

La passion du vélo

Deux roues, un guidon et une selle : en 115 années d'existence, le vélo n'a pas pris une ride. Il a su s'adapter au fil des innovations technologiques à tous les terrains de jeu : route, ville, montagne... et continue de faire le bonheur de toutes les générations.

Le troisième sport préféré des Français

36 millions de français âgés de 15 à 75 ans déclarent avoir une activité physique et sportive. Ces pratiques sont plus ou moins régulières : 26 millions font du sport au moins une fois par semaine, et 10 millions adhèrent à un club ou une association. Le vélo se situe au 3^e rang des sports les plus pratiqués, derrière la marche et la natation. Chez les enfants, il arrive en deuxième position, derrière la natation et devant le football.

5^e. Boules (pétanque, boules, bowling)
6 113 000

Nombre de pratiquants en France

Source : enquête Ministère de la jeunesse et des sports (novembre 2001)

8^e. Football
4 633 000

2^e. Natation, baignade
14 548 000

1^{er}. Marche, randonnée, trekking
20 933 000

3^e. Vélo, VTT
12 739 000

4. Footing
6 631 000

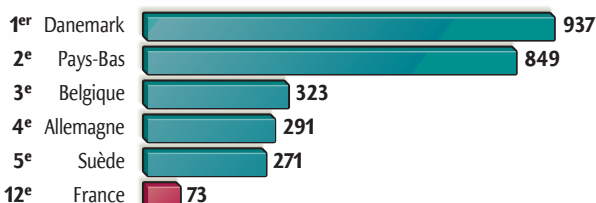
6^e. Gymnastique (gym d'entretien, yoga)
6 052 000

7^e. Ski
5 314 000

Les Danois, rois de la petite reine

Les champions de la bicyclette en Europe sont les Danois et les Hollandais, qui parcourent plus de 800 km par an et par personne à vélo. Les Français n'apparaissent qu'au douzième rang, avec 73 km par an. Nous nous situons en dessous de la moyenne européenne, estimée à 188 km. Les derniers de la classe sont les Espagnols avec à peine 20 km par an.

Distance parcourue à vélo (en km par an et par personne)



Source : Commission européenne de l'énergie et du transport, chiffres 2000

Le VTT toujours en tête

Plus de 2,6 millions de vélos ont été vendus en France en 2001, ce qui représente un marché de 568 millions d'euros. Les VTT restent les modèles les plus prisés, bien que leurs ventes diminuent fortement depuis quelques années au profit des VTC. Ces vélos tout-chemin séduisent de plus en plus d'adeptes par leur polyvalence route / tout-terrain. Les modèles bicross (BMX) connaissent quant à eux un réel essor auprès des jeunes.

Source : Syndicat national des professions du cycle, chiffres 2001

Part de marché en % et unités vendues en 2001 (total : 2 619 700 unités vendues)

VTT adulte
35 % (900 400)

BMX
4 % (106 100)

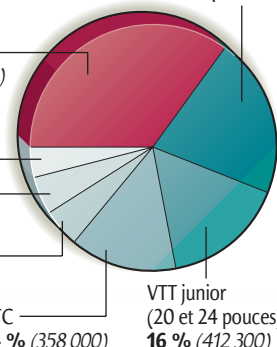
Vélos de ville
5 % (138 500)

Vélos de course
5 % (144 000)

VTC
14 % (358 000)

Vélos enfants et jouets hors VTT
21 % (560 400)

VTT junior (20 et 24 pouces)
16 % (412 300)



Au guidon d'un vélo

Randonnée sportive en pleine nature, ballade tranquille dans la campagne, longues étapes sur route ou simple déplacement en ville,

il existe de nombreuses manières de pratiquer le vélo. A chaque type d'utilisation correspond un équipement particulier.

Le VTT (VÉLO TOUT-TERRAIN). Né en 1970 aux États-Unis à l'initiative d'une bande de jeunes qui s'amusaient à dévaler les montagnes, le VTT (ou "mountain bike") séduit aujourd'hui un grand nombre d'adeptes, surtout parmi les jeunes. Particulièrement adapté aux terrains accidentés (montagne, colline, forêt...), il associe activité sportive et découverte de la nature.

La selle
Pour régler la selle en hauteur : s'asseoir dessus, placer la pédale en position basse et s'assurer que la jambe est presque tendue. Autre méthode : assis sur la selle, jambes pendantes de chaque côté, la pointe des pieds touche à peine le sol.

La transmission
Elle constitue le relai entre la force des mollets et le mouvement des roues. La combinaison petit pignon / grand plateau s'utilise en situation favorable (plat, descente). La combinaison grand pignon / petit plateau sert pour grimper les côtes.

Rouler bien protégé



Le casque : il réduit de 85 % les risques de blessures sérieuses à la tête en cas d'accident. Un bon casque doit être bien ajusté et protéger le front, le haut et l'arrière de la tête ainsi que les tempes.



Les gants : indispensables en hiver comme en été (mitaines), ils assurent une meilleure prise sur le guidon et amortissent les vibrations. Ils préviennent aussi des ampoules et protègent les mains en cas de chute.



Les lunettes : pour se protéger du soleil, mais aussi de la poussière, des insectes ou des branches. Opter pour un modèle très enveloppant, muni de verres transparents ou jaunes, mais surtout pas trop sombres (très gênants en sous-bois).



Les chaussures : pas trop montantes, pour conserver une bonne mobilité de la cheville, et équipées de semelles rigides qui ne se plient pas lorsque l'on appuie sur les pédales. Les modèles spécial VTT ont une semelle crantée, mieux adaptée à la marche. Certains sont munis de cales pour pédales automatiques.

- Poids moyen : 10 - 12 kg
- Roues : 26 pouces (1 pouce = 25,4 mm)
- Cadre : robuste et maniable. Position de conduite penchée vers l'avant.

Le guidon

Les leviers de freins sont positionnés à portée immédiate des doigts. Les commandes des vitesses s'intègrent dans des poignées tournantes qui permettent de changer de vitesse d'un simple coup de poignet, sans avoir à lâcher le guidon.

La suspension

Pour passer sur les bosses en souplesse, un boudin en élastomère ou un ressort en acier amortit les chocs au niveau de la fourche. Certains modèles de VTT disposent d'une suspension supplémentaire sur le cadre.

Les pneus

Larges et fortement cramponnés, ils permettent de bien s'accrocher aux aspérités du sol. Avant chaque sortie, vérifiez le gonflage et l'état des pneus. Emportez systématiquement une chambre à air de rechange, une pompe et des démonte-pneus.

Les freins

Le système V-Brake est le plus courant : lorsque l'on freine, des patins appuient de part et d'autre de la jante pour ralentir la roue. Vérifiez régulièrement l'usure des patins et l'état des câbles. Certains VTT de compétition sont équipés de freins à disque ou de freins hydrauliques.

Le VTC (VÉLO TOUT-CHEMIN). Destiné à la ballade, le vélo tout chemin est un compromis entre confort et performance. Il allie les routes hautes traditionnelles du vélo de route à la structure robuste du VTT, et permet ainsi de réaliser des sorties confortables à la campagne comme en ville.

- Poids : 14 kg
- Taille des roues : 28 pouces
- Cadre : proche du cadre VTT. Position de conduite plus relevée.

Selle légèrement évasée et suspendue pour un meilleur confort

Garde-boue souples et amovibles



Guidon droit et large, comme sur le VTT

Grandes roues

Pneus légèrement crantés pour s'adapter aux chemins comme à la route

Le vélo de ville. En France, la part du vélo dans les modes de transport urbains ne dépasse pas les 5 %. Economique, écologique, le vélo est pourtant un moyen idéal pour se déplacer en ville. Les modèles de ville privilégient le confort et la sécurité et se dotent de nombreux accessoires.

- Poids : 16 kg
- Taille des roues : 700 mm
- Cadre : barre supérieure inexistante pour faciliter l'enjambement. Position de conduite droite.

Porte bagage pouvant être complété par des sacoches latérales ou un top case

Lumière rouge et catadioptre à l'arrière obligatoires

Réflecteurs sur les roues et les pédales



Selle large et rembourrée pour un meilleur confort

Panier

Eclairage à dynamo ou à piles

Phare à l'avant obligatoire

Garde-boue fixes et rigides

Le vélo de route. Taillé pour la vitesse, le vélo de route s'adapte particulièrement aux revêtements lisses et durs. Compagnon idéal pour sillonner les routes de France, il s'adresse à plutôt des cyclistes ayant une pratique intensive du vélo.

- Poids : 8 - 10 kg
- Taille des roues : 700 mm
- Cadre : plus fin et plus haut que celui du VTT.

Cadre en aluminium pour un maximum de légèreté

Pneus de route fins et lisses

Pédales automatiques (ancrage sur la semelle de la chaussure) pour améliorer le rendement



Changement de vitesse intégré dans les poignées de frein (cocottes)

Système de freinage à double pivot, pour un freinage plus progressif

De la draisienne au VTT



1818 : le baron allemand Carl Friedrich Drais von Sauerbronn présente à Paris le célébré à direction, plus célèbre sous le nom de draisienne.



1861 : les Français Pierre et Ernest Michaux conçoivent leur vélocipède, une draisienne dont la roue avant est entraînée par un pédalier.



1872 : James Starley conçoit la "penny-farthing", alias le "Grand Bi". Ce modèle survivra pendant près de 20 ans.



1885 : John Starley, neveu de James, lance la "Rover Safety Bicycle". Prototype de la bicyclette moderne, ce vélo sera peu à peu complété par les inventions du pneu, du moyeu, du frein, puis du dérailleur.



1896 : premiers jeux olympiques cyclistes et création du Paris-Roubaix.



1903 : lancement du premier Tour de France.



1970 : le Mountain-Bike apparaît aux États-Unis, puis débarque en France en 1982. En 20 ans, le VTT suscitait de nombreuses avancées technologiques : suspension, blocage rapide des roues, freinage optimisé, cadres en titane ou en carbone...

1996 : le VTT devient une discipline olympique.

Drôles de vélos



Vélos couchés : vélos où le cycliste est couché sur un siège. Cette position apporte un meilleur confort et réduit la résistance à l'air. Certains modèles carénés ont ainsi établi un record de vitesse sur du plat de 105 km/h !



Vélos à assistance électrique : vélos équipés d'un moteur, d'une batterie et d'un circuit électrique. Ils ne sont pas considérés comme des vélomoteurs car leur moteur ne s'actionne que si l'on pédale et s'arrête au-delà de 25 km/h.



Pousse-pousse : sorte de voiturette propulsée par un vélo, très utilisée en Asie pour le transport de personnes. Selon les modèles, les passagers sont assis à l'arrière du conducteur, à l'avant (version triporteur), ou sur le côté (version side-car).

Guide de bonne conduite à vélo

Rouler à vélo n'est pas plus dangereux que de conduire une voiture. A condition de respecter certaines règles et de se conformer au code de la route.

Pas de gêne dans les mouvements

Attention à tout ce qui traîne (écharpe, vêtements amples, bandoulière...) et qui pourrait se bloquer dans les rayons ou dans le pédalier. Eviter les charges lourdes et encombrantes sur le guidon.

Les pistes cyclables

Choisir des itinéraires munis de pistes cyclables, ou à défaut, des routes peu fréquentées. Eviter si possible les routes nationales.

3,1 % des victimes de la route en 2001

En 2001, 242 cyclistes ont été tués sur la route et 5 259 autres blessés plus ou moins gravement.

Les principaux facteurs d'accident sont :

- le non respect de la signalisation ;
- le manque d'attention des automobilistes (vitesse excessive, croisement ou dépassement dangereux) ;
- le défaut d'éclairage ou de visibilité des cyclistes.

Les intersections

Pour aller tout droit : surveiller les voitures venant de la droite, et anticiper le fait qu'une voiture qui vous longe par la gauche puisse tourner à droite. Pour tourner à gauche : vérifier qu'aucun véhicule ne s'apprête à vous doubler, signaler sa volonté de tourner en tendant le bras et se déporter progressivement vers la gauche.

Les giratoires

En l'absence d'aménagement cyclable, rouler au milieu de la voie pour éviter de se faire coincer par une voiture entrant ou sortant du giratoire.

Sur la route

Prendre toute sa place sur la chaussée et s'écarter du trottoir pour ne pas inciter les automobilistes à doubler en frôlant le vélo.

En groupe

Rouler en file indienne. Jamais plus de deux cyclistes de front sur la route.

Le piège de la portière

Ne jamais raser les voitures en stationnement, laisser un espace d'environ 1 mètre pour anticiper l'ouverture brutale d'une portière, même en contournant une voiture en double file.

L'éclairage

Voir et être vu est plus que réglementaire, c'est vital. Vérifier le bon fonctionnement des phares avant et arrière. Attention aux dynamos, inefficaces à l'arrêt et par temps de pluie. De nuit, se munir de brassards réfléchissants.

Les panneaux de signalisation cycliste :



Piste cyclable/
Bande cyclable
obligatoire



Fin
d'aménagement
cyclable



Trottoir
autorisé
aux
cyclistes



Sens
interdit
cycliste



Attention,
cycliste
venant de
gauche



Attention,
cycliste venant
de droite

Transporter son vélo sans risque

Le porte vélo à sangle est le système le moins onéreux et le plus simple pour transporter son vélo. Quelques consignes simples permettent de l'utiliser en toute sécurité.

Ancrage solide des sangles sur le véhicule (certains modèles nécessitent des coinceurs)

Plaque d'immatriculation et feux de croisement bien visibles (à défaut rajouter une plaque)

Vélos correctement attachés et cadenassés

Mode automatique de l'essuie glace arrière désactivé

Sangles bien tendues et non vrillées



Le tour de France a 100 ans !

L'idée d'un grand tour épousant toutes les villes importantes de France est émise en novembre 1902 au siège du journal "L'Auto". Le premier départ a lieu le 1^{er} juillet 1903. Il réunit 60 concurrents pour un tour de 2 428 km, à parcourir en 19 jours. Depuis, le Tour de France est devenu la plus grande compétition cycliste du monde, véritable institution dont l'organisation mobilise pas moins de 4 000 personnes chaque été, pour le plus grand plaisir de quelques millions de spectateurs sur les routes de France et de plusieurs dizaines de millions de téléspectateurs dans le monde.

Pour en savoir plus

Internet : www.velo101.com ; www.cyclopedie.com ; www.tousavelo.com Livres : *Le Cyclisme*, éditions Milan ; *Le VTT*, Larousse ; *L'ABCdaire du Tour de France*, Flammarion

Sources : Syndicat national des professions du cycle, Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBICY), Ministère de la jeunesse et des sports, Commission européenne de l'énergie et du transport