



Les voyages, ça sert surtout à embêter les autres une fois revenu

Sacha Guitry

## Pour quelques décimètres en plus !

Depuis des décennies des millions d'euros sont consacrés à la Prévention routière avec comme objectif d'abaisser la mortalité routière à défaut de l'éradiquer.

Des progrès furent réalisés puisque de 14000 morts environ en 1972 on est descendu à presque 4000 quarante ans plus tard avec un trafic bien supérieur. Mais c'est encore beaucoup trop, on devrait pouvoir faire mieux.

Il n'y a pas de baguettes magiques mais il y a des pistes à explorer. Voyons les choses en ce qui concerne les cyclistes. Ils paient un lourd tribut à l'accidentologie routière. Parmi les pistes à explorer, il en est une qui a retenu notre attention, qui pourrait faciliter notre pratique et réduire les risques encourus.

Si l'on se penche sur les aspects techniques de la structure des routes, on découvre ce qu'on appelle « la bande dérasée », de part et d'autre de la chaussée proprement dit, bande revêtue capable de supporter le poids d'un véhicule en cas d'arrêt d'urgence par exemple. Il existe des normes de largeur dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles sont plus ou moins respectées ; nous suggérons à nos lecteurs pour plus amples précisions de se reporter à l'adresse <http://fr.wikipedia.org/wiki/Accotement>

Non seulement les bandes dérasées permettent aux véhicules de se ranger en cas de besoin, mais elles sont propices à y faire rouler les cyclistes, à l'écart de la circulation automobile.

Une étude du SETRA montre qu'une « bande dérasée » réduirait les risques d'accidents des autos de 40% et leur gravité de 65 %. Après études il s'avère que pour un surcroît de dépense de 30% au maximum on pourrait mailler tout le territoire d'un réseau cyclable.

Ces aménagements sont donc assez peu coûteux dans l'ensemble, d'autant plus que le foncier est en principe acquis. Pour nous cyclistes elles sont d'un usage évident et pour les autos leur signification est non moins limpide. On peut se demander pourquoi cette évidence n'est pas celle des aménageurs.

Certes un tracé hors route nous est plus favorable, mais forcément plus coûteux et à coup sûr irréalisable partout ; et ce n'est probablement pas nécessaire. L'ennui, c'est que le danger pour un vélo existe même sur des routes secondaires quasiment désertes et la bande cyclable reste aussi nécessaire dans ces endroits écartés.

SETRA - Services d'Etudes sur les Transports, les routes et leurs aménagements.

Notes issues du site :

<http://veloetpotager.20minutes-blogs.fr/archive/2012/11/13/savoirs-de-base-en-securite-routiere.html#more>

Il n'est pas besoin d'aller loin pour noter l'anarchie qui règne dans la finition des bords de route. Dans le cas où une bande dérasée existe de part et d'autre des voies principales, on se réjouit quand elle dépasse 50 cm, c'est-à-dire à peine plus large qu'un guidon. Nous présentons en annexe des photos qui montrent que c'est souvent moins que ça, au point que cette bordure n'est plus praticable.

### Dans ce numéro

- Pour quelques décimètres de plus.....pp 1-4
- Aramon visite le Gard.....pp 5-6
- Voyage en Lubéron.( part.2).....pp 7-8
- Un cri dans la nuit.....p 9
- Un petit coin de paradis en Cévennes.....p 10
- Histoire du cyclotourisme..parution....pp 9-10
- La page Nature : L'abeille.....p 11
- Crocorico : du nouveau en sécurité.....p 12

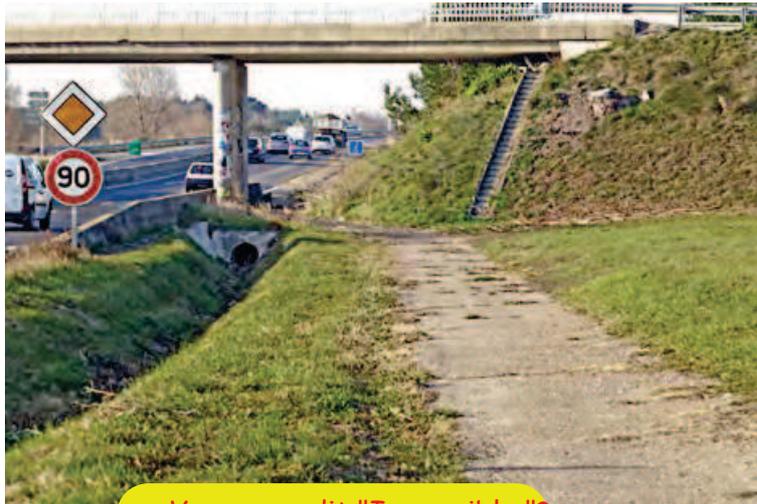
Si l'on considère que sur la droite la route présente un dénivelé parfois conséquent avec le bas-côté, le cycliste se doit de rester bien en ligne sinon c'est la gamelle assurée. Cet inconvénient serait moindre avec une largeur de 80 cm à 1 m.

(la suite en p 2)



## Pour quelques décimètres en plus !

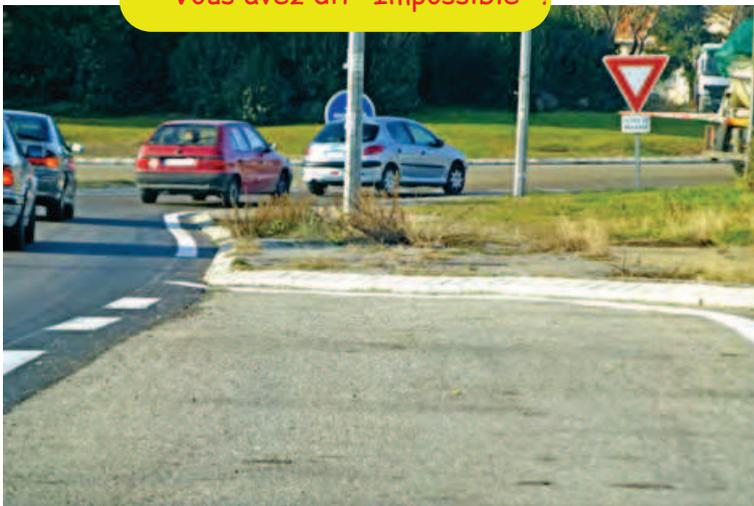
(suite de la page 1)



Vous avez dit "Impossible" ?



Passage d'un pont  
Sans commentaires !



A l'approche d'un carrefour, potentiellement dangereux, rien de prévu pour les cyclistes alors qu'il y a de la place, comme le prouve le parking visible au premier plan



Approche d'un pont  
Etat de la bande dérasée  
et du bas-côté

Est-ce utopique ? Certes non, qu'on en juge par notre enquête photographique ; de belles occasions ont été négligées de poser un revêtement incluant des voies cyclables. Le foncier existe, pas l'intention.

Supposons le problème résolu et abordons, si l'on peut dire, l'approche des croisements, ronds-points et autres carrefours. Quand une bande dérasée praticable existe, elle disparaît à quelques décimètres du croisement. Le cycliste n'a d'autre ressource que de se déporter sur la voie principale, bonjour la sécurité ! Même chose au franchissement des petits ponts qui émaillent notre beau pays. Quand on ne propose pas tout simplement un saut de 10 ou 15 cm pour franchir le pont sur une sorte de trottoir étroit.

On aura compris : quelques concessions aux cyclistes, plus ou moins larges et plutôt moins que plus, toujours discontinues, avec des rétrécissements redoutables, des carrefours non sécurisés. Simplement parce que les aménageurs n'ont pas le souci des cyclistes dans leur cahier des charges. Au bout du compte, sur certaines routes, il reste moins périlleux de prendre sa place à la droite de la route et de s'y tenir, cette place est légitime, le code de la route est précis sur le sujet, les cyclistes restant des citoyens à part entière. Mais ce n'est pas satisfaisant d'aucun point de vue.

### Voies cyclables : de quoi parle t'on ?

Cela fait déjà quelques numéros que La Sacochette s'intéresse aux aménagements routiers susceptibles de renforcer le confort des cyclistes et leur sécurité. Nous avons dernièrement évoqué les quiproquos provoqués par les voies dites vertes. Un passionnant sujet qui n'est pas près d'être épuisé.

Nous avons voulu creuser un peu les législations actuelles concernant les aménagements cyclables.

(la suite en p 3)

## Pour quelques décimètres en plus !

(suite de la page 2)

### Les Voies vertes

Le décret 2004-998 du 16 septembre 2004 définit les voies vertes comme des voies exclusivement réservées aux cycles non motorisés, aux piétons et aux cavaliers. L'emprunt de la voie verte par les cyclistes n'est pas une obligation et peut même s'avérer dangereuse si la dite voie est très fréquentée par divers types d'usagers ; mais en rase campagne, le cycliste aimera l'emprunter en toute quiétude. La Sacoche a développé ce point de vue dans son n° 25

### La Bande cyclable

Le même décret stipule que c'est une voie matérialisée réservée exclusivement aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ; ce ne sont pas les cyclos qui s'en plaindront.

### La Piste cyclable

C'est un peu la même chose, sauf qu'elle peut être séparée de la chaussée principale ; le genre d'aménagement que nous apprécions également.

Si l'on considère la petite enquête que nous avons menée, il est bien des routes dépourvues de ces aménagements minimum ; routes ayant fait l'objet de réfections récentes et pour lesquelles la loi Laure aurait dû s'appliquer. Cette loi témoigne pourtant de la volonté politique de favoriser d'une manière très générale l'usage des cycles à l'occasion de travaux de réfection.

Il est intéressant de noter un additif récent à l'article R.431-9 du Code de la Route : « hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier ». Il est vrai que la nuance est grande entre « **peuvent** » et « **doivent** » !!

- 3 Reprenons la situation locale dont nous présentons quelques photos, une parmi tant d'autres. Une route à grande circulation relie plusieurs gros villages à un centre urbain ; à l'heure de l'embauche comme l'après-midi, cette route devient une avenue encombrée et bouchonnante.

(la suite en page 4)

Vous avez dit "Impossible" ?

voie de desserte  
de la zone artisanale  
parfaitement cyclable  
mais ne se raccordant  
pas à la route principale

route nationale à 4 voies,  
beaucoup de trafic  
**DANGER**



bande disponible non revêtue.  
Pourquoi ?

terre-plein inutilisé



Finition, et utilité  
discutables, non ?

## Pour quelques décimètres en plus !

(suite de la page 3)

Utiliser un deux-roues dans ce capharnaüm est à hauts risques car aucun aménagement ne facilite cet usage. Dans l'optique de la loi Laure, des centaines de cycles, VAE et autres deux-roues pourraient remplacer avantageusement la majorité des voitures alors que pour l'heure l'alternative reste impraticable. Et les promeneurs à vélo que sont les cyclotouristes en profiteraient aussi. Un authentique problème économique, sociétal, écologique et donc politique.

A greffer sur le concept de **véloroute** qui désigne "un itinéraire cycliste s'inscrivant dans un réseau continu, se déclinant de l'échelle européenne à l'échelle régionale en passant par le niveau national, et qui permet aux pratiquants du vélo de parcourir, s'ils le souhaitent, des grandes distances en toute sécurité."

"Oui, tonton Sacoche ? Une info ?

- Parfaitement, et de quoi .....refroidir l'ambiance !"

### Copenhague une ville du Nord où la petite reine est Reine

Les 379 km de pistes cyclables sillonnant la ville sont saturés ! Il est prévu, si ce n'est en voie de réalisation, des tronçons d'autoroutes cyclistes allant de 7 à 20 km pour fluidifier le trafic et inciter les banlieusards, estimés à 15000, à se rendre en ville en 2 roues.

Le cahier des charges est qu'elles doivent être suffisamment larges pour doubler sans risques et être éclairées en nocturne; que des feux à des croisements entre voies doivent réguler le trafic; que des zones de repos et des stations de dépannages devront être réalisées. Le tout pour un coût estimé à 35 millions d'Euros. Dépense qui se justifie car 36000 vélos empruntent quotidiennement les pistes cyclables alors que chez nous pour l'instant elles sont quasi désertes.

Le Danemark peut se permettre de maltraiter l'automobile, ce n'est pas un gros producteur comme nous ; cette industrie représente en France un moteur essentiel de l'économie et un gros employeur (10% de le M.O. industrielle), donc il faut produire et vendre. Quitte à voir nos villes totalement engorgées aux heures de pointe, comme Paris ou Londres où il faut payer une dîme pour accéder au centre. Et je ne vous parlerai pas de Nîmes ou d'Auch ! La thrombose est partout.

Alors chantons tous en chœur sur l'air "du Plaisir des Dieux"

"Embouteillons, embouteillons c'est le plaisir d'avancer à la queue leu-leu !"

JCM-MV





## Quand des Gardois visitent le Gard

*La Sacoche publie volontiers ce carnet de route des amis d'Aramon, non pour les cyclos du coin qui connaissent bien leur département et ses confins, mais pour donner de bonnes idées aux cyclos vacanciers venus d'autres régions. Amis gardois et des autres régions de France et d'ailleurs, aucun doute à avoir, nous vivons en Languedoc dans une bien belle région cyclotouristique.*

*La Rédaction*



En ce dimanche 2 septembre de l'an 2012, ils étaient 11 cyclos dont 5 cyclotes ( appréciez la parité !) à quitter ARAMON dans le mistral en direction du lavoir de THEZIERS pour une virée de 425 km sur 5 jours. Ils avaient nom Andrée, Maryse, Simone, Patricia, Christiane mais aussi Robert, Marc, Raymond, Alain, Dominique. Jean-Claude cette année a assuré l'intendance.

Nous avons traversé FOURNES sans prendre le temps de visiter les fosses, ni la tuilerie ( Ils ne seront pas contents à La Sacoche !). Pour les Gardois, tracé classique mais jolies routes ( je dis cela pour les amis d'autres contrées qui viendraient par chez nous) par VERS PONT du GARD, quelques regards sur les constructions rénovées, le puits au centre du village et le lavoir à la sortie, direction COLLIAS, où notre ami Raymond le Nîmois nous a rejoints. Nous avons traversé SANILHAC sans coup férir, ravito à LA CALMETTE pour un pique-nique fort sympathique dans un charmant petit parc à SAINT GENIES DE MALGLOIRES.

Malgré une forte envie de sieste, il fallut repartir. Suivez sur la carte, et notez bien : MOULEZAN et St NAZAIRE de GARDIES ; direction MASSILLARGUES pour TORNAC, La MADELEINE et ANDUZE, où un arrêt dans le centre ville s'impose, ne serait-ce que pour un coup d'abreuvoir sur la place pittoresque.

« Mais j'entends siffler le train... », le train à vapeur reliant ANDUZE à SAINT JEAN DU GARD nous rappelle que nous n'étions pas encore rendus à notre premier bivouac.

Nous avons donc longé le Gardon et pris la direction de St JEAN par une petite route jouxtant la voie ferrée jusqu'au camping des sources. Une adresse à retenir, demandez Françoise la maitresse des lieux, qui fut aux petits soins : des mobil-home, les vélos rangés dans l'atelier (très important dans notre corporation !), l'apéritif à la terrasse de la restauration et même quelques jeux pour patienter avant un bon repas. Evidemment, nous avons parcouru 105 km au lieu des 95 annoncés, on le sait les cyclos sont des menteurs !

« On part à quelle heure demain ? »

Jean-Claude s'est fait des copines en annonçant 7h15, sachant que ce serait bien beau si nous étions en selle à 8h, l'expérience quoi !



**2° jour** : Aux premières lueurs du jour, on a vu des cyclos se raser au radar, eh oui ! la minuterie est faite pour les vacanciers, pas pour les lève-tôt ! Pas de quoi entamer la bonne humeur, d'autant que le petit-déjeuner fut copieux à souhait. Le vent était bien levé, lui, sur la route de L'ESTRECHURE. Pour rejoindre St ANDRE de VALBORGNE, ça monte et ça monte toujours jusqu'au col de SALIDES.

.....//....



La Carte 80 au 200.000ème a été pendant des décennies LA carte des cyclos gardois. Facile à déplier et à replier, et surtout très résistante. A conserver précieusement. Les nouvelles cartes sont tellement vastes qu'il n'est pas recommandé de les ouvrir en plein air! Difficiles à déplier, encore plus à replier, s'usant à la vitesse V, où sont les progrès ?

Le Rébousier de la Rédaction

Rappel: un voyage itinérant (VI) est un déplacement à la force du mollet, de plus de 250 Km, sur 3 jours et plus, qui permet de visiter une région, un département. L'itinéraire est fixé par l'organisateur de cette randonnée. Le type d'hébergement est au gré des participants (camping, hôtel, gîtes, etc) . Une carte de route est donnée à chaque participant, pour apposition d'un tampon pour contrôle de passage, à raison d'un tampon par jour. Cette carte est ensuite envoyée au responsable FFCT pour homologation et attribution de points en vue du classement du club au challenge de FRANCE.



Anduze



La famille RENOUARD, des amis fidèles, en villégiature en ces lieux, était venue à notre rencontre pour partager un moment, ainsi que le repas que nous avons pris à CABRILLAC. Un peu avant ce haut lieu de la Résistance cévenole, nous sommes tombés nez à nez avec un troupeau de moutons qui descendaient de leur saison en altitude, un coup classique dans les Cévennes. C'est ça la couleur locale !

Le Mont Aigoual nous attendait, alors en selle ! Jean-Claude en éclaircur a rencontré au sommet un éminent cyclo gardois qui écrit dans La Sacoche en autres, j'ai nommé Guy CAMBESSEDES qui surveillait les vélos d'amis en visite au musée de la météo. C'est fou le monde qu'on peut rencontrer dans nos chères Cévennes ! Pour le groupe, c'est maintenant une descente pratiquement jusqu'au terminus à LANUEJOLS, en passant par le col de la SEREYREDE, où nous avons repris quelques forces, et fait nos adieux à nos amis de MILHAUD. Puis le col de MONTJARDIN. Et, devinez quoi ! Quelques kilomètres de plus que prévu, total de la journée 95 Km. Nous sommes attendus à l'hôtel du Bel air, dont la salle de restauration est décorée avec des fresques anciennes. Très bonne étape.



**3° jour** : La journée s'annonce longue, pas tant par la difficulté ni la distance que par le nombre d'arrêts

qu'il faudra effectuer dans les gorges du TARN ! Une photo avant le départ, devant une superbe fresque sur le mur de l'hôtel et c'est le départ. Nous traverserons le CAUSSE NOIR en direction de ROZIERS-PEYRELEAU. Une petite plage en bordure du TARN nous servira de cadre de restauration. Les paysages dans les gorges du TARN sont superbes, c'est bien connu, et nous atteindrons SAINTE ENIMIE après moult et moult arrêts. Chacun pourra traverser ce superbe village de long en large sans trop s'attarder malgré tout. Direction FLORAC à une moyenne aussi basse, et pour les mêmes motifs, nous nous ne laissons pas. FLORAC nous accueille aussi bien que St JEAN-du Gard, la troupe est pleinement satisfaite.

**4° jour** : Pour ceux qui connaissent les lieux, pas de surprise, le site des traces de dinosaures à St Laurent de Trèves se gagne à la force des jarrets, en direction du col du REY. Il faut la mériter cette descente sur le village de POMPIDOU, où nous prendrons le temps d'admirer les gardiens du temps dans un parc voisin ; la crosse de la bergère sert d'aiguille et donne l'heure sur les différents plots au sol.

La corniche des Cévennes est une belle route bien connue et non sans difficultés, juste ce qu'il faut pour apprécier le pique-nique à SAINT ROMAN DE TOUSQUE. C'est un point haut, nous arrivons assez tôt à SAINT JEAN DU GARD pour que notre groupe éclate en trois, l'un restant à St JEAN au camping, les deux autres décidant chacun une balade dans le secteur d'Anduze.



Tout le monde s'est retrouvé au camping. Françoise, notre hôtesse de St Jean, voulait des détails sur notre périple. Quant au dessert du soir, nous le devons à Martine VIGOUROUX, présidente du Club de St Jean, mais aussi boulangère, qui apporta le gâteau.

**5° et dernier jour** : Chacun avait hâte de rentrer à la maison, aussi, personne ne s'est fait prier pour le départ. Il nous fallait un incident, c'est Simone qui fit une chute dans les gravillons sur la petite route qui longe la voie du petit train des CEVENNES. Jean-Claude se fit ambulancier, passage chez le médecin qui ne diagnostique pas de cassure au doigt endolori mais la suite donnera plus de complications. C'est donc en voiture que Simone a fait le reste du voyage, avec Jean-Claude.

Les rescapés enroulèrent leur braquet jusqu'à St Chaptès pour un dernier pique-nique, nous y retrouvons quelques copains, Ghislaine et Michel (Ghislaine garde un œil sur « ses » féminines !), et puis Jean-Marie et Manu qui ont fait le retour avec nous.

Tout le monde a reconnu une certaine fatigue mais toutes et tous, ravis par ce périple de 425 Km, ont déjà fait des réservations pour l'édition 2013, dont on ne connaît pas encore la destination.



**Jean-Claude HESSE**

# Lubéron

*La suite du voyage commencé avec le n°37*

## CERESTE

A Céreste, le pont de la Baou sur l'Enchrême, dit « pont romain », a été construit sur la route de Carluc et Reillanne. Il a 19m de long, une seule arche comme nous les aimons en Cévennes, et n'a de romain que le nom. Construit en 1740, il a été classé monument historique en 1862 sous le nom de..... « pont romain » ; les romains ne l'auraient pas désavoué, c'est sûr.



Le prieuré de Carluc, apogée au XIIème siècle, site classé depuis 1982, témoigne d'une très longue histoire millénaire; il est situé sur l'antique Via Domitia. Mérite qu'on s'attarde aux heures chaudes dans les ruines et galeries troglodytes (ci-contre)



*photothèque La Sacoche*

### **Mercredi 17 mai – Forcalquier – Apt**

Par une météo incertaine, nous levons le camp assez tôt vers St Michel l'Observatoire, où se trouvent les coupoles de l'observatoire astronomique du Centre National de la Recherche Scientifique. Sur les hauteurs vers Aubenas-les-Alpes, Vachères, la montagne nous protège agréablement du vent.

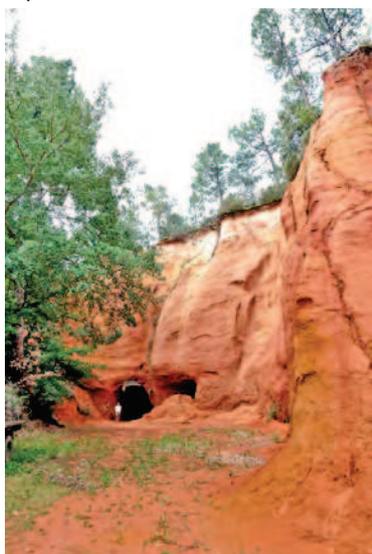
Au Prieuré de Carluc, sur la route de St Jacques de Compostelle, nous visitons la nécropole paléochrétienne en partie creusée dans le roc ; plusieurs sarcophages ont été mis au jour lors des fouilles de 1960-61.

Nous rejoignons Céreste et le Vaucluse ; nous trouvons la véloroute du Calavon à partir de St Martin de Castellon ; 12 kms qui nous amènent jusqu'à Apt où nous camperons. Toute la journée un vent glacial nous aura accompagnés, il faut savoir qu'en Provence aussi il peut faire très froid.

### **Jeuudi 18 mai – Apt- Rustrel – Roussillon – Gordes – Fontaine du Vaucluse**

Départ 7h15 avec un menu hautement touristique pour nous rapprocher du pays des Sorgues. Nous suivons l'itinéraire « Les Ogres », qui nous amène jusqu'au hameau Jean Jean, où nous avons suivi un chemin de terre pendant 2 kms.

Rustrel est la porte du « Colorado provençal » dont les coloris flamboyants sont visibles de la route ; les carrières d'ocres ont longtemps été exploitées, façonnant un paysage typique. L'endroit justifie une visite à pied de deux heures au moins, mais que faire des vélos ? A étudier pour une autre escapade.

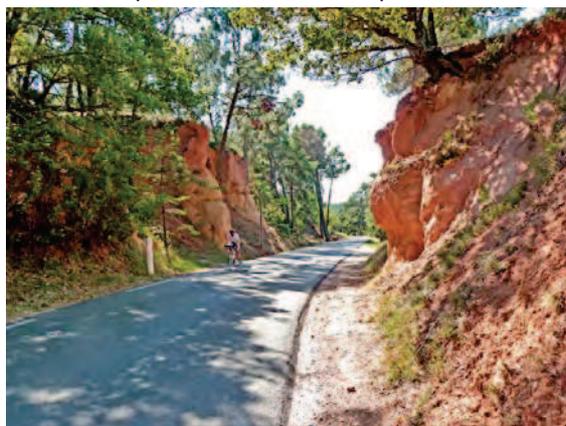


**Rustrel :  
carrière d'ocres**

*photo d'archives*

**Arrivée à Roussillon  
la route en tranchée  
dans les ocres**

*photo d'archives*



En passant par Villars, nous sommes montés à Roussillon situé au cœur du plus important gisement d'ocre du monde. Les touristes y étaient nombreux. Nous sommes repartis vers Goult, St Pantaléon, Cabrières d'Avignon et avons planté notre tente au camping municipal de Fontaine de Vaucluse. Un lieu très fréquenté, la résurgence de la Sorgue au bout d'une petite vallée est un spectacle éblouissant.....à condition qu'il y ait de l'eau ; si l'on veut en profiter, il faut suivre attentivement la météo sur le plateau de Vaucluse , se renseigner et foncer !

## Vendredi 19 mai – Fontaine du Vaucluse - Roquemaure

Au cours de la nuit, la pluie a commencé à tomber. Nous avons donc décidé d'écourter le dernier circuit du retour. Nous avons attendu une accalmie en tout début de matinée pour partir vers l'Isle sur Sorgue.



La Sorgue en hiver et en pleines eaux

photo d'archives



Au pays des moulins au fil de l'eau

### Les ocres du Colorado provençal

Au Crétacé ( -145 à -65 millions d'années avtJC), des débris organiques (coquilles de lamellibranches, d'oursins et de foraminifères) ainsi que des grains de quartz et des paillettes de micas s'accumulent au fond d'une mer peu profonde. La glauconie, un minéral très particulier, caractéristique du milieu marin, se forme sur le fond de la mer. Cette variété d'argile verte contient dans son réseau cristallin des atomes de fer. Depuis les travaux du géologue Jean-Marie Triât on sait qu'à la faveur de mouvements tectoniques ces dépôts sédimentaires marins ont été émergés. Sur le nouveau continent régnait, au Crétacé, un climat tropical, qui a provoqué d'intenses altérations latéritiques, dissolvant entre autres la glauconie et libérant les atomes de fer. Les ocres sont alors apparus grâce à la cristallisation d'un hydroxyde de fer, la goethite. L'altération a en même temps donné naissance à un silicate d'alumine, une nouvelle argile appelée kaolinite. C'est ainsi que sont nés les ocres du Vaucluse et de Bourgogne, formations sableuses (grains de quartz) cimentées par une argile constituée de cristallites dont la taille est de l'ordre du micromètre : la kaolinite, support argileux essentiel et la goethite (pigment coloré). D'un point de vue chimique, l'ocre est un silicate d'alumine ferrugineux et siliceux.

Après la Provence venteuse, voici la Provence pluvieuse, de quoi écorner les images d'Epinal de cette belle région. La pluie ne nous quittera plus jusqu'à Roquemaure. Nous nous sommes résignés à simplifier l'itinéraire, pour aller vers Entraigues, Châteauneuf du Pape et Roquemaure.

La Provence, de villages en villages, c'est une grande variété de paysages dans un infini de couleurs, de senteurs et d'atmosphères.... Nous avons passé un excellent séjour cyclotouriste en dépit des caprices de la météo . Parmi les bonnes raisons de faire le tour du Lubéron au mois de mai, il y a les immenses champs de cerisiers chargés de fruits juteux (Ghyslaine en raffole) que nous dégustons tous les jours. Par contre, à cette saison, il nous a manqué une couleur dominante dans ce tableau provençal, le violet des champs de lavande. Il faudra revenir en juin pour d'autres senteurs.

Un parcours que nous conseillons aux cyclos, assez vallonné mais peu de difficultés majeures.



En mai les coquelicots explosent dans les friches et créent des tableaux impressionnistes fort décoratifs



En juin à Céreste les champs de lavande  
photo d'archives

Dans le prochain numéro....Souvenirs, souvenirs  
.....Un 150 en Lubéron

# Un cri dans la nuit

La légende des cycles a retenu bien des exploits mais combien d'autres que ni Chany ni Sudres ne connaissent!

Tenez, un que même le dictionnaire des records ignore...Il faisait nuit. Ou presque. Un tonton flingueur de chez nous passait aux Quatre-Chemins, juché sur son demi-course. Qu'il n'ait pas de garde-boue, passe encore. Mais pas de feu rouge, basta!

Nos amis les bêtes sont là. Ensemble bleu-marine ton sur ton et chaussettes à clous à effluves incorporés. L'agent Pandore et l'agent Barbois, et qui demandent - légalement - aux vélos leurs plaques. Car il fallait une plaque alors pour vélocher. Et ils voient un vélo sans feu rouge! Et peut être sans plaque? L'aubaine du jour. On le coince et ce soir les épinards seront au beurre. Ils font les sommations d'usage. Réglementaires. Et, très théâtre classique, ils interpellent. "Hep! Là-bas! Le feu rouge? Où que vous z'avez le feu rouge?" Et notre cycliste, inspiré en la circonstance, qui répond, lyrique: "Au cul!" Vous avez bien lu: "Au cul!" Même chez Molière, sacré Poquelin! il y a des répliques plus ou moins réussies. Mais là, pan dans le mille! Enfin, si l'on peut dire... Le mot juste, du premier coup! A la Guitry! A la Jouvet! A la Zazie! Bref le coup porta. Comme une flèche. Leur hoquet assumé, les bleus réagissent. Ils enjambent leurs hirondelles (car à l'époque les agents cyclistes se déplaçaient...à bicyclette) et la vélochée fantastique commence! La poursuite infernale! Relais à la vache, nez dans le guidon. Le képi en arrière, visière en poupe, à la Bartali! La canaille devant, la volaille derrière, en un sprint effréné. Mais les poursuivants n'en peuvent bientôt plus. Le poursuivi est trop fort. La lutte est inégale. Et alors le coup de génie. La Pensée va dompter la Matière. L'Intelligence, mais voui! va mater la Force brutale.... Bref les agents éteignent leurs phares mais continuent de rouler à leur main. L'autre ne voit plus rien derrière. Les deux yeux qui le suivaient? Clos, éteints, ils se seront découragés. Auront abandonné la poursuite, brisés sans aucun doute.... A quoi bon forcer, donc? Et il ralentit, serein, tranquille et sauf!

Hé! A hauteur de la pancarte du patelin, deux mains pandorales jaillissent de l'ombre. Agrippant le fuyard au paletot. La rouerie a payé. Roulant dans l'ombre, les bleus n'ont pas abandonné. Ils ont misé sur la ruse. Et gagné! Et défaut de feu rouge. Et insultes à agents. Et délit de fuite. Le compte était bon! Le conte l'est aussi.

EDDIUS (Paul FABRE) extrait de son livre "St Eddius priez pour nous!"

Exhumé du n°60 du Crococyte - octobre 1993 - la revue du GCN

NDLR

*Il nous revient une histoire du même genre datant de cette époque lointaine où la maréchaussée faisait du vélo. Nîmes est la ville aux Sept collines et les quartiers Nord offrent tout un choix de rampillons meurtriers. On dit qu'un soir un cyclo parfaitement en infraction sema un couple d'hirondelles en s'enfuyant vers des rues aux pourcentages assassins ne figurant même pas dans le manuel.*

*Dans certaines villes, on revoit des couples de policiers à vélo, mais fringants et athlétiques sur des vélos tous-terrains bien équipés, qu'il doit être hasardeux de vouloir semer « à la jambe ».*

## Parution

### Histoire du Cyclotourisme. par Raymond HENRY - Tome 2

Il y a peu, j'ai acheté à son auteur, les yeux fermés, le tome 2 de l'Histoire du cyclotourisme. J'ai l'occasion de côtoyer de temps en temps Raymond Henry, accompagné de Rachel son aimable épouse, et j'avoue que c'est un plaisir toujours renouvelé. Plaisir d'une rencontre avec un très, trop modeste auteur à la plume aussi alerte que sa pédalée de cyclo au long cours.

Savoir faire la synthèse d'une masse de documents publiés à des époques diverses par des dirigeants aux vues les plus contradictoires, c'est incontestablement un travail de moine bénédictin. Sa prose est facile à lire, sa documentation incomparable et dénote un vrai travail d'historien honnête et de haute qualité.

Il faut bien savoir qu'à une certaine époque les réunions au plus haut niveau étaient parfois totalement dépourvues d'aménité. On ne pratiquait pas la langue de bois, le langage était dru et les idées s'échangeaient parfois virilement à la force du poignet !...

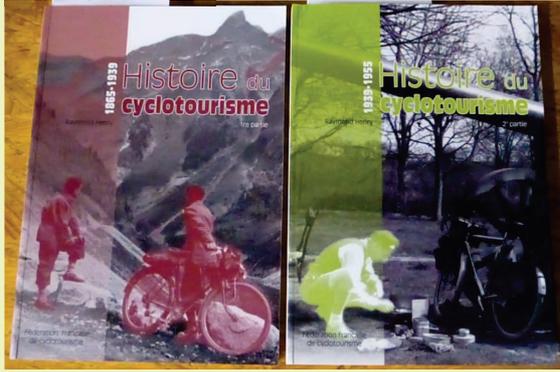
Raymond nous fait partager des échanges épistolaires qui ne manquaient pas de piquant, leurs auteurs sachant par ailleurs manier allègrement la plume. Et bien sûr chacun campait sur ses positions, revendiquant pour soi seul l'héritage de feu Vélocio.

L'ouvrage est à commander au siège fédéral via la boutique en ligne ou par le bon de commande en page 2 du mensuel Cyclotourisme n° 620 de Janvier. Ce beau pavé (1.136 Kg, je l'ai pesé !) extrêmement bien documenté est vendu au prix de 45 € + le port 8.15 €.

(La suite page 10)

(suite de la page 9)

## Parution



C'est vrai, cette documentation est relativement coûteuse d'autant qu'il y a un sérieux bémol à apporter concernant l'impression ; toutes les sources citées par l'auteur, certaines fort intéressantes, sont imprimées en vert pâle ; la page 199 en est le fleuron, le paragraphe (13cm/8cm) écrit en pattes de mouches vert transparent est quasiment illisible. Je me demande qui a pu avoir cette initiative malheureuse sachant que la clientèle potentielle a une moyenne d'âge plus que respectable et doit recourir au port des bécsicles.

Finalement la qualité de l'édition n'est pas à la hauteur du talent de l'auteur et c'est dommage pour lui comme pour l'acheteur.

Pour respectable que soit l'éthique de l'amateurisme il s'avère qu'elle ne fait pas bon ménage avec les exigences techniques de l'édition.

N.B. - Pourvu que les notes du N°3 ne soit pas en rose bonbon sucés !

**Tonton Sacochette**



## Un petit coin de paradis en Cévennes



Au cours de ses tribulations automnales, La Sacochette a découvert un gîte, niché au flanc d'un vallon cévenol, Le Longitude. Ce havre mérite vraiment une halte prolongée.

Primo, parce que l'accueil du patron, breton d'origine, a comme les gens de mer le cœur sur la main. Secundo, parce que son havre est idéalement placé pour un séjour au calme et pour les départs de circuits en étoiles. Tertio, ce gîte, situé dans le Parc National des Cévennes, est très convivial et l'hébergement y est très correct.

La région est riche en grottes visitables, dont celle de Trabuc, la grotte aux cent mille soldats. A quelques kilomètres se situe un lieu de recueillement cher aux familles protestantes, le Musée du Désert, berceau de la révolte des Camisards ; ce nid d'aigle domine le Gardon d'Anduze, propice à la baignade.

Les amateurs d'histoires, que ce soit celles des Camisards ou celles plus récentes de la Résistance, seront comblés sans oublier celles des contes et légendes des veillées d'autrefois.

Des Musées régionaux sont tout proches, musée de la Soie, de la Mine, des vallées cévenoles, sans oublier à côté d'Anduze une forêt unique en Europe, la bambouseraie de Prafrance.

Quant aux chasseurs de cols ils auront le choix pour étoffer leur palmarès à loisir mais attention! les petits braquets sont vivement conseillés dans toutes les Cévennes.

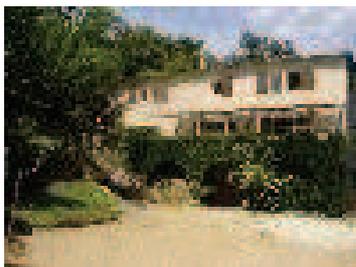
Des sentiers balisés ou sauvages sillonnent la région à perte de kilomètres, marcheurs et vététistes y trouveront eux aussi leur bonheur.

Le tableau serait incomplet si on oubliait les produits régionaux, produits du terroir où le fromage de chèvres rivalise avec la châtaigne présentée sous toutes ses formes.

Le bourg le plus proche est Lasalle, dont le jeune et dynamique club cyclo sera à même de vous conseiller sur les parcours à faire de préférence et même pour découvrir des coins insoupçonnés.

Riche région ouverte au tourisme 'intelligent', ce petit coin des Cévennes gardoises est idéal pour des rencontres, la découverte de paysages austères aussi discrets que leurs habitants. Sur ce terroir difficile à apprivoiser, on cultive encore la philosophie ancestrale : plutôt la mort que la servitude ! Ce lieu idyllique est une zone classée « réserve biosphère » par l'Unesco.

**Jean-Claude MARTIN**



Carte Michelin N° 80 pli 7-31-9  
Carte Michelin 339-pli HI-milieu  
près Lasalle

Gîte Longitude -Le village.  
30460 Soudorgues

Tel : 04.66.85.07.89.

[www.gite-longitude.com](http://www.gite-longitude.com)





## Crocorico ou la balade des lucioles

A l'heure où nos gouvernants prônent d'acheter Français, La Sacoche annonce à ses nombreux lecteurs l'arrivée d'un produit novateur et d'avant-garde sur le marché de la sécurité.

Pour être vus la nuit sur nos vélos (quand ils sont équipés correctement !) nous n'avons que l'éclairage traditionnel plutôt spartiate fonctionnant soit par dynamo, soit sur piles. Les deux peuvent tomber en panne par usure ou par temps de pluie. Les gilets jaunes à bandes réfléchissantes sont il est vrai de plus en plus répandus, ce qui est une avancée en matière de protection nocturne et même diurne car il est des journées bien sombres.

On n'est jamais assez vu, même en plein jour, il est bon d'être rapidement identifié!

La Sacoche était à Castelnaudary lors de l'Assemblée Générale de la Ligue LR. Selon la coutume quelques exposants étaient présents, qui pour des tenues cyclistes, qui pour des matériels. Nous sommes tombés en arrêt devant les produits de la jeune société UGlow, spécialisée dans la sécurité de plein air. Il nous a semblé urgent d'en faire la promotion.



Il s'agit notamment d'un gilet très léger, fond jaune, ou orange flashy, ou vert pomme, réglable à la taille, équipé de bandes réfléchissantes grises qui à la nuit tombée s'éclairent d'une couleur bleutée visible jusqu'à 600 m. Cette couleur particulièrement voyante la nuit est celle des feux et gyrophares équipant les ambulances et véhicules de police. Jusqu'ici direz-vous, rien que du classique.

Mais voilà, dans ces bandes réfléchissantes par elles-mêmes sont insérées des cellules électroluminescentes d'un bleu vif, qui peuvent clignoter régulièrement ou rester allumées en continu ; ces cellules sont alimentées par 2 piles AA, avec une autonomie de 12 heures en mode continu, de 13h

en mode clignotant plus ou moins rapide, ce qui donne une marge confortable d'utilisation.

Les tests subis par les bandes réfléchissantes actives, des martelages répétés, des pliages, des chocs thermiques (+ 80° à -20°) et d'immersion nous ont convaincu de la fiabilité du produit. Une petite poche ventrale abrite les piles, un interrupteur discret aisément accessible permet la mise en lumière sans s'arrêter. D'un poids raisonnable de 360g (piles comprises), ce gilet futuriste se plie aisément et peut se laver comme tout polyester de qualité. Dans notre milieu cyclotouriste, les premiers intéressés seront les Diagonalistes, les Fléchards, mais rien n'interdit d'en posséder un dans sa voiture pour les mêmes raisons que le gilet obligatoire. Hormis les sportifs, qui s'entraînent ou se baladent en nocturne, sont aussi concernés les travailleurs de voie publique.

L'achat d'un tel matériel peut être à l'origine d'un cadeau original entre particuliers ou faire l'objet d'un achat groupé par un club pour ses membres. Il existe des subventions annuelles du Ministère des Sports (C.N.D.S.) prévues pour ces actions de prévention.

A notre connaissance, ce produit novateur est seul sur le marché.

Et vous le savez, à La Sacoche nous apprécions l'humour de situation ; cerise sur le gâteau, l'inventeur porte un nom tout à fait prédestiné pour travailler à notre sécurité : Jeandiedieu. Son prénom ? Romain, ce qui va de soit pour un Nîmois né au pied des Arènes fêtant cette année son bimillénaire !

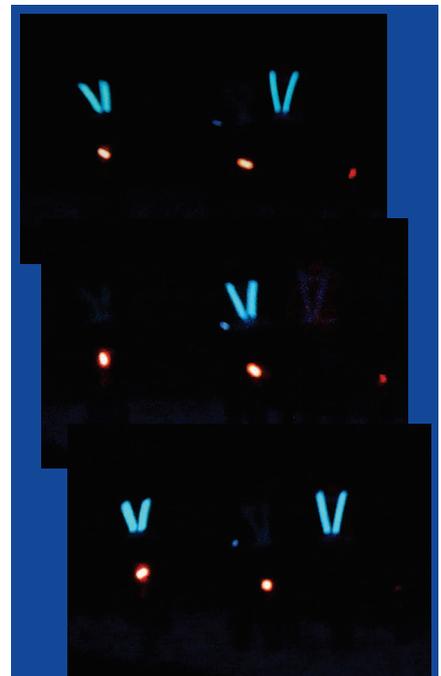
Souhaitons réussite et longue vie à cette jeune entreprise qui se lance dans l'aventure du business national et international.

Pour tous renseignements sur les conditions d'achat contacter le service commercial.

Pour la France - Département : Sport  
[Laurence@uglow.fr](mailto:Laurence@uglow.fr)  
[www.uglow-alg.com](http://www.uglow-alg.com)

Tél. 06.68.56.79.24

- N.B.- • "Croco" pour le crocodile, l'emblème nîmois et "rico" pour le coq gaulois !  
 • ALG : Actif Lighting Gear ou Electro stimulation de particules phosphorescentes.  
 • Diagonaliste : Cyclo qui parcourt la France en diagonale  
 par ex : Dunkerque-Menton en 116 h maximum.  
 • Fléchard : Doit parcourir au minimum 360 km en 24 heures.



Lumières bleues clignotantes dans la nuit à plus de 100m



En limite de portée des phares Les baudriers réfléchissent puissamment la lumière tandis que le clignotement continue d'attirer l'attention

