



**Il n'y a pas que les aigles qui atteignent les sommets, les escargots aussi, mais ils en bavent !....**  
 (Anonyme inspiré)

### **Vous avez dit Loi LAURE ?**

Nos lecteurs semblent avoir apprécié notre petit reportage sur les aménagements cyclistes (ou plutôt leur absence !) publié dans notre numéro 38. Le sujet reste prégnant . Voici quelque part en France une route fraîchement refaite, que nous sommes allés inspecter pour La Sacoche.



photo 1

Le constat n'est pas réjouissant. L'ancien revêtement est largement visible. On doit regretter qu'il n'ait pas été revêtu complètement car pour nous les vélos, cela aurait fait une belle piste. Au lieu de quoi nous avons deux bandes étroites qui ne sont pas au même niveau, potentiellement à risque de dérapage ( photo 2)

La photo 1 montre deux parkings pour des camions, qui ont de bonnes raisons (gastronomiques) de stationner à cet endroit. Quid des vélos ? On approche du rond-point, rien n'est prévu pour les deux-roues.



photo 2

Nous notons avec satisfaction qu'au passage d'un pont le revêtement a été fait complètement (photo 2).

Ce qui nous navre, c'est qu'il y avait largement la place de prévoir une bande cyclable de presque 2m de large tout du long, on n'en demandait pas tant !

Car pour une fois il n'était pas question d'acquisitions foncières onéreuses, de remblai à rajouter, de bâtis gênants à démolir, de protection de plantes ou d'animaux, de dépollution coûteuse; c'était, disons-le.....du billard.

En mégotant sur le bitume on s'est privé, on nous a privés de 5 km aller-retour d'une surlargeur très sécurisée à peu de frais, sur une route particulièrement fréquentée.

(la suite en page 2)

Dans ce numéro

- . Vous avez dit loi Laure?..... pp 1-2
- . Cyclotechnie: vélo-apéro.....p 3
- . Eureka.....p 3
- . PPL-impressions d'un couple tandémiste(1)....pp 4-6
- . L'affaire du Pont du Gard.....p 7
- . Jackie BEYLESSE est parti.....p 8
- . Vélos in USA.....p 9
- . Page nature: l'Agave.....p 10



photo 3

(suite page 1)

Sans être portés à la polémique, nous oserons dire que dans le cas que nous venons d'examiner, l'Etat a rénové une portion de nationale en ignorant la loi Laure, pourtant votée au parlement le 30 décembre 1996 ; il l'a rétrocédée au Conseil Général en cet état. On ne peut s'empêcher de penser que les aménageurs se soucient trop souvent fort peu des cyclistes. On nous objectera des projets plus ou moins lointains de pistes cyclables alors qu'à moindres frais on pouvait aménager des bandes cyclables convenables.

**Mais qu'est-ce donc que cette Loi LAURE ?**

Le 1er janvier 2008 marque les 10 ans d'application de l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, obligeant à compter du 1er janvier 1998 la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements lors des réalisations ou des rénovations de voies urbaines.

**Qu'impose l'article 20 de la loi ?**

Codifié actuellement sous la forme de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (dite " LAURE ") du 30 décembre 1996 énonce de la façon suivante les obligations des gestionnaires de voiries urbaines au regard de l'aménagement d'itinéraires cyclables :

*« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.*

*L'aménagement des ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »*

C'est au 1er janvier 1998 que l'application de cet article de loi est entrée en vigueur.

**Quelles sont les conséquences de ne pas aménager ?**

Ce sont bien sûr toutes celles liées à l'instabilité juridique du projet.

Comme toutes les obligations qui incombent aux collectivités territoriales, le non respect des dispositions prévues par l'article L. 228-2 du code de l'environnement peut aboutir à l'annulation des délibérations approuvant le projet soit par la voie d'un déféré préfectoral soit à la demande d'un administré ou d'une association d'usagers cyclistes qui en ferait la demande.

Ces annulations peuvent d'ailleurs parfois remettre en cause très directement la faisabilité budgétaire de l'opération si des études complémentaires voire des aménagements non prévus au moment de la réalisation devaient être rendus nécessaires.

Il est également à noter que le non-respect de cette obligation légale pourrait potentiellement déclencher, en cas d'accident impliquant un cycliste, après la réalisation de l'aménagement contesté, le mécanisme de responsabilité pénale personnel du maire prévue à l'article L 2123-34 du code général des collectivités territoriales.



Quelque part dans le même département.  
Est-il besoin de commentaires ????



Un beau carrefour bien sécurisé pour les voitures, mais pour le cycliste..... interruption de la bande cyclable, qu'il se débrouille. Il y avait pourtant une évidente solution !!

sources :  
les fiches de Mr VELO-CERTU  
site FUBICY.....  
photos La Sacoche

**Jean-Claude MARTIN**  
**Marcel VAILLAUD**



## Cyclotechnie

La Sacoche salue l'inconnu talentueux qui eut l'idée de cet aménagement de haute convivialité. Un vide est ainsi comblé dans les équipements.  
(photo trouvée sur internet et envoyée par un de nos fidèles lecteurs)

## EUREKA

"S'arrêter, lorsque l'on est sur une bicyclette, cela revient à tomber." (Louis Mermaz)

Comme l'écrivait ce bon La Fontaine

« Que faire en un gîte à moins que l'on ne songe ? »

Et ben, je songeais donc en attendant le printemps.

Et m'est venue à l'esprit cette question lancinante : pourquoi un vélo à l'arrêt est-il un tas de ferraille encombrant prêt à choir n'importe comment, et pourquoi devient-il stable dès qu'on commence à pédaler dessus ? Vous avouerez que c'est énervant de ne pas savoir le pourquoi des choses. Ne riez pas bande d'ignares qui pédalez bêtement sans vous poser de questions ! Et je me suis dit que je ne devais pas être le seul à me réveiller la nuit en sueur à cause de cette question fondamentale.

Et de poser ma question au Dieu Internet, qui sait tout qui voit tout.

Bingo ! J'ai trouvé quelques forums de discussion gratinés qui ont réjoui ma journée. Donc, le voile serait en partie levé. C'est une histoire de gyroscope. Comme chacun le sait, une toupie qui tourne crée des forces qui s'opposent à tout changement d'axe. Les modernes gyroscopes stabilisent les engins dans l'espace. Notre roue avant, la seule susceptible de voir son axe osciller, c'est notre gyroscope. D'ailleurs, on le sent bien quand on fait tourner une roue à bras tendus, c'est difficile de changer de plan, elle résiste la bougresse ! Donc, enfin, je sais le pourquoi du comment. De même que les bateaux flottent grâce à Archimède, vous devez tout à Foucault qui inventa le gyroscope il y a .....160 ans.

Mais alors me vient une autre question autrement plus terre à terre, si l'on peut dire : pourquoi est-ce qu'on tombe aussi facilement ? C'est sans doute parce qu'il peut y avoir du rififi dans le gyroscope.

Marcel VAILLAUD

<http://forums.futura-sciences.com/physique/87025-question-idiote-velo-tient-debout.html>

# Pékin-Paris-Londres...

Impressions d'un couple tandémiste  
1ère partie



Pékin Paris Londres 2012 à vélo, c'est 14 500 km en 129 étapes sur l'itinéraire de la Route de la Soie et de l'Eurovélo 6 le long du Danube. Nous vous invitons dans les coulisses de ces nombreuses journées de cyclo.

Pourquoi s'engager dans PPL 2012 ? Pour marquer nos 50 ans et faire une transition entre l'activité professionnelle et, pour Claude, le temps de la retraite . Un voyage à vélo de plus de 14 000 km représentait une opportunité idéale pour marquer cette transition. Réaliser ce voyage en couple et en partager les moments forts étaient aussi le bonus du projet.



Bien sûr, une fois prise cette décision mûrement réfléchi, il restait quelques interrogations : la santé et le côté physique de l'expédition avec cette longue distance sur un vélo, une durée de 5 mois, le coût financier, supporter la vie de groupe et les conditions de vie présentées comme «spartiates» à certains moments.

Pour la partie physique, une pratique régulière du vélo, nos voyages itinérants sur une douzaine de jours et notre tour de France 2010 nous avaient préparés mentalement et physiquement à cette aventure.

Pour la durée, l'absence s'organise et si l'on est bien absent physiquement, les moyens de communications d'aujourd'hui permettent de rester en contact régulier avec nos proches.

Pour le coût financier, qui représente une somme importante, c'est une question de priorités sachant aussi que pendant 5 mois nous allions être «nourris et logés», et que nous aurions un niveau de dépenses journalières proche du zéro.

Pour la vie de groupe, il y a la contrepartie des rencontres, de nouvelles amitiés...

Pour les conditions de vie «spartiates», chaque cyclo sait bien qu'il faut être endurci certains jours pour supporter la pluie et le vent, se laver parfois à minima, coucher sous la tente dans des endroits improbables.....etc

.....//.....



Sur le terrain, PPL 2012 requiert de chacun organisation, discipline, savoir-être et tolérance. Partis le 25 mars de Grigny, notre expédition vélo a commencée 1er avril , après quelques jours de tourisme à Pékin, pour arriver à Londres le 28 août, soit après 129 jours de vélo.

Les journées commençaient tôt, car la plupart du temps le lever avait lieu à 5h30, afin d'être prêts pour le départ à 7h00. En hébergement collectif (gymnase, école, bivouac, camping). Le petit déjeuner était un moment important : il s'agissait de bien manger car le « gras de l'hiver»... ou d'avant s'était vite « fait la malle ». Il fallait donc charger son assiette suffisamment tout en tenant compte des autres.

Venait ensuite le briefing du chef d'expédition qui très brièvement nous présentait l'étape. Et c'était le départ, en général à l'heure prévue.

Pour l'arrivée à l'hébergement, un regroupement a toujours eu lieu quelques kilomètres avant ; tout le monde arrivait ensemble et les premiers du groupe ne devaient pas être privilégiés pour l'installation. Les serre-files arrivaient parfois jusqu'à une heure trente après les premiers.

Au début du périple, le peloton était groupé : le pilote (Roland Diot) devant et nous tous derrière. Des arrêts « techniques » toutes les deux heures permettaient de ressouder le groupe. Après deux à trois semaines, le peloton s'est organisé de lui-même ; les rouleurs partaient devant tandis que les « contemplatifs » se tenaient à l'arrière ; quant aux « touristes » et aux « photographes », ils naviguaient entre les deux, roulant seuls ou en petits groupes au gré de leur forme physique ou de leur envie de pédaler plus ou moins fort.



En cas de vent contraire, le peloton restait groupé plus longtemps par nécessité, les plus costauds se relayant devant pour protéger leurs suivants. L'organisation était donc libre et c'était tant mieux. Le parcours comprenait des passages de cols compris entre 3200 et 3800 mètres, des altitudes impressionnantes au regard de nos cols français mais les pourcentages y sont moins rudes ; nous n'avons eu qu'un seul col avec 2 km à 9%. Il n'empêche que le tandem, 35 kgs en charge, n'y montait pas tout seul. Le dénivelé total du parcours des 14 500 km sur 129 étapes est de 84 000 m avec des records de 2520, 2162 et 2356 m les 5 avril, 17 avril et 9 juin. Des précisions qui parlent d'elles-mêmes.

En Chine, au Kirghizistan, Kazakhstan, en Russie et en Ukraine les parcours, avec souvent une route unique du départ à l'arrivée, étaient assez simples. En Europe de l'Ouest, avec un réseau routier plus dense, c'est devenu un peu plus compliqué. Pour les changements de direction, le pilote, le chef d'expédition, le

s'arrêtaient aux carrefours et l'on comptait sur la bonne volonté des uns et des autres pour assurer le relais (c'était souvent les mêmes!)

Sur certaines étapes on a donc assisté à des parcours fantasmagoriques générant parfois des arrivées tardives.

...//...



Il faut bien dire que certaines arrivées, notamment à Odessa en Ukraine, sous l'orage, ou au lac Balaton en Hongrie, reposaient sur de « l'à peu près », ce qui conduisit inévitablement à des errements, du temps de repos en moins et des moments d'énerverment bien inutiles. On peut regretter que les GPS Garmin, dont trois cyclos étaient équipés à titre personnel, n'aient pas été sollicités.

Sur l'itinéraire du PPL 2012 nous n'avons eu qu'une seule crevaison et pourtant nous avons pratiqué tous les revêtements possibles : autoroutes, routes, pistes cyclables, routes en chantiers et..... chemins défoncés («pistes»).

En Chine, nous avons emprunté des autoroutes, des routes «normales» avec des nids de poules, des pierres, des briques ou autres objets trainant sur la chaussée, des routes en reconstruction sur plusieurs dizaines de kilomètres, roulant sur la terre battue en slalomant entre les obstacles.

Le Kazakhstan constitue le «sumum» des difficultés routières avec deux étapes de 130 et 135 km sur des «pistes» défoncées, c'est-à-dire des «routes» plus ou moins empierrées avec des trous plus ou moins profonds parmi lesquels il fallait se frayer un chemin. Nous avons été étonnés, comme tous les participants, par la capacité de notre corps à encaisser ces conditions difficiles. En cas d'épuisement extrême, le corps secrète des endorphines qui ont un effet calmant. En Russie et en Ukraine, il s'agissait souvent d'étapes de «liaisons», sans intérêt touristique et si l'état des routes était satisfaisant, les camions y étaient omniprésents et avaient peu de considération pour les cyclistes. Les Ladas, voitures du peuple des années communistes, y sont encore très présentes. En Roumanie et Bulgarie, la circulation était moins dense. On y voyait encore quelques R 12 et des charrettes à cheval pour les transports agricoles.





# Pont du Gard News



## Prise de position du Conseil communautaire du 15/07/2013 dans le débat sur la « gratuité d'accès au site du Pont du Gard pour les piétons et cyclistes »

- Considérant le caractère de patrimoine commun du Pont du Gard en tant que Monument Historique National, entraînant un principe de gratuité de la vue du Monument
- Considérant la notion de liberté attachée au tourisme sur le territoire du Pont du Gard
- Reconnaissant par ailleurs la nécessité des services d'entretien, de confort et de sécurité des visiteurs, ainsi que l'importance des activités annexes, et leurs nécessaires rémunérations
- Considérant l'importance touristique du projet de Voie Verte tel que défini et promu par le Conseil Général, auquel est associée la Communauté de Communes
- Reconnaissant le développement inéluctable des transports doux et l'intérêt pour tous d'une cohabitation apaisée et intelligente entre piétons et cyclistes, dans le respect de la sécurité et des usages

Le Conseil communautaire, à la majorité, par 42 voix pour, 1 contre et 3 abstentions

- Se déclare favorable au retour à la gratuité de l'accès au Monument pour les piétons et cyclistes
- Demande à ce que le dialogue autour du projet touristique du territoire soit engagé avec la Communauté de communes et l'ensemble des partenaires
- Demande à ce que soit réaffirmé, par le Conseil Général et le Site du Pont du Gard, le parcours de la Voie Verte par le Monument, en tant qu'atout majeur pour le tourisme de demain.
- Souhaite que ce dialogue débouche sur des solutions partagées et bénéfiques pour le Site du Pont du Gard et pour le Territoire.

## 25 juillet 2013 - Communiqué du collectif Liberté-Gratuité-Pont du Gard

Le collectif Liberté-gratuité-Pont du Gard se réjouit du vote quasi unanime par la communauté de communes du Pont du Gard, le 15 juillet, d'une motion demandant le retour au libre accès des piétons et des cyclistes au site du pont du Gard et en remercie les conseillers communautaires.

Le collectif est prêt à discuter à tout moment des modalités d'accès au pont du Gard, sous la réserve de deux préalables :

- Le retour à l'accès libre et gratuit de tous les piétons et des cyclistes ;
- La confirmation du passage de la Voie Verte par le pont Pitot.

Sous ces réserves, il est ouvert à toute proposition favorisant les intérêts économiques du territoire et la vocation culturelle du site. Le collectif rappelle que le pont du Gard est classé au patrimoine mondial de l'Humanité depuis 1985, soit depuis une époque où le site n'était pas aménagé. Une fréquentation paisible de piétons et de cyclistes, régie par des règles de respect de l'ouvrage et de son environnement, ne peut en aucun cas nuire au classement du pont du Gard comme grand site de France, au contraire : ces sites ne sont pas des sanctuaires qu'il faut interdire au public ou réserver à des privilégiés.

Le collectif demande le retour au principe de base sur lequel le site a été fondé en 1997, à savoir à la liberté d'accès et une liste limitative de prestations de service payantes et facultatives.

## Collectif Liberté-Gratuité-Pont du Gard pour le rétablissement du libre accès au Pont du Gard



### Informations Pétition

[www.pont-du-gard-news.webnode.fr](http://www.pont-du-gard-news.webnode.fr)

Accès direct  
au site du collectif en page d'accueil  
du site de La Sacoche

[www.lasacohecyclo.fr](http://www.lasacohecyclo.fr)

Aidez-nous !

Signez la pétition !



## Jackie Beylesse est parti

La rubrique nécrologique du quotidien régional le Midi Libre annonçait brièvement le 12 juin le décès brutal de notre ami J. Beylesse. Coup de tonnerre chez les anciens qui avaient côtoyé ce dirigeant reconnu pour sa valeur, sa probité et sa gentillesse.

Il fut tour à tour Président du Club de Marcoule Bagnols, Président du Codep 30 et Président de la Ligue Languedoc-Roussillon.

Homme de caractère, il mena à terme avec succès ses diverses fonctions. On se souviendra de son soutien actif et efficace pour aider à la réussite du Pâques en Provence en 1991 au Pt du Gard.

(à lire dans La Sacoche n°21)

Photographe émérite, il se régala de garder une trace de ses voyages en tandem avec son épouse Denise. Une photo qu'il affectionnait particulièrement était leur duo devant le panneau indiquant la rivière : *Le Bonheur au pied de l'Aigoual*.

Par suite des ennuis de santé de son épouse, il cessa son activité sportive et se retira au cœur de sa Cévenne natale. Mais il ne manquait jamais un rendez-vous avec ses amis cyclos qui l'invitaient régulièrement à leur A.G. annuelle en souvenir de ses actions et de leur amitié.

A la dernière AG du Codep 30 en Janvier 2013, il vint accompagné de son épouse se ressourcer auprès des anciens et reçut avec émotion un trophée-souvenir de la part du Bureau. A cette époque rien ne présageait une disparition rapide, on se quitta en parlant de projets d'avenir et de rencontres à Sénéchas, son nid d'aigle où il coulait une retraite



Aussi c'est une délégation du monde cyclo très émue qui assista à la cérémonie religieuse le 14 en l'église de Bessèges. Certains venus de l'Aude, du Vaucluse, de l'Hérault et du Gard ont marqué par leur présence leur attachement et l'amitié qu'ils portaient au défunt.

La Sacoche se veut le porte-parole de ses amis cyclos en présentant leurs sincères condoléances à la famille.

**La Rédaction**

## BOIRE, une priorité

A lire et faire lire absolument

- CYCLOTOURISME n°626- juillet-août 2013 - pp 50-51

Une actualisation approfondie des connaissances sur les besoins en eau de l'organisme, au repos comme dans toute activité sportive,

par le Dr Jean-Luc Langeron.

Un document indispensable.

La déshydratation dans l'effort, voilà l'ennemi.

# Vélos in USA.....

Les bus de Los Angelès

*"Toute voie est une voie cyclable  
Les cyclistes peuvent utiliser toute la voie  
Partageons la route"*



Sur les quais de San Francisco : *"Je roule contre les guerres du pétrole"*  
Noter le carénage de ce vélo couché-NDLR

Garez votre "bicycle" en toute sécurité dans ce parc fermé du métro de San Francisco aux vitres joliment décorées



Le célèbre Golden Gate Bridge relie San Francisco à Sausalito



San Francisco  
Prenez un vélo-taxi pour profiter du climat

de notre correspondant Jonathan TAWS

# La Page Nature

## L'Agave ( *Agave americana* )



Si vous voyez de loin en loin sur les bords de vos routes la grosse couronne de feuilles épaisses de l'Agave, vous êtes dans le Midi. Assez souvent on observe une sorte de poteau télégraphique planté en plein milieu, c'est ce qui reste de la hampe florale.

Car *Agave americana*, c'est son nom, fleurit, mais assez rarement. D'aucuns disent tous les cent ans, c'est peut-être exagéré, et même qu'il ne fleurirait qu'une fois dans sa vie. Bref, l'Agave est avare de ses fleurs.

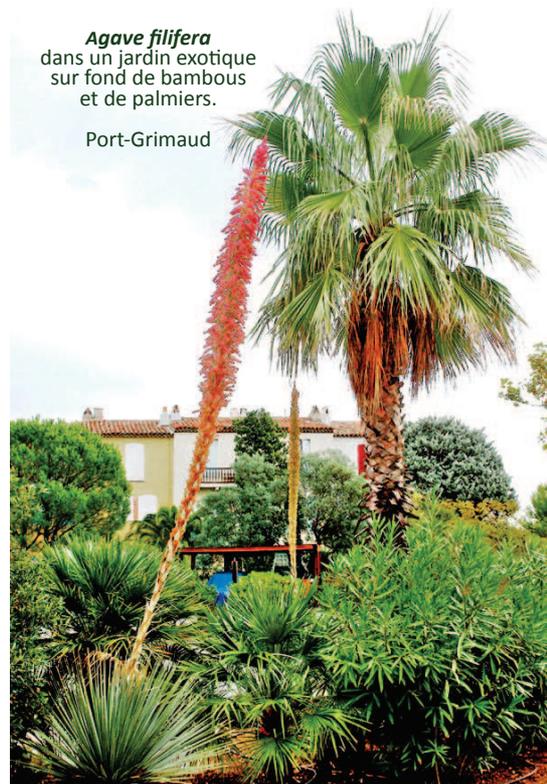
On dit bien qu'une plante vivace qui fleurit manifeste une souffrance, sentant sa fin prochaine elle prévoit sa descendance. C'est peut-être vrai pour l'Agave mais ne saurait être généralisé.

Aussi, quel émerveillement quand un Agave qui m'était très familier, dans un virage d'une route souvent empruntée, s'est un jour couvert de fleurs jaunes serrées en couronnes compactes ; évidemment à 3 m du sol mais par la grâce du téléobjectif j'ai pu les mitrailler confortablement.

Il existe de nombreuses espèces d'Agaves, toutes issues de zones semi désertiques ou désertiques, dont quelques-unes décoorent nos jardins.

*Agave filifera*  
dans un jardin exotique  
sur fond de bambous  
et de palmiers.

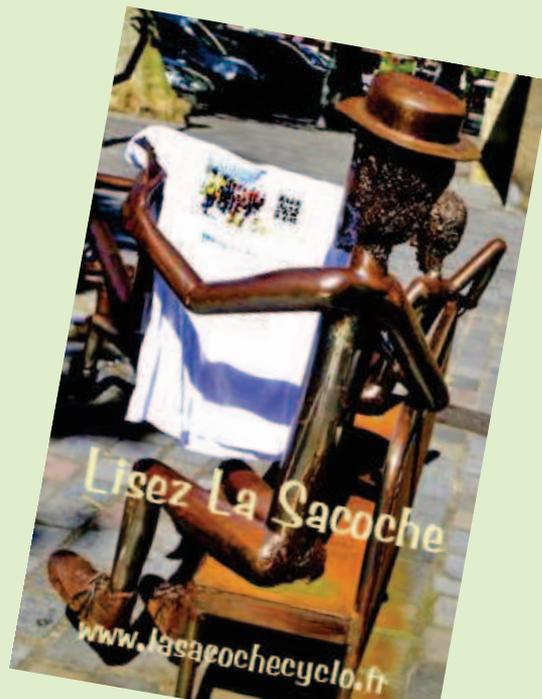
Port-Grimaud



**Marcel VAILLAUD**



# A paraître dans le n°42



<http://www.festival-roc-castel.eu/>

Dans son N°33 La Sacoche promettait de revenir au Roc Castel en 2013, elle a tenu parole.

Après la visite de cette année, il n'y a pas un iota en enlever aux écrits de 2012.

Rien n'a changé dans l'esprit original et bon enfant du festival. Un festival de l'originalité, de la liberté d'esprit, des récits déjantés, des figures improbables, bref un régal que vous partagerez avec nous dans le prochain numéro.

Numéro 42 dans lequel vous pourrez également aller au bout des réflexions de Brigitte et Claude BERAUX sur leur périple Pékin-Paris-Londres, une aventure humaine incontestable.

## Pékin-Paris-Londres...

Impressions d'un couple tandémiste  
- 2ème partie -

