

Initiation au vélo d'hiver - 22 novembre 2012

Introduction: Le vélo d'hiver, ce n'est pas téméraire. Suffit d'être préparé, avec un peu de bonne volonté.

Ce qu'on aime du vélo d'hiver :

- Du calme : les sons résonnent moins, moins de congestion cycliste
- Du plaisir : profiter de l'air frais sans avoir froid, arriver au travail réveillé et à l'heure (pas d'auto à déneiger, pas de vitres à dégivrer, etc.)
- De l'exercice : la neige, ça fait bouger !
- Donne un sentiment de pouvoir (*empowering*) : se garder au chaud, pouvoir relaxer et bien dormir (endorphine), être motivé ;
- Permet de garder nos habitudes de transport. (le vélo ça ne coûte pas cher, bon pour l'environnement, ça garde sain et actif, etc.)

Préparation pour l'hiver - différences avec le vélo « d'été »

Partie 1 - Le froid

1. Sel, gel/dégel
 - a. Changer de vélo ou adapter le nôtre? Il est peut-être mieux de le changer si il vaut cher, mais en général on peut adapter le vélo qu'on a (changer les pneus, etc.) Une chose est sûre, ce n'est pas le temps de sortir son vélo en carbone.
 - b. Nids de poules : Il y a en plus avec le gel/dégel, mais ils sont surtout cachés par la neige!
2. Conditions routières changeantes
 - a. Neige : la neige fraîche ou collante ne glisse pas, mais peut faire *surfer* les roues. La neige très compactée (presque de la glace) peut glisser;
 - b. Glace (blanche et noire) : **Pire ennemi du cycliste d'hiver** (et souvent une phobie), prendre pour acquis qu'il y en a, précautions maximales en tournant, prévoir les changements de direction et le freinage en avance, distribuer son poids (se tenir plus sur les pédales). Contrairement au vélo « d'été », **le frein arrière est à prioriser**. Si la roue bloque, la chute n'est pas immédiate (on ne veut surtout pas que la roue avant bloque);
 - c. Verglas : Conditions routières très dangereuses sans pneus à clous. Stationnement au sec ou au moins couvrir sa selle. **S'assurer que tout fonctionne avant de partir** (surtout les freins!);

- d. Un mélange ! (« Slush ») : se ramasse partout et colle (nettoyer les roues et la chaîne), désagréable quand on n'est pas préparés. Attention au relief quand ça gèle. Toujours avoir de quoi essuyer son vélo.
3. Stationnement : Couvert, de préférence. À l'intérieur? Pas nécessairement, car s'il fait trop chaud la corrosion (rouille) est accélérée, et les pneus à haute pression peuvent éclater. Suggestions : cage d'escalier, hall d'entrée, en dessous d'un patio, etc. (température mitoyenne).

Partie 2 - Habillement

1. Système multicouche (pelures d'oignon) : Air isole bien, permet un habillement versatile (facile d'enlever/remettre une couche), permet de bien couper le vent.
2. Extrémités : **endroit le plus exposé au froid**
 - a. Mains : gants (3 doigts / mitaines)
 - b. Pieds : chaussures (couvre-chaussure / bottes / souliers avec guêtres)
 - c. Tête : cagoule / couvre-col avec tuque / foulard / etc., **lunettes de ski** (il est fortement conseillé de les avoir avec soi en tout temps, au cas où...), casque (s'il vous plaît!)
3. Couleurs flash pour visibilité
4. Pantalons : Coupe-vent / Imperméable / Collants (ex. : Roubaix MEC). Pas de jeans, le coton s'imbibe et peu regeler.
5. Imperméable? En temps froid, la neige ne fond pas.
6. Règle générale : confortable en sortant = trop habillé pour balade de 15 min et +
 - a. Adapter selon les différents métabolismes, les différentes vitesses (cyclistes-lièvres / cyclistes tortues)

Partie 3 - Préparer et entretenir sa monture

Préparation

1. Cadre : acier (s'assurer qu'il y a toute la peinture, couvrir de vernis à ongles, au besoin) / aluminium (ne rouille pas). Carbone et autres?!
2. Jantes : acier (très difficile de freiner, sujet à la rouille, fortement déconseillé) / aluminium (ne rouille pas), simple paroi (moins bonne durabilité) / double paroi (plus solide)
3. Transmission : Mono vitesse ou *single speed* (système simple, moins de pièces peuvent geler ou briser) / À dérailleurs (beaucoup de pièces mobiles qui peuvent geler, briser...)/ à moyeu interne (ex. : Bixi. Excellent système, mais un peu dispendieux) / Fixie (système très simple, mais déconseillé à ceux qui ne l'ont jamais essayé l'été)

4. Freins : sur jante (moins efficace) / tambours (isolé, fonctionne bien)/ disques (moins exposé à la neige et sel, mais dispendieux et capricieux) / rétropédalage (efficace, mais attention au dérapage)
5. Accessoires : Sacoche (permet de mettre du poids sur la roue arrière), garde-boue (pas trop collés aux roues. Ex. : pancarte électorale), pompe à vélo adapté au type de valve (magasins de vélo souvent fermés), selle confortable et imperméable, etc.
6. Pneus
 - a. Chaussée déneigée : Bonne adhérence. Tous les pneus sont adéquats.
 - b. Neige (1 à 20 cm) : Pneus étroits à crampons pour percer la neige (ex. : Schwalbe CX Pro, pneus de cyclocross). Les pneus larges doivent surmonter la neige lorsqu'elle est abondante. Ils sont donc moins fiables. Le déneigement est assez rapide à Montréal (dans les rues);
 - c. Glace : Pneus à clous en tungstène-carbide (ex : Schwalbe Marathon Winter, Continental, Nokian. Éviter Innova, Kenda, etc.) Pas trop mince ni trop large. Les clous en tungstène durent beaucoup plus longtemps et s'usent moins sur l'asphalte (bon investissement, peuvent durer jusqu'à 4-5 ans). Attention : vos souliers n'ont pas de studs;
 - d. Pneus bien gonflés : moins d'adhérence, plus de vitesse; (gonfler à l'intérieur de préférence pour éviter l'éclatement des pneus) *Max* recommandé sur le côté du pneu.
 - e. Pneus moins gonflés : plus d'adhérence, moins de vitesse, plus de crevaisons. *Min* recommandé.

Entretien

1. Lubrification fréquente des pièces, transporter du liquide déglaçant, au besoin (pour cadenas, débloquent les pièces, etc.)

Partie 4 – Autres éléments

1. Luminosité : lumières avant/arrière (obligatoires la nuit), réflecteurs (obligatoires), veste réfléchissante, sonnette, casque (s'il vous plaît!), etc.
2. Automobilistes :
 - a. Pas habitués de voir des vélos. Le vélo d'hiver est légal !
 - b. Ne percent pas la neige et n'ont pas de pneus à clous : glissent plus souvent que le vélo (surtout avec pneus à clous)
 - c. Trouver un trajet sécuritaire (possibilité de détour), rue très large (St-Urbain)...ou étroite : pas trop achalandé, permet d'occuper toute la voie. Ne pas

avoir peur de s'arrêter et de laisser passer une auto ou un autobus. Certains conducteurs peuvent être impatients.

- d. Prennent beaucoup de temps à partir (d'éplucher, dégivrer, donc sont souvent pressés (attention aux voitures stationnées).

Bref, c'est une question de préparation et de précautions! Testez votre vélo dans une cour d'école ou même sur une patinoire avec protège-coude/genoux/mains, etc. si vous n'avez pas froid aux yeux!

Conclusion : Il existe différentes conditions. Vérifier la météo souvent. On n'est pas obligé de rouler coûte que coûte (transport en commun, marche, etc.).

Liens et références

1. Outil 2 roues 4 saisons et Action citoyenne à vélo (50\$ jusqu'au 21 décembre, places limitées)
2. Dumoulin Bicyclette (merci pour l'info sur le vélo d'hiver)
3. Mountain Equipment Coop (mec.ca, excellents produits, excellents prix, bonne sélection)
4. Fitz & Folwell
5. Le Yeti (leyeti.ca)
6. Système multicouche :
<http://www.mec.ca/AST/ContentPrimary/Learn/Clothing/DressingForTheOutdoors/LayeringYourClothing.jsp>
7. Information sur les pneus à clous (en anglais) :
<http://www.peterwhitecycles.com/studdedtires.asp>

S'il vous plaît aviser Coop Bécik (coopbecik@gmail.com) si vous avez l'intention d'utiliser ce document pour un usage autre que strictement personnel.

