



Descendre est plus facile que de monter mais la vue est plus belle en haut ! - (A Bennet)



**Paris-Avignon en vélocipède  
Commémoration  
d'un voyage itinérant historique**



En août 1865, il y a 150 ans, les frères Olivier réalisent le voyage Paris-Avignon en vélocipède. Une première mondiale. Qui étaient donc ces pionniers du voyage itinérant, véritables inventeurs du cyclotourisme ? La chronique nous apprend que bien sûr les frères Olivier aimaient le sport. Avec Georges de La Bouglise, étudiant à l'École des Mines, René et Aimé traversèrent donc la France de Paris à Avignon par ce qui allait devenir la nationale 7, en passant par Tullins pour voir leur richissime oncle Michel Perret

**Un raid de 884 km**

Encore étudiants à l'École Centrale, les frères Olivier commencèrent à fréquenter la maison Michaux. Après le voyage de Paris à Avignon, ils s'associèrent aux affaires de Pierre Michaux en formant en mai 1868 Michaux et Cie, entreprise spécialisée pour la fabrication et la vente de vélocipèdes, qu'ils contrôlaient et amélioraient.

Au printemps de 1869, la fabrique tournait à plein régime. Mais la mésentente entre Michaux et les frères Olivier vint ruiner cette aventure. La société fut dissoute. Lui succéda la Compagnie Parisienne des Vélocipèdes dont le siège était au 27, rue Jean Goujon.

Un manège fut installé au 12, avenue Bugeaud.

En bon saint simonien, Aimé Olivier voulait aussi promouvoir le vélocipède comme auxiliaire du travail pour ceux qui ont de longs et pénibles trajets. Il équipa le bureau de poste de Marennes, dont il était le maire, de deux vélocipèdes en février 1869. Curieusement, la poste de Visan, bourgade située dans l'enclave du Vaucluse dans la Drôme, est aussi équipée et à la même époque d'un vélocipède, sans raison connue à ce jour. Serait-ce dû à l'influence de la famille Olivier, soit du père Jules qui habitait près d'Avignon à une cinquantaine de kilomètres de Visan, soit de son fils préféré Marius, alors gendre du maire de Sorgues?

**Dans ce numéro**

Paris-Avignon en vélocipède.....	pp 1-2
Conférence histoire du cycle 2015.....	pp 3-4
Rencontre avec Isabelle Lesens.....	p 4
Exposition "Du vélocipède à nos jours".....	p 5
Vélos à toutes les sauces.....	p 6
La Roue électrique.....	p 7
Page Nature: le micocoulier.....	pp 8-9
Balade parisienne.....	p 10
Quand la Poste s'en mêle.....	p 11

Pour relancer son affaire à l'automne 1869 alors que le vélocipède commençait à s'essouffler, René, directeur de la Compagnie Parisienne, organisa la première course sur route au monde, de Paris à Rouen. Sa dernière édition fut courue en 2009, dans le jargon cycliste on l'appelait la Doyenne.



(la suite page suivante)



( Paris-Avignon en vélocipèdes - suite )

La première édition fut gagnée par un Anglais, James Moore, docteur de son état, sur un vélocipède proche du grand Bi , les 123 km en 10 h 40 .

Partis de Paris au moment du siège prussien de 1871, les frères Olivier ne s'occupèrent plus guère de leur société qui sera dissoute en 1874. Ils s'installèrent à Marseille où leur vie paisible fut interrompue en 1875 par un accident de voiture qui causa le décès de René. En 1919, Aimé s'éteignit à l'âge de 79 ans et il repose au cimetière de Marseille à côté de René, une part de soi-même.



De gauche à droite:

Dominique Lefèvre , Stuart Mason Elliot (GB) ,  
Keizo Kobayachi (Japon), Carey Williams (USA)  
Mr Claude Jamet, maire de Bagnaux/ Loing  
Gilles Tamagne, Alain Cuvier, Glen Norcliffe (Canada)

du cycle et conférencier qui en 2009 a déjà fait le périple Paris –Avignon sur les traces des Frères Olivier.

Leurs co-équipiers émérites de cette aventure cosmopolite : Glen Norcliffe, canadien, Crey Williams U.S, historien, Gilles Taragne collectionneur, Lefèvre Dominique, collectionneur franco-allemand, Stuard Mason-Elliott, collectionneur . Ils n'ont pas suivi à la lettre l'itinéraire des Frères Oliviers car beaucoup des routes d'antan sont devenues dangereuses, chargées de circulation automobile. Ils ont emprunté des routes plus bucoliques mais plus sûres et moins fréquentées. Une des différences fondamentales à nos yeux c'est qu'à l'époque les chemins empruntés par les frères Olivier n'étaient pas goudronnés. Chapeau bas !

Cela dit, nos modernes chevaucheurs n'ont en rien démerité. Ils ont abandonné le doux confort des pneumatiques chuintant sur l'asphalte pour goûter au tapecul à l'ancienne !

On a pu les rencontrer lors de la 26<sup>ème</sup> Conférence Internationale du Cycle qui s'est tenue du 24 au 27 Août à Entraigues/ la Sorgue (Vaucluse).

C'est cette grande première en matière de voyage à vélocipède sur plusieurs jours qu'une bande de passionnés du vélo ont voulu commémorer 150 ans plus tard.

Partis le 8 août 2015 de Paris, ils sont arrivés au Pontet le 23 . Les 800 kms se sont déroulés en 14 étapes d'environ 60 km avec deux jours de repos. Gageons qu'ils ne furent pas de trop pour réparer fondements et cycles !

Les engins chevauchés sont les répliques des originaux. Des pièces d'origine épuisées ont été changées et les roues en bois refaites , équipées de bandage pleins et le rayonnage renforcé.

L'arrivée s'est effectuée au Pontet au rond point où est érigé un .....Vélocipède !

Les « chefs » concepteurs de cette aventure sont Alain Cuvier, collectionneur de vieux cycles et Keizo Kobayachi, auteur d'une thèse sur l'histoire

**Jean-Claude MARTIN**

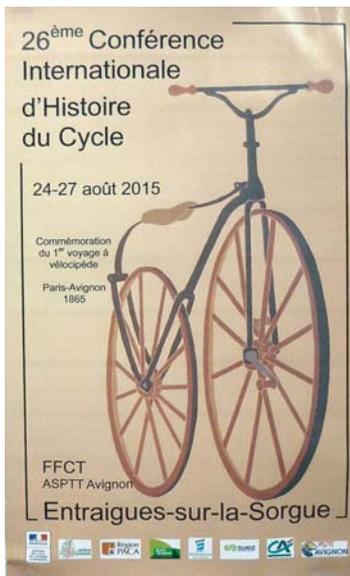


Le club de Montargis fait un bout de conduite aux vélocipédistes



Les "stars" prennent la pose.....pendant la pause

## The 26th International byke conference.



Fin Août , alors que les véliplanchistes s'en donnaient à cœur joie à la plage, des passionnés de l'histoire des cycles planchaient eux à Entraigues /Sorgue. Et pas n'importe quels amis du deux roues et de ses accessoires, non, le gratin en la matière venu de tous les coins de la planète où notre chère bécane est ou a été à l'honneur.

C'est à l'ombre de la Tour dite des Templiers, haute de 30 m, bâtie sans fondations à même le rocher, que s'est tenue sur 5 jours cette importante rencontre.

Un peu de géographie : cette bourgade accueillante est traversée par une rivière le souvent calme mais meffi° quand elle grossit, ça déborde ! Issue de la plus grosse Fontaine de France, cinquième sur le plan mondial, profonde de 308 m, elle irrigue la riche plaine de l'ancien Comtat Venaissin et se subdivise en plusieurs petits bras. Nous sommes au pays des Sorgues.

On comprend mieux pourquoi le Vaucluse est depuis le Moyen - Age un des jardins maraîchers du pays. Quelques lieux à visiter autour d'Entraigues, Avignon, Carpentras, les dentelles de Montmirail, Fontaine de Vaucluse et bien sûr le mythique Ventoux.

D'ailleurs il fut escaladé le dernier jour par quelques courageux participants tant il est vrai qu'à venir de si loin bien qu'il soit immobile, fallait pas le rater !

Organiser un pareil évènement qui se veut international c'est beaucoup, beaucoup de travail et de soucis, les embûches ne manquent pas. La logistique, la barrière des langues, les distances horaires et lieux d'accueil, les plannings d'intervention, les desiderata imprévus, les traductions, etc, etc.

Disons-le, le plus difficile fut cependant de contourner, de vaincre la bêtise administrative assoupie (En août il fait si chaud !) qui mit des bâtons dans les roues des organisateurs bénévoles.

C'est vrai qu'en France, il est des secteurs administratifs qui, pour démolir les bonnes initiatives, en connaissent un rayon ! On aurait pu penser qu'un tel rendez-vous, qui aurait dû se tenir à Londres, aurait été accueilli à sacoches ouvertes. Rien de tout cela, Il fallut les interventions énergiques des dirigeants de la Fédé, du Mairie d'Entraigues et d'une paire de partenaires privés pour que la rencontre ne tombât pas dans la Sorgue.

Gageons que la 27ème Conférence du Cycle qui tiendra ses assises en 2016 aux USA à New Haven dans le Connecticut ne rencontrera pas les mêmes difficultés administratives.

Cette ville jumelée avec Avignon y a vu naître un redoutable inventeur, Samuel Colt. Il est des moments, quand on organise, où l'on aurait envie de brandir son explosive création? !!!

Le monde du cyclotourisme étant par nature pacifique, le Congrès s'est déroulé dans le calme et la sérénité. Ce genre de manifestation est l'occasion d'amicales retrouvailles, comme celle de votre serviteur avec Keizo Kobayaschi, 24 ans après sa venue en 91 à Pâques en Provence au pont du Gard, quand son accès était encore libre et gratuit. Moment exceptionnel que n'a pas raté notre photographe !

Chaque intervenant a pu s'exprimer en son temps imparti sous la houlette de modérateurs courtois mais intransigeants avec le chrono . Il ne faudrait pas croire que les conférenciers étaient tous de vieux et doctes savants en leur matière ; le brillant défenseur des manufactures de cycles oubliées de l'Illinois central, Christopher Sweet, au look rock'n roll, amenait une touche de jeunesse. Les exposés étaient majoritairement en anglais, relayés par un traducteur instantané. Là chapeau l'artiste car les termes que nous employons dans nos bavardages cyclistes peuvent être complexes à traduire. Raymond HENRY avait prévu le coup et et glissait en douce des fiches techniques traduites.

Ce furent pas moins de 31 conférenciers qui prirent la parole, parfois en plusieurs occasions. Deux guides touristiques ont piloté les congressistes dans leurs visites de la région, et n'oublions pas les nombreuses petites mains discrètes de l'ASPPT d'Avignon au service de l'accueil . C'est dire l'importance de l'évènement.

Rencontre au sommet entre  
JCM et Keizo Kobayachi



(la suite page suivante)



## The 26th International byke conference ( suite)



Notre ami Raymond HENRY, cheville ouvrière de cette réussite

Que dire au final sinon bravo à l'équipe qui œuvra sous la houlette de notre historien émérite de la Fédé, Raymond Henry ; ils ont fait honneur au pays accueillant et le mot de la fin fut prononcé par un des fondateurs des Conférences Nicolas Oddy :

« It was a great conference ! »

Je ne vous ferai pas l'injure de traduire ! Isn't ? Ce n'est pas un mince compliment, que nous trouvons bien mérité.

**Jean-Claude MARTIN**  
photos Marcel VAILLAUD

N.B. Dans son N° de Septembre la revue officielle de la Fédé : Cyclotourisme consacre un reportage très complet sur l'évènement signé par R. Henry et Martine Cano. Meffi° - Abréviation argotique provençale qui signifie : faisons gaffe, méfiance !



Draisienne, Grand Bi et vélo pliant, toute une histoire en raccourci



Christopher SWEET vante les manufactures de cycles de l'Illinois

### Les coulisses de la conférence

#### Rencontre avec Isabelle Lesens



**Isabelle Lesens,**  
accompagnatrice  
du raid vélocipédique  
Paris-Avignon - 2015

La Sacoche se devait d'être à Entraîgues pour la 26ème Conférence Internationale de l'Histoire du Cycle. C'est le plaisir de voir ou de revoir les anciennes connaissances comme notre président Dominique Lamouller, Martine Cano, Paul Fabre, le sémillant Keizo Kobayashi, venu à Pâques en Provence au Pont du Gard en 1991, et les organisateurs bien sûr.

Cerise sur le gâteau, si l'on peut dire, nous avons rencontré brièvement une personne que l'on nommerait communément «une pointure », je parlerai de la courtoise Isabelle Lesens.

Quelques extraits de son curriculum vitae : experte en politiques cyclables, conférencière, journaliste, élue locale. Isabelle Lesens est spécialiste du vélo "mode de déplacement et de loisir" depuis 1991. Auparavant elle avait été chargée de mission à la DATAR, en charge de la Lettre mensuelle. Elle aime agir en amont, là où se décident les stratégies propres à faire émerger le vélo.

Elle est coutumière des expertises, articles ou conférences et a une longue pratique des schémas directeurs et des études d'aménagements.

Elle a aussi été commissaire-enquêteur de 2006 à 2013. La Sacoche recommande chaudement à ses lecteurs d'aller consulter le Blog qu'elle alimente avec bonheur, dédié au vélo : « Isabelle et le vélo »; c'est une véritable mine de renseignements sur les lois nous concernant, les décisions passées et à venir. Proche des ministères elle est à la pointe de l'info. Elle a oeuvré longtemps avec brio dans les pages du Randonneur , dans des articles orientés "Sécurité". Sans discussion, ce fut pour nous une belle rencontre, et souriante de surcroit ce qui ne gâte rien.

**La Rédaction**



En compagnie de notre correspondant sarthois Daniel DUPIN lors d'une étape sur le parcours des vélocipédistes

**Une Exposition Pédagogique de vieux vélos.**

Comps : village gardois près de Beaucaire, au confluent du Rhône et du Gardon, situation privilégiée pour des inondations terrifiantes quand la météo s'en mêle . Il faudra qu'on vous en parle davantage un jour.

A la demande amicale des dirigeants de l'Association Voie Verte Pont du Gard basée à Comps , Raymond Henry, à peine sorti de la grosse organisation Internationale d' Entraigues / Sorgues ( voir pages précédentes) a réinstallé son Exposition itinérante baptisée : « Du Vélocipède au Dérailleur » dans la salle du conseil.

Bien au sec° au centre du village du 12 au 18 octobre, Raymond l'infatigable historien de la Fédé a passionné les visiteurs curieux de l'évènement et notamment les scolaires.

Pédagogue chevronné attendu qu'il fut longtemps instituteur, sa vocation, il lui est aisé de commenter clairement les progrès et les évolutions du cycle des origines à nos jours. Magnifique exposition agrémentée de panneaux explicatifs tout à fait intéressants qui sont là pour rappeler des évènements historiques ou sportifs concomitants avec les évolutions techniques du vélo au fil des siècles.

Merci l'artiste collectionneur impénitent qui met ses connaissances à portée du public, présentant ses pièces rutilantes et mises en valeur.

Les écoliers du village et des alentours conviés ont été conquis par cette sortie hautement pédagogique où pour de vrai ils ont pu connaître les origines de leur petit vélo. Les anciens ont apprécié de revoir des engins aujourd'hui disparus en se souvenant de les avoir utilisés dans leur jeunesse.

Encore merci Raymond Henry, chantre du vélo et du Cyclotourisme pour votre dévouement à la cause du deux roues et la façon dont vous la défendez.

**Jean-Claude MARTIN**



Vue d'ensemble de l'exposition



Enfourcher un grand Bi, ça s'apprend !

L'acatène, c.à.d. le vélo sans chaîne, pignons d'angle et arbre de transmission, technique reprise aujourd'hui avec les Vélobib' ou les motos BMW



Sous l'image tutélaire de Vélocio, présentation de la première chaîne à dents , s'engrenant sur des plateaux à logettes correspondantes



Un des premiers "double plateaux", à changement manuel



Changement de braquet par rétopédalage

photos Marcel VAILLAUD

## L'olio dei ciclisti ?



L'olio Coppini: gli oli prodotti nell'oleificio di Terni. ... Olio di oliva di categoria superiore ottenuto direttamente dalle olive e unicamente mediante procedimenti ...



de notre envoyée spéciale à la Foire internationale de Milan - Florence V.

## Le Vélo à toutes les sauces



Vu à la fête des cornets de MURAT, dans le Cantal (photos d'une fidèle lectrice Sandrine G.)

*Décidément, l'assistance électrique est un concept porteur. Le VAE tel que nous le connaissons reste un vélo complexe avec moteur central et roue arrière motrice. Et c'est un vélo lourd. Un nouveau concept arrive sur le marché, la roue avant motrice électrique.*

## La roue électrique amovible

Cocorico ! Voici un produit français construit et assemblé chez nous et qui est distribué par ses inventeurs sous l'appellation **Rool'in**.

De quoi s'agit-il ? D'aspect extérieur, on dirait cette roue à flasque qu'utilisent les pros dans les contre-la-montre. Le principal avantage par rapport aux roues classiques ou à bâtons, c'est que l'air s'écoule facilement, évitant les tourbillons négatifs qui freinent la progression.

Laissons aux techniciens ces paramètres pointus qui nous échappent, d'autant plus que nous ne courons jamais contre le chrono !

L'intérêt de ce type de roue avant est évidemment dans l'assistance à l'effort. Autre avantage, et non des moindres, pas besoin d'acheter un V.A.E., on garde sa roue d'origine toujours prête à resservir.

Seule condition : avoir un empattement en bas de fourche de 80 à 100 mm pour l'installer facilement.

Elle se décline en 3 tailles : 20 pouces (mini vélo) 26 pouces (standard VTT) et 28 pouces (+ ou - 700 c) nouvelles normes arrivant sur le marché.

Donc on couvre avec ce nouveau système une gamme assez complète de 2 roues.

Ajoutons que la surface recto/verso pour les grands diamètres peut servir de support publicitaire payant, pour amortir le coût d'achat. Pourquoi pas ?



Tout le système de traction est intégré dans les flasques, y compris la batterie au lithium fabriquée par Panasonic (une référence) . Elle est rechargeable en 4 h sur secteur environ 700 fois. Son poids total n'est pas indiqué en clair mais on peut tabler sans risque sur 6,5 à 7 kg.

Sa motricité était jusqu'ici de 250 W pour 24 V mais cette année elle est passée de 300W pour 30V. Son autonomie varie bien sûr en fonction des dénivelés rencontrés, de son utilisation (3 positions), du poids du bonhomme et du bagage transporté. L'autonomie annoncée serait de 35 km avec dénivelés et de 70 km en terrain plat. Il est impossible d'être plus précis, la consommation d'énergie dépend de beaucoup de facteurs individuels.

Le prix de cette petite merveille varie selon son diamètre de 800 à 900 €, pour transformer en un tour de tournevis et clé à molette son vélo lambda en V.A.E. Opération rapide qui pour des trajets maison travail peut être une bonne solution d'économie pour notre bourse et pour la planète : Zéro émission de Co2. Hormis la roue, le kit de montage se compose d'une console que l'on fixe sur le guidon (vitesses, contrôle de la batterie et 3 niveaux d'utilisations) et d'un capteur fixé sous le pédalier pour donner l'impulsion.

L'accoutumance à la nouvelle roue semble très facile, quelques tours de roues suffiraient selon des avis d'utilisateurs .

Un avis négatif cependant, son chuintement en fonctionnement mais qui peut être utile pour prévenir dans les zones piétonnes. Ne chipotons pas !! Le port d'un casque peut amortir le son et il se justifie pleinement car votre cycle une fois équipé vous mènera à environ 25 km/h.

Les géniaux inventeurs de cette roue amovible que l'on peut personnaliser selon son imagination, Stéphane Rachemulh et Antoine d'Acremont, sont à contacter pour plus de précisions et achat éventuel sur leur site :

[www.rool-in.com](http://www.rool-in.com)

Jean-Claude MARTIN



# La Page Nature

## Un bois dont on fait les fourches.....le micocoulier

Dans l'imaginaire collectif, le Midi évoque le chant assourdissant des cigales et les placettes délicieusement ombragées par des platanes. Et c'est vrai. On trouve encore des routes bordées de platanes, mais pour combien de temps encore car il faut les élargir sans cesse pour que la reine voiture puisse foncer ; et puis on connaît la propension des platanes à percuter les véhicules.....

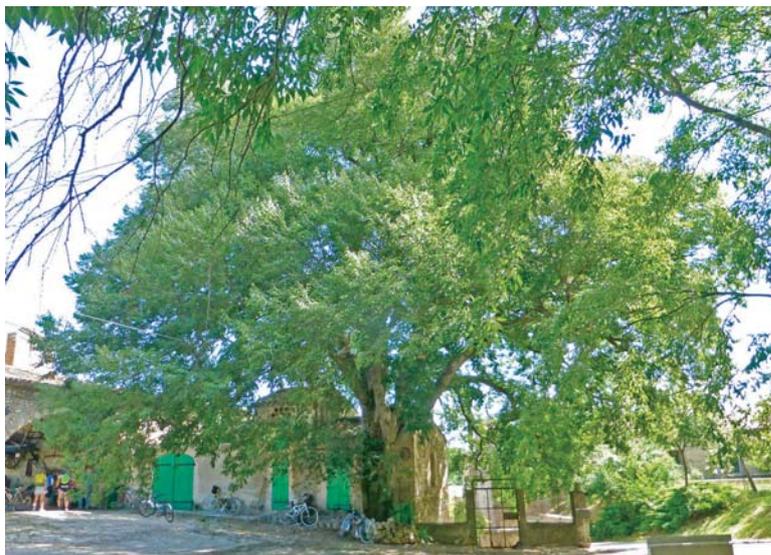
Cela dit, le platane se laisse tailler, ratiboiser, façonner au fil du temps, il en est de vénérables qui ont sûrement vu passer les carrioles à chevaux.

Le platane, pour symbolique qu'il soit, n'est pas seul à ombrager le Midi. En Languedoc notamment, il est un arbre très largement planté, le micocoulier (*Celtis australis*). Voyez la perspective des magnifiques allées Jean-Jaurès à Nîmes, avec la tour Magne en toile de fond, une belle coulée d'un vert profond : ce sont des micocouliers.



**La tour Magne est éclairée par le premier soleil du matin :  
les micocouliers des allées Jean Jaurès sortent de l'ombre**

Le micocoulier a une croissance assez rapide. Il développe sa ramure à plus de 20m couramment. Dans les vieux mas pluriséculaires, on trouve facilement des spécimens imposants comme celui ci-dessous, les vélos donnent l'échelle.



**Un micocoulier vénérable dans un vieux mas de la région nîmoise; détail des feuillages en haut de la photo**



**Le micocoulier :  
un arbre citoyen à croissance  
rapide et harmonieuse**

*( la suite page suivante )*

## le micocoulier - suite

Le micocoulier montre une grande plasticité, résistant à des tailles sévères et répétées, au point que certains sont des .....bonzaïs géants au tronc énorme dont on ne peut faire le tour avec les bras. De la même famille que l'olivier, il produit chaque année des milliers de fruits qui germent volontiers sur place; le jardinier qui veut arracher le jeune plant de l'année-même constate qu'il est déjà solidement enraciné ; le secret est là, plonger loin dans le sol pour trouver l'eau même pendant les pires sécheresses.



**Micocoulier pluricentenaire : systématiquement taillé comme un "bonzaï", il continue à croître. Circonférence 2,34m, soit diamètre 75 cm**



Dans son n°28, La Sacoche a déjà raconté le Micocoulier, notamment au moment de sa floraison, sous le titre

**" Quand refleuriront les bélicoquiers",** car c'est également le nom qu'on leur donne, mais aussi les "fatouliers". Les fruits sont comestibles mais très peu charnus.

Le bois du micocoulier a des propriétés mécaniques très intéressantes qui sont à l'origine d'une production unique en son genre : la fabrication de fourches trident .

C'est la bourgade de Sauve dans le Gard qui est la gardienne de cet art, car ç'en est un. Le micocoulier se cultive. Il faut cinq à six ans pour obtenir une souche propice à voir pousser les trois brins recherchés.

Une visite au conservatoire de la fourche s'impose pour en savoir plus.

<http://fourchedesauve.free.fr/accueil.htm>



photo internet

**Marcel VAILLAUD**

## Balade parisienne

Loin des descriptifs de randos assez perso dans le style : Avec Mimile et sa bande on est parti à 8 h il faisait beau (ou froid selon), on s'est arrêté au bistrot ouvert de Zizi en Champagne après avoir roulé à la moyenne de xx sauf que la crevaison de Cézette qui nous a retardé et qu'on est rentré juste pour l'apéro etc. etc.

La Sacoche a repéré dans le Petit traité de Vélosophie de Didier Tronchet un morceau d'anthologie décrivant la geste et le ressenti d'un honnête pédaleur urbain. La situation peut aussi avoir lieu à la campagne avec les mêmes effets sauf le cadre environnant bien sûr.....

### **De quelques joies et peines du vélo.**

- *Au titre des joies spécifiquement cyclistes, l'heureux habitant de la butte Montmartre qui prend son départ au sommet de la rue Caulaincourt avec comme destination la place de la Concorde est pratiquement assuré d'un parcours SANS UN SEUL coup de pédale. Luxe suprême. Plié en deux sur la piste d'envol du virage Caulaincourt, il se verra ensuite propulsé vers le pont du cimetière de Montmartre, avec la tour Eiffel en point de mire, le vent dans les cheveux, paupières mi-closes. Cette impression de vie intense accentuée par la vision des tombes en contrebas, qu'il survole avec une indécence telle que plus d'un doit s'y retourner.*

*Après un zigzag au milieu des bouchons de la place Clichy qui laissera sur place tous les concurrents, même à moto, notre Lindbergh urbain virera sur la gauche à neuf heures sud-sud-ouest pour un impressionnant piqué sur la gare Saint-Lazare, qu'il laissera sur sa droite pour terminer en roue libre, par l'excellente rue Tronchet, jusqu'à la Madeleine, et au bout là-bas l'obélisque, comme une manche à air. Le tout en quelques minutes.*

*Aucun autre moyen de transport (hors hélicoptère) ne peut prétendre réussir le même exploit. Il aura fallu bien sûr pédaler aussi un peu dans les dernières centaines de mètres, mais notre Lindbergh atterrissant, encore tout à la joie de son baptême de chambre à air, ne se livrera pas à cette mesquine comptabilité.*



En fait D. Tronchet refait le monde du haut de sa selle dans son sympathique Petit traité, dixit L'Express.

Et tout ça pour 4€ 20.

Avouez que lire un drôle de petit essai sur le vélo libérateur de la pensée (France Soir) c'est donné. Non ?

**Petit traité de vélosophie. de Didier Tronchet Collection –J'ai lu.**

Une idée de cadeau de Noël.

- *Au titre des peines, le malheureux habitant de Montmartre, ou pis des hauts de Belleville et Ménilmontant, ne pourra jamais rien faire à vélo sans revenir chez lui la tête dans les épaules, deux auréoles sous les aisselles, n'aspirant qu'à une bonne douche, un suppositoire et au lit !*

*Alors que ses invités vont arriver dans deux minutes.*

*C'est l'inconvénient (il y en a). Quiconque a jamais escaladé (j'en suis), même avec le grand pignon et le petit plateau, les rues de Belleville et de Ménil (la bien nommée)-montant, ne pourra prétendre avoir contemplé les marches où Édith Piaf est paraît-il née, ou goûté l'atmosphère chaleureuse du quartier. Non. Concentré sur son effort, le regard plombé sur la roue avant, la goutte de sueur glissant tout à coup de la nuque aux reins, debout sur une pédale qui tarde à redescendre, puis sur l'autre, le candidat à l'exploit ascensionnel, ironiquement salué depuis la vitre baissée par quelques passagers que la souffrance humaine distrait un instant, n'utilise toute la puissance de son cerveau que pour projeter dans son champ de conscience l'image de la fin du martyr, sous la forme du bout de la rue, qui pourtant se dérobe.*

*On est loin de la qualité d'attention dont nous nous faisons les chantres. Replié sur son effort, le cycliste passe à côté, sans voir. Et il s'en excuse. Mais vous ne lui retirerez pas cette petite pointe de fierté, quand il rattrapera au sommet les voitures stoppées au feu. Hissé là par la seule force de sa volonté sans aucun dopant hydrocarbure, vainqueur seul de ce petit Annapurna personnel.*

*Plus que dans les vertus d'attention au monde, c'est dans cette dignité retrouvée qu'il puisera sa nourriture spirituelle.....*

# Quand la Poste s'en mêle

## Le vélocipède des origines à nos jours



3 561920 371221