



2016



Edito

Une maison du vélo à Perpignan ! Vélo en Têt en rêvait, La Casa Bicicleta l'a fait ! De mémoire de militant du vélo on n'a pas connu depuis 15 ans une nouvelle aussi euphorisante ! Sous l'impulsion d'une poignée de jeunes, issus ou non de Vélo en Têt, a été créée puis inaugurée le 4 novembre, rue de la Lanterne, une maison du vélo. La Casa Bicicleta, « LaCasa » pour les intimes, est destinée avant tout à l'autoréparation. Chacun peut venir y réparer son vélo avec mise à disposition d'outils et surtout de conseils personnalisés. On peut aussi y acheter un vélo fraîchement retapé, y déposer un vieux clou encombrant, ou simplement y prendre un café en feuilletant la documentation générale et locale concernant le vélo. Bravo et longue vie à eux ! (voir p.10)

Malheureusement avoir un vélo en état de marche est nécessaire mais pas suffisant. De nombreuses questions restent sans réponses concernant le parcours du combattant qui attend le cycliste :

- **Sur la passerelle** : Quelle belle passerelle ! Quel signal fort pour relier pacifiquement les deux Perpignan ! Mais pourquoi est-elle si mal pratique à vélo ? Pourquoi n'y a-t-il aucun fléchage d'itinéraires au nord comme au sud ? A quand l'aménagement des berges de la Têt annoncé depuis plus de 15 ans ?
- **Sur la rue Foch** : En octobre 2014 la cour d'appel de Marseille condamnait la mairie de Perpignan dans le procès qui nous opposait à elle, à mettre en place rue Foch le double sens cyclable qu'elle aurait d'après la loi dû installer dès 2010. Le jugement prévoyait 6 mois pour que les travaux soient faits. On en est bientôt à 18 mois, et aucune action n'a été entreprise ni même envisagée. La ville est-elle au-dessus des lois et des juges ? A quand une réflexion globale sur la traversabilité du centre-ville qui apaiserait cette rue ? (voir p.5)
- **Sur les balades**. En dehors de la mise en service de la très jolie voie verte du Vallespir, on avance toujours aussi lentement dans le maillage de voies cyclables dans le Roussillon. A l'heure où d'autres coins d'Europe se

posent la question de doubler leurs pistes par des « superpistes » pour les cyclistes les plus pressés, on en est encore ici à chercher comment rejoindre Canet en famille à vélo ! A quand le changement de braquet ? A quand la mise en continuité des petites portions d'itinéraire sécurisé ? A quand l'entretien organisé des rares voies existantes ? (voir p.3)

- **Sur la V81**, cette véloroute qui devrait permettre de relier l'Atlantique à la Méditerranée. 6 départements sont concernés, chacun devant faire sa portion. Malgré plusieurs relances, malgré des propositions précises d'itinéraire, le conseil départemental semble plus préoccupé par le contournement automobile d'Estagel que par cette véloroute. Pourquoi l'Aude a fait sa partie et pas les PO ? Pourquoi la présidente du conseil départemental dit-elle qu'elle soutient ce projet alors qu'on est au point mort ? (voir p.6)

- **Sur la location de vélo** : Les vélos en libre services vont être abandonnés par la mairie. Nous avons dès 2007 prévenu la mairie que ce système n'était pas adapté à Perpignan, il n'est jamais trop tard pour reconnaître ses erreurs... On

aimerait savoir ce qui va être prévu à la place. Que va devenir la somme allouée à ce service ? Que vont devenir les rares utilisateurs de BIP ? La vélostation du sous-sol de la dalle Arago va-t-elle enfin avoir droit au grand jour ? Le potentiel étudiant va-t-il enfin être considéré ? A quand une mise en cohérence des différents systèmes de location ?

- **Sur les arceaux à vélo en ville.** Vélo en Têt a participé à plusieurs réunions pour améliorer le stationnement des vélos. Cela n'a pas été suivi d'effets systématiques alors qu'il s'agit de mesures assez simples. Pourquoi n'est-il pas possible de garer son vélo au niveau du Conservatoire ? Pourquoi n'est-il toujours rien prévu place de la République ? Pourquoi ne pas mieux flécher et distinguer les places motos ? (voir p.11)

Et si, au lieu de continuer la liste, au lieu de se lamenter sur l'inertie des décideurs, on continuait de rêver ?... Projétons-nous dans quelques années, en 2020, 2030. Peut-être remarquera-t-on alors rétrospectivement que l'ouverture de cette Maison du vélo aura marqué le début de la transformation de notre ville et de notre plaine en espace cyclable ! C'est le chemin que nous vous souhaitons d'initier pour 2016 !



On en profite pour vous annoncer notre **AG le mardi 22 mars 2016, à la Casa Bicicleta bien sûr !**

L'activité de Vélo en Têt en 2015 !

* **10 mars** : Lancement de la vélo-école →

* **26 avril** : Balade Villeneuve de la Raho

* **23 mai** : Journée Alternatiba à Perpignan



* **29 mai** : Inauguration du passage piétons-vélos sous le rond point des Arcades (Maintenon)

* **30 mai** : Sortie Vallespir

* **3 juin** : Stand à l'Hôpital St Jean dans le cadre de l'Hôpital Durable

* **15 juin** : Participation au tour Alternatiba

* **22 juin** : Inauguration de la passerelle sur la Têt

* **28 juin** : Balade vers les plages



* **3 octobre** : Stand VET/AF3V au festival « Nature » du Vallespir

* **4 octobre** : Balade Jazzèbre et concert à Saint Cyprien



* **18/19 octobre** :

← Stand au Festival Alternatiba

Conférence par Frédéric Héran, spécialiste des mobilités douces (voir article p.9)

* **23 octobre** : Taille des lauriers sur la piste de Bompas

Sans compter la participation à de nombreuses réunions, commissions... tout au long de l'année...!!

Le changement climatique, le vélo ... et nous !

En vue de la tenue de la COP21 (21^e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques) en décembre à Paris, visant à fixer une nouvelle feuille de route à l'ensemble des pays du monde pour limiter le changement climatique à un niveau 'vivable', la société civile s'est activée partout en France pour exiger un accord ambitieux et les Pyrénées Orientales n'ont pas été en reste !

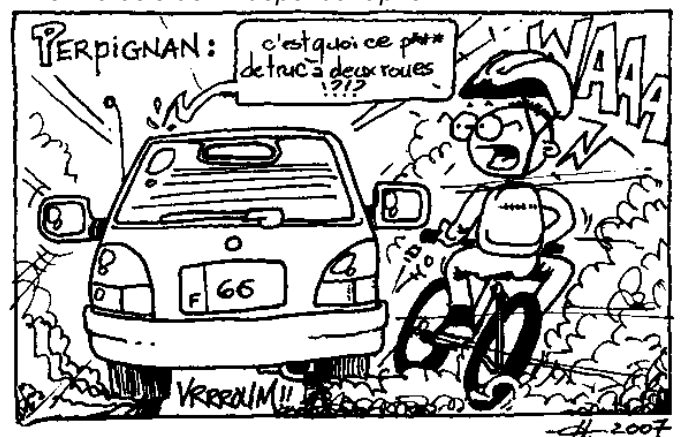
L'association Alternatiba66 a vu le jour pour organiser un tour à vélo du 13 au 16 juin de Porte-Puymorens à Narbonne et un forum des alternatives les 17 et 18 octobre au Couvent des Minimes à Perpignan. Cet événement a été un grand succès, avec 3500 visiteurs sur le temps fort du dimanche.

Vélo en Têt s'est tout naturellement associé à ces initiatives. Les transports sont responsables de plus du quart des émissions nationales de gaz à effet de serre en France en 2007, avec une augmentation de près de 20 % depuis 1990. C'est un secteur fortement lié au pétrole, où les alternatives techniques ne sont pas au rendez-vous ou ne sont pas satisfaisantes en termes d'efficacité (voir l'exemple de la voiture électrique, qui reporte le problème sur la production d'électricité).

La vraie solution, pour tous les petits trajets quotidiens, ce sont les mobilités actives, marche et vélo, en

complémentarité avec les transports en commun. Pour cela, **il faut une ville apaisée, c'est à dire où l'espace dédié à la voiture est limitée, permettant aux autres modes de (re)prendre leur place.** C'est ce qu'est venu nous expliquer Frédéric Hérán que nous avons invité lors du forum Alternatiba, chercheur qui a étudié les conditions de réussite des politiques cyclables et qui explique le retard de la France sur le sujet (voir son interview dans l'Indépendant du 1^{er} novembre 2015).

Voir l'article de l'Indépendant p. 9



Le développement du vélo, c'est repenser la circulation, l'urbanisme donc la ville. Une ville plus agréable, sans la pression et la pollution outrageuse de la voiture aujourd'hui reine, mais qui se met au pas du marcheur, renverse les priorités et devient de fait plus fluide (quoi de plus inefficace en terme de mobilité qu'une centaine de véhicules bloqués à un carrefour ?).

A Perpignan, quand aura-t-on le courage (et se donnera-t-on les moyens) de modifier la ville ? d'interdire son transit en voiture quand on n'a rien à y faire (ce

qui représenterait, pour le centre-ville, 70% du trafic !) ? de rénover la ceinture des boulevards en cohérence ? de réaliser une vraie continuité cyclable entre les quartiers et vers les communes adjacentes ?

Depuis de nombreuses années, et particulièrement depuis l'issue du procès qui nous opposait à la ville sur la mise

en place des Doubles Sens Cyclables de l'hyper centre de Perpignan, nous militons pour l'intraversabilité du centre ville (notre dossier dans la BAVETTE 2014) comme des autres quartiers. Force est de constater que, de la rue Foch au quai Sadi Carnot, rien n'est en vue. On circule trop bien en voiture à Perpignan ... mais encore bien mal à vélo.

Nous continuerons donc à pédaler ... pour prouver à nos élus que des citoyens, de plus en plus nombreux, se soucient du bien commun.

Les suites de notre action juridique sur la mise en place des Doubles Sens Cyclables

Par décision du 24 octobre 2014, la Cour Administrative d'Appel de Marseille a enjoint la Ville de Perpignan à réaliser les DSC sur cinq places et rues du centre-ville, sur les treize que nous demandions.

Assez rapidement, les services techniques ont matérialisé le DSC, en concertation avec Vélo en Têt, de la place Gabriel Péri à la place Jean Peyra (du quai Vauban au café La Rotonde) : un DSC utile, bien signalisé dont nous nous félicitons !

Mais las, nous ne voyons toujours rien venir sur la rue Foch ! Un projet de requalification serait dans les tuyaux mais sans précision d'échéance à ce jour ...

Des vélos catalans

L'entreprise Caminade à Ille sur Têt propose des vélos fabriqués entièrement en France. Leurs cadres très haut de gamme en acier ont une identité visuelle forte, sont personnalisables et garantis à vie !

☎ 09 70 40 86 11
contact@caminade.eu

2 rue de la Tramontane

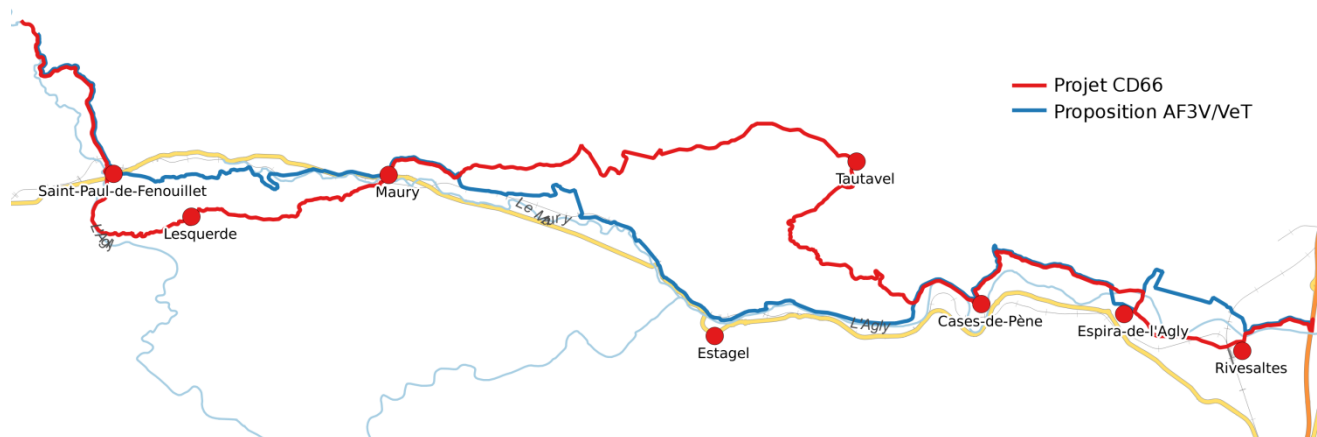
66130 Ille sur Têt



La Véloroute du Piémont Pyrénéen (V81) :

Qui n'avance pas...recule !

Exemple de combat désespérant que mène Vélo en Têt



Depuis au moins 20 ans le Conseil Départemental 66 (CD) a inscrit dans son schéma directeur départemental des voies cyclables, le prolongement de la voie verte de l'Agly, de Rivesaltes jusqu'à Estagel. Depuis au moins 10 ans le CD nous répond quand on l'interroge à ce sujet que ce n'est pas prioritaire. (Courrier de Jacques Martin, directeur des routes du 11/03/09 arguant que « des itinéraires en site calme existent à ce jour jusqu'à Estagel ») Le projet national de V81, véloroute du piémont pyrénéen qui relie la Méditerranée à l'Atlantique entre Le Barcarès et Bayonne, en traversant 5 départements bute aux portes de notre département, à Galamus. Le CD de l'Aude ayant de son côté « terminé » sa partie. Sollicité sur les projets du CD concernant cette V81 par notre courrier du 15 décembre 2012 Mr Martin nous écrit le 17 janvier 2013 « Nous sommes preneurs de toute proposition de tracé » Nous avons en 2013 proposé, puis testé avec un groupe de cyclistes de l'AF3V, notamment grâce

à Julien Savary, un itinéraire pour que cette V81 avance dans le département. Au nom de l'AF3V il a envoyé une proposition de tracé très précise aux élus et techniciens en avril 2013.

La présidente du CD, Hermeline Malherbe, nous a répondu le 25 juillet 2013 que ce projet « présente un grand intérêt pour mon département » et nous a conseillé de nous rapprocher de son adjoint Jean Louis Alvarez, ce que nous avons fait. M Alvarez nous a répondu le 27 septembre 2013 qu' « au cours de l'année 2014 des études seront menées à mon initiative en concertation ».

L'année 2014 se passant sans que nous ne voyions rien venir nous demandons à rencontrer Muriel Llugany, responsable mobilité et routes durables au CD ce qu'elle accepte le 16 octobre 2014. Nous lui faisons part de notre inquiétude sur le fait que le contournement routier d'Estagel risque de compromettre notre proposition d'itinéraire surtout si elle n'est pas étudiée parallèlement. On nous promet plan et réunion... Relancé par

courriel elle nous répond le 17 novembre 2014 qu'on va « vous renvoyer un plan plus détaillé sur la continuité cyclable proposée dans Estagel une fois l'aménagement réalisé d'ici la fin de la semaine. On souhaite vous rassurer que le fait que la prise en compte des modes actifs est systématique maintenant dans nos projets neufs.” A ce jour malgré plusieurs relances nous n'avons toujours pas vu ce “plan détaillé”... Ne voyant pas non plus venir de date de réunion venir, nous avons relancé à plusieurs reprises le CD qui a fini par nous répondre « rien avant les élections de 2015 » Nous avons patiemment attendu ces élections et Muriel Llugany nous affirme au lendemain de ces élections et de ses entretiens avec René Olive le successeur de Mr Alvarez que “La révision du schéma intégrera la réalisation en priorité de la V81 donc on va pouvoir rapidement faire

de la concertation autour de cet itinéraire ».

Nous l'avons rencontrée en novembre 2015, la décision était selon elle imminente, cette V81 ferait l'objet d'un vote fin décembre. Contactée en janvier elle nous annonce que c'est une fois encore reporté... Dans le journal du département L'accent Catalan n°92 de janvier-février 2016, Robert Garrabe, vice-président du département, annonce « quand il s'agit de renforcer le cyclotourisme, encourager les déplacements doux et faciliter les trajets le département est toujours mobilisé ! » On ne demande qu'à le croire, mais au vu des épisodes de ce feuilleton on a de plus en plus de mal !

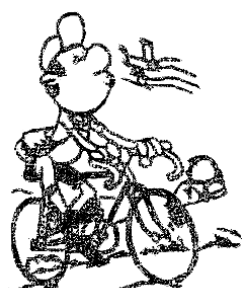
On est début 2016, il est urgent que les décideurs décident de passer aux actes ... enfin !



La randonnée de l'AF3V dans la vallée du Maury



Rencontre avec les élus de Maury



L'Indemnité kilométrique Vélo devient une réalité !

Suite à une expérimentation prometteuse, **l'indemnité kilométrique vélo (IKV) a été inscrite dans la loi sur la transition énergétique**. Cette indemnité vise à couvrir les frais des déplacements domicile-travail en vélo, établissant une égalité avec les autres modes de déplacement (remboursement de la moitié du prix des abonnements de transports publics et barème fiscal pour la voiture).

À l'heure où nous écrivons cet article (janvier 2016), le décret d'application est en cours de signature :

- Il fixera à 25 centimes d'euros le montant de l'indemnité.
- La mesure sera facultative et négociable au sein des entreprises.
- Un montant maximum annuel et par cycliste de 200 euros sera exonéré de charges sociales et fiscales, ce qui correspond à un trajet d'environ 4 km par jour.

Des dispositions peu ambitieuses qui déçoivent les associations, mais l'IKV devient enfin une réalité !

Une entreprise l'a déjà mise en œuvre à Perpignan : l'entreprise Perpignanaise Sotranasa (240 employés) a participé à l'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo en 2014 et l'a maintenue en 2015. Le bilan est très positif et a permis de booster le Plan de Déplacement Entreprise (PDE) déjà en place avant l'expérimentation.



photo : abri vélo installé sur l'entreprise Sotranasa

Ainsi, en 2015 :

- 12 salariés se sont déplacés à vélo (contre 11 en 2014 et 2 en 2013)
- 4300 km ont été parcourus par l'ensemble des salariés (équivalent distance Perpignan-Kazan)
- Le trajet moyen mesuré est de 3,1 kilomètres

Les salariés qui se déplacent à la force de leurs mollets indiquent qu'ils se sentent moins stressés, mieux dans leur peau et que le fait de pouvoir passer outre les embouteillages aux heures de pointe leur fait gagner un temps précieux.

L'augmentation du nombre de cyclistes a également permis de tirer certains enseignements sur la pratique du vélo à Perpignan. Quelques cyclotafeurs qui n'avaient pas d'espace pour garer leur vélo à leur domicile se sont fait voler leur véhicule sur l'espace public et les conditions de circulation au nord de la Têt et sur les boulevards refroidissent nombre d'automobilistes souhaitant se mettre à la bicyclette. On note également que le raccourcissement de la durée du jour fait diminuer drastiquement le nombre de vélo travailleurs.

Pour le chargé de PDE Sotranasa, changer les habitudes de déplacements est un engagement quotidien qu'il faut animer en proposant des activités aux salariés.

Ainsi, en 2015, l'association « La Casa Bicicleta » a tenu un stand de contrôle technique vélo et de marquage bicycode sur site, pendant que les salariés travaillaient.

Avec de tels arguments, les entreprises ont tout intérêt à mettre en place l'IKV. La décision peut se prendre au niveau de la direction ou par demande du Comité d'Entreprise.

Comment Perpignan pourrait tourner le dos au tout voiture

L'économiste Frédéric Hérán, auteur d'un livre d'analyses politiques et sociales sur la dynamique de la bicyclette en Europe, nous livre son point de vue sur le développement de la pratique du vélo à Perpignan.

Pourquoi la France accuse un tel retard sur la pratique du vélo par rapport à d'autres pays d'Europe, comme les Pays-Bas ? Pour comprendre cela, il faut prendre un recul historique et géographique important. En France, dans l'entre-deux-guerres, la pratique du vélo dans toutes les catégories sociales et notamment populaires est massive. Puis, dans les années 1950, dans tous les pays d'Europe et je dis bien tous, y compris les Pays-Bas, la voiture déboule dans les villes et contribue à chasser le vélo. Sur cette période et en 25 ans, on a diminué par six la pratique du vélo en France et en Grande-Bretagne, par trois aux Pays-Bas et au Danemark. En France, il y a une série d'évolutions qui ont accentué cette situation, comme le fait que le pays a embrassé la cause des deux roues motorisées, même avant la voiture. L'État a eu une politique très laxiste à l'égard des constructeurs qui sont devenus les leaders mondiaux jusque dans les années 1960. À cette période, on est le seul pays d'Europe à avoir plus d'utilisateurs de deux roues motorisées que de cyclistes et cela continue aujourd'hui. Après, on a eu le développement des voitures mais la motorisation de la société s'est faite sur le dos du vélo.



► En l'absence d'aménagements cyclables, le boulevard Mercader à Perpignan est particulièrement dangereux pour la circulation à vélo. À gauche, Frédéric Hérán. Photos Michel Clementz

«Réduire la vitesse des voitures et stopper le transit en ville»

Pourquoi l'Italie, l'Allemagne et les Pays-Bas ont réagi ?

Dans les années 1970, il y a un tournant avec des populations qui se sont inquiétées de cet envahissement des automobiles dans les villes. Les premiers à se révolter sont ceux qui étaient les plus urbanisés : les Pays-Bas et l'Italie. Ce n'est donc pas un problème de culture latine ou anglo-saxonne, c'est une question d'urbanisation. Ils ont mis le holà aux voitures, pas pour développer le vélo mais pour calmer le trafic auto qui était trop accidentogène. Des pays ont répondu à cette demande sociale et d'autres n'ont pas su.

Quelles mesures ont-ils pris ?

Ils ont réduit la vitesse des voitures, car elles étaient devenues des bombes en ville. Dès

1976, les Pays-Bas inventent la zone 30 alors que l'Italie a tout simplement interdit les centres-ville aux voitures et aux deux roues motorisées sauf aux ayants droit (riverains, livreurs, urgences). Dans ces deux pays, on interdit le trafic de transit et le mode de transport qui en profite le plus c'est toujours et partout le vélo. Tout cela sans aménagements cyclables dans les centres-ville. Ce n'est que dans un second temps qu'ils en ont installé, sur les artères, là où les voitures circulent à 50 km/h, mais seulement là.

À Perpignan, la situation est paradoxale car depuis 2008, elle met en place des zones 30, mais autorise le transit des véhicules, du coup, l'espace urbain n'est pas apaisé.

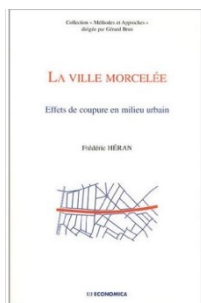
«À Perpignan, il faut agir dans les quartiers populaires»

Pourquoi Perpignan ne s'est pas mis à la «vélo attitude» ?

Pour comprendre le vélo, il faut se pencher sur l'ensemble de la politique urbaine d'une ville. Ce n'est pas une question de culture car par exemple, cela marche fort à Strasbourg et beaucoup moins à Mulhouse. Cela dépend de beaucoup de circonstances. Par exemple, c'est l'indigence des transports collectifs, le nombre de canaux et le fait d'avoir une université à l'écart du centre-ville qui

ont permis cette dynamique et cet envahissement des vélos à Strasbourg. À Perpignan, on voit que c'est une ville qui a cadré le trafic mais en retard. C'est une ville qui n'est pas en avance, même si la piétonnisation d'un quai date de 1999. Ce n'est pas une grande ville donc l'utilité d'un tramway, outil très favorable au développement du vélo, n'est pas justifié. Elle a des atouts incontestables comme son centre historique très attractif qui mériterait d'être mieux mis en valeur. Elle pourrait avancer plus vite s'il y avait une volonté. Par exemple, on voit à Perpignan que le stationnement est anarchique dans les quartiers populaires. Pour ces classes sociales, marcher ou faire du vélo, c'est déchoir car leur accès à la voiture est récent. Il faut donc travailler avec ces populations sur les autres modes de déplacement et cela passe par la piétonnisation de quelques rues dans ces quartiers. Des ruelles se prêtent à cela. La chance de Perpignan, c'est comme elle n'est pas en avance, elle peut bénéficier de l'expérience accumulée des autres villes. On a des exemples à prendre comme Pontevedra qui a rattrapé son retard en devenant une référence en peu de temps. Sans trop de moyens, cette ville d'Espagne a supprimé le transit dans beaucoup d'endroits et a rendu les espaces publics aux piétons.

Recueilli par Julien Marion





La **Casa Bicicleta** (Maison du Vélo) est une association créée en février dernier par une vingtaine de militants issus notamment d'Energie Citoyenne, Perpignon et Vélo en Têt. 9 mois après de nombreuses réunions, de recherche de financements et de locaux, l'Atelier a ouvert ses portes, dans des locaux loués à Office HLM, quartier Saint Mathieu, près de la rue Foch.

La Casa Bicicleta propose à ses adhérents l'apprentissage de la réparation de vélo, l'accès à des pièces d'occasion et naturellement l'utilisation de l'atelier et de l'ensemble de son matériel.

L'objectif de l'atelier vise à permettre à chacun d'entretenir son vélo et de devenir autonome en mécanique. C'est uniquement par la participation bénévole de ses adhérents que l'atelier est ouvert, améliore ses infrastructures, répare des vélos donnés pour les revendre, démonte les autres pour fournir le stock de pièces.

Horaires actuels des permanences

Mercredi de 15h à 21h

Vendredi de 14h à 18h

Samedi de 10h30 à 13h

Attention ! Le planning varie en fonction de la disponibilité des bénévoles

rendez vous donc sur casabibicleta.org

adhésion : 10 €/an, 20€ famille (de date à date)

13 bis rue de la Lanterne à Perpignan

Inauguration de la Casa
le 4 novembre 2016 →



Documentation Vélo En Têt à disposition sur place :

Dossiers d'urbanisme, revues spécialisées,
cartes touristiques, etc.

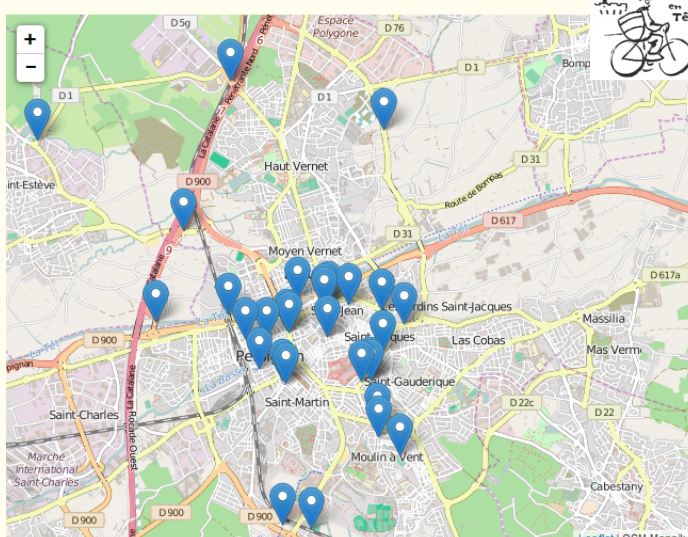
MATERIEL DISPONIBLE (Joindre Claire au 06 37 23 17 75)

-gilets fluo (taille S, M ou L) avec le logo Vélo En Têt : 3 €

-panonceaux plastifiés à accrocher sur votre vélo, comme celui-ci



Carte des points noirs



contact@veloentet.fr ou <http://www.veloentet.fr>

Points noirs

Où est-il pénible, ou tout simplement impossible de se déplacer à Perpignan ?

Sur notre site, cette page est consultée par les aménageurs de la ville, les élus, les techniciens.

Prenez-y la parole, laissez un commentaire ou envoyez-nous un mail !



LES FRANÇAIS ROULENT MOINS



Add Bike, un triporteur urbain lyonnais



L'équipe Add Bike a développé un produit malin, avec un châssis à deux roues remplaçant la roue avant de votre vélo, le transformant ainsi en triporteur urbain et stable. Malin, car il s'agit de transformer votre vélo existant, sans nécessité d'en acheter un autre :

On vient donc augmenter les fonctionnalités de votre vélo, tout en conservant vos habitudes de conduite. Vous pouvez rapidement et à volonté, passer d'un vélo à deux roues à un triporteur et inversement, en fonction de vos besoins.

<http://www.addbike.fr>



Assemblée Générale de Vélo en Têt



Mardi 22 mars 2016 à 20h30

à la **Casa Bici**, 13 bis rue de la Lanterne

Ordre du jour : renouvellement du CA, appel à candidatures (fin du mandat du bureau actuel), définition de la ligne d'action à venir.



Pensez à votre (ré)adhésion 2016 !



Chaque adhésion soutient notre action et permet de recevoir des informations

Tarif normal : 10 € tarif réduit 5 €

Envoyer un chèque à l'ordre de *Vélo En Têt* avec Nom, Prénom, adresse mail au dos à

" Vélo En Têt"

4 rue Jean-Baptiste Le Père

66000 Perpignan

contact@veloentet.fr

<http://www.veloentet.fr>