante de la part des élus, puisque Christian Benoist a annoncé que le Club des Villes Cyclables a dépassé les 90 villes membres. De son côté, la Ville de Paris a annoncé qu'elle était maintenant prête à écouter les usagers, et à prendre en compte leurs revendications. Dont acte.

LE POINT

6 pages sur le vélo dans le n° du 16 décembre ! A Paris, les grèves ont beaucoup fait pour le vélo : «Nous avons longtemps cru que culturellement, les Parisiens n'étaient pas prêts pour le vélo. Les grèves viennent de nous prouver le contraire» déclare Bernard Plasait, adjoint chargé de la circulation. Et Corinne Lepage de renchérir : «Cette grève vient de nous montrer que l'automobile ne résoud pas tout».



Des Chambériens avaient réagi à l'article du Monde cité dans notre Kiosque. Or le journal avait provisoirement interrompu sa rubrique «courrier des lecteurs» au même moment. Nous sommes donc heureux de réparer ici ce défaut de publication !

Que «les experts s'expliquent mal la hausse des accidents mortels de vélo» semble prouver qu'ils ne sont jamais, ou trop rarement, cyclistes. La simple utilisation régulière du vélo comme moyen de transport, fournit l'explication. Quant au port du casque, cela transformerait peut-être certains accidents mortels en accidents graves, sans en supprimer les causes.

Ce qui peut réellement diminuer le nombre d'accidents de cyclistes sur nos routes, c'est qu'une place leur soit vraiment réservée, en rase campagne comme en ville. Nous sommes surpris qu'à aucun moment Pascale Kremer ne parle dans son article de bandes cyclables, de pistes cyclables, ou d'avenues vertes, qui sont pourtant les vrais moyens d'assurer la sécurité des cyclistes face aux comportements des automobilistes.

En effet quand on laisse rouler sur une même voie, voitures, camions, et vélos, à des vitesses et avec des énergies cinétiques si différentes, la cohabitation ne peut qu'être dangereuse. Il suffit de faire du vélo une seule fois sur une nationale pour en demeurer convaincu le reste de sa vie.

Cela donne à penser que les concepteurs et responsables des routes n'ont pas ce minimum d'expérience...ou qu'ils ne se préoccupent pas de la vie humaine à partir du moment où il s'agit de cyclistes. Et comme la pratique du vélo a tendance à augmenter, tandis que le nombre et les vitesses des voitures et des camions n'ont pas précisément tendance à diminuer, cherchez l'erreur !

Le 21 octobre 1995, à l'initiative de l'association «Roue Libre», une manifestation a été organisée sur ce thème. A la suite de plusieurs accidents mortels sur les quelques kilomètres de routes nationales reliant Chambéry au lac du Bourget, nous demandions que la piste cyclable entreprise...il y a 17 ans, soit enfin achevée. Notre exigence est que soit réalisée, dans un environnement agréable, une «avenue verte» traversant toute l'agglomération, de Montmélian au lac, et aboutissant en toute sécurité à Aix-les-Bains. Cette manifestation fut sans conteste un énorme succès, puisque 1200 cyclistes défilèrent dans la bonne humeur pour rappeler aux hommes politiques et aux techniciens que les routes et l'avenir appartiennent aussi au vélo. ■

Anneke et François Dirson, Chambéry.

...«640 km de bouchons aux abords de la capitale, un certain jour de décembre 1995...Combien ont alors réalisé que les encombrements extravagants provoqués dans les villes par les grèves dans les transports publics ne sont qu'une anticipation de ce qui menace nos villes si l'on continue de prétendre que la voiture est la panacée de la mobilité urbaine ? Ceux-là ont en tous cas eu l'occasion de découvrir un truc nouveau : **le vélo !**» ■

Un nouveau cycliste

●● BANDES CYCLABLES AU SUD DU LAC DU BOURGET

A la suite de l'accident mortel qui a eu lieu sur la RN 201, au sud du lac du Bourget, des bandes cyclables ont été réalisées, qui assurent dorénavant la continuité avec les bandes existantes, depuis la plage d'Aix-les-Bains, jusqu'au carrefour de Terre-Nue.

Les cyclotouristes, qui sont de plus en plus victimes de l'impéritie de l'Etat, réclament dorénavant pour la Savoie l'application systématique des promesses faites par le Ministre de l'Équipement, le 5 juillet 94 : pas de réfection de voiries dont l'Etat a la charge, sans prise en compte des deux-roues légers. Maître d'œuvre : subdivision de l'Équipement d'Aix-les-Bains.

●● LIAISON AIGUEBELLE / LA CROIX D'AIGUEBELLE

Pour accéder à vélo à la Maurienne, il fallait jusqu'à présent choisir entre la peste et le choléra : ou gravir la «bosse» d'Aiton, ou emprunter la nationale 6 ! Depuis l'inauguration par Michel Barnier, le 6 août 94, d'une petite voie goudronnée et balisée, cet accès, direct, plat, et tranquille de Bourgneuf à Aiguebelle, est devenu un plaisir !

Maître d'ouvrage : Conseil Général
Maître d'œuvre : subdivision de l'Équipement d'Aiguebelle.

Cycles Loisirs

- montage de roues ● M.TOINET
- montage à la carte ● bd Jean Charcot
- vente ● 73100 TRESSERVE
- réparation ● AIX-LES-BAINS
- location ● tél.79 34 05 91
- accessoires ● fax 79 35 22 46

AIX-LES-BAINS

AVIAVOILE

les Ports Plages TOTAL LAC DU BOURGET

RN 201



● LA CONFÉRENCE 96 DES VILLES SANS VOITURES

aura lieu les 6 et 7 mai 96 à Copenhague.

Le Club des Villes sans Voitures a été créé à Amsterdam en mars 94 par l'Unité sur l'Environnement Urbain de la Commission Européenne, à la suite de la Conférence de Rio.

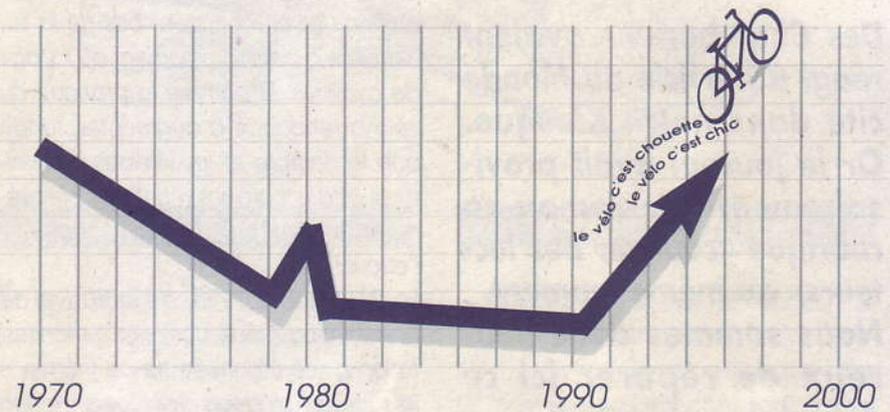
Une cinquantaine de villes en sont membres, dont plusieurs villes françaises : Lille, Nantes, Nice.

secrétariat : Conventum

Hauchsvej 14 DK-1825 Frederiksberg C Danemark fax. 45 3131 0614

LE VÉLO : UNE VALEUR EN FORTE HAUSSE

... et pourtant le montant de l'adhésion à ROUE LIBRE reste le même !



20

VÉLO MAG

- conception, rédaction
Pierre Lortet

courrier à adresser :
256 allée des Cimes
73000 CHAMBÉRY

**ADHÉREZ !
RÉADHÉREZ !
FAITES ADHÉRER !**

✉ chèque de 50 F à envoyer ou déposer au siège :

**Maison des Associations
rue St François de Sales 73000 CHAMBÉRY**

- réunion tous les premiers mardis du mois, 20h 30, salle B 213

LES PLUS GRANDES MARQUES DE VÉLOS RÉUNIES SUR PLUS DE 600 M2

CAMPAGNOLO
GIESSEGGI
DESCENTE
SPORTFUL
CASTELLI
SHIMANO
ROECKEL
SANTINI
AVOCET
CARNAC
OAKLEY
ADIDAS
BOILE
LOOK
GRO
TIME
TVT

TREK USA
GIANT
PRECISELY RIGHT

PEUGEOT
CYCLES

SCOTT

EMERY

**CYCLES
CYCLES**

PICHON
LA MOTTE - SERVOLEX

Tél. 79.25.46.84 Fax. 79.25.98.70

atelier de réparation et d'entretien

